



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)
IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XX - N° 846

Bogotá, D. C., jueves, 10 de noviembre de 2011

EDICIÓN DE 16 PÁGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMÓN OTERO DAJUD
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JESÚS ALFONSO RODRÍGUEZ CAMARGO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 087 DE 2011 CÁMARA, 254 DE 2011 SENADO

por la cual se adicionan tres parágrafos al artículo 2455 del Código Civil, con el fin de facilitar el acceso en materia de créditos hipotecarios para el sector agropecuario.

Bogotá, D.C., octubre 12 de 2011

Doctora

ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA

Secretaria

Comisión Tercera de la honorable Cámara de Representantes

Bogotá, D.C.

Referencia: Informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de ley número 087 de 2011 Cámara, 254 de 2011 Senado**, por la cual se adicionan tres parágrafos al artículo 2455 del Código Civil, con el fin de facilitar el acceso en materia de créditos hipotecarios para el sector agropecuario.

Señora Secretaria:

En cumplimiento del encargo impartido, nos permitimos remitir a su Despacho, con el fin de que se ponga a consideración para discusión de la honorable Comisión, el informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 087 de 2011 Cámara, 254 de 2011 Senado, por la cual se adicionan dos parágrafos al artículo 2455 del Código Civil, con el fin de facilitar el acceso en materia de créditos hipotecarios para el sector agropecuario.

1. Competencia

La Comisión Tercera es competente para conocer del **Proyecto de ley número 087 de 2011 Cámara, 254 de 2011 Senado**, según lo estipulado por en el artículo 2° de la Ley 3ª de 1992, que en desarrollo del mandato constitucional le entregó a esta el estudio de los temas referidos a: *hacienda y crédito público; impuestos y contribuciones; exenciones tributarias, régimen monetario; leyes sobre actividad financiera, bursátil, aseguradora y de captación de ahorro.*

2. Alcance de la Iniciativa

El propósito de esta iniciativa es facilitar el acceso a créditos hipotecarios en el sector agropecuario, y para ello, permite constituir más de un gravamen sobre un mismo bien inmueble, sin que se tenga previamente que desglosar el mismo. Para el logro de este objetivo, se modifica el artículo 2455 del Código Civil Colombiano sobre “Limitación de la Garantía” al cual se le agregan tres (3) parágrafos nuevos.

La realidad del campo colombiano es que en muchos casos el agricultor se ve precisado, por razones ajenas a su voluntad, a suscribir varias hipotecas sobre un mismo bien, con el agravante que las entidades financieras que no poseen la hipoteca de primer grado se abstienen de otorgar crédito con garantía hipotecaria de segundo grado.

Por lo general, los créditos otorgados para desarrollar el sector agropecuario, son garantizados mediante hipoteca de primer grado, aun cuando el monto de la obligación equivalga a un bajo porcentaje del valor comercial del inmueble; en este evento nuestros campesinos y personas dedicadas a estas labores ven limitada su capacidad de financiación y por ende su crecimiento.

De otra parte, para las entidades financieras, no le son atractivas las operaciones de crédito con garantía hipotecaria de segundo grado, ya que están sometidas a que el titular del crédito de primer grado haga efectivo su derecho, situación que hace necesaria la aprobación de este proyecto, con el fin de ampliar las posibilidades de créditos en igualdad de condiciones, para las entidades financieras, eso sí debidamente garantizadas.

El proyecto busca darle una salida jurídica a esta situación que le permita a los agricultores, ganaderos y demás sectores que conforman el agro colombiano, obtener mayores recursos, sin desmedro del sector financiero, el cual tendría una garantía real hipotecaria, más cercana al monto prestado.

De otra parte, frente a la diversidad de actividades agropecuarias dentro de un mismo predio, es igualmente necesario y conveniente implementar las hipotecas parciales, con ellas se busca garantizarle al sector, independizar las fuentes de financiación y una organización.

Adquiere trascendental importancia este proyecto de ley cuando la actividad agropecuaria produzca pérdidas, y entonces se haga exigible el crédito por vía judicial, escenario frente al cual el campesino o industrial del sector, no le queda otra alternativa que sucumbir financieramente, entregar de manera forzosa la totalidad de su inmueble y verse obligado al desplazamiento, engrosando los grandes cinturones de miseria en las ciudades.

En el trámite de un proceso ejecutivo hipotecario, surgen un sin número de situaciones, adversas al ejecutado, como son, entre otras: verse enfrentado a diversas organizaciones que han encontrado en el proceso ejecutivo una manera fácil para adquirir tierras a menos precio, por falta de postores o control de estos, lavado de dinero dentro de las operaciones de pública subasta propias del proceso ejecutivo hipotecario, la acumulación de tierras productivas en personas que carecen de vocación para desempeñarse en este importante sector, la generación de lotes de engorde sin ninguna actividad, etc.

Colombia entró a la modernización sin haber resuelto el problema agrario, porque siempre pensó que el país era más urbano que rural. Construyó un modelo de desarrollo que conlleva al fracaso del mundo rural, rindiéndole más culto al mercado que al Estado, lo cual amplió las brechas entre lo urbano y lo rural. Y preservó su orden social injusto, que no ha cambiado por falta de decisiones políticas y de una visión de largo alcance sobre lo rural y su papel estratégico para el desarrollo.

La preservación del orden social rural, con todas sus inequidades y ataduras al desarrollo, se fundamenta en: (a) una estructura de la tenencia de la tierra convertida en un inamovable para la política pública, (b) una jerarquización social que coarta la movilidad de las personas en la estructura de la sociedad, y (c) una hegemonía política tradicional que restringe las elecciones libres, limpias y competitivas y que no hace un reconocimiento político del campesinado.

El modelo de desarrollo rural construido es altamente inequitativo y excluyente, propicia innumerables conflictos rurales, no reconoce las diferencias entre los actores sociales, y conduce a un uso inadecuado y a la destrucción de los recursos naturales. Acentúa la vulnerabilidad de los municipios más rurales en relación con los más urbanos, y no permite que se genere la convergencia entre lo rural y lo urbano. Además, se ha fundamentado en una precaria y deteriorada institucionalidad pública que le abre más espacios a la actuación de las fuerzas del mercado en una sociedad llena de desequilibrios e inequidades.

La ocupación productiva del territorio y los procesos de poblamiento indican serias ineficiencias sociales, productivas e institucionales. La falta de un ordenamiento del territorio ha facilitado la persistencia de conflictos en el uso de los recursos y entre los diferentes actores, tanto de quienes invierten para reproducir el capital, como de los que tienen las actividades agropecuarias como un modo de vida, y las comunidades que conciben el territorio más allá de su utilización económica. El Estado poco se ha hecho presente para ordenar el uso del territorio, regular los asentamientos humanos y emprender programas de desarrollo rural que ayuden a estabilizar las sociedades campesinas que por la lógica de su sobrevivencia, se adentran sin límites ni control, más allá de la frontera agropecuaria.

Esta reforma rural transformadora va más allá de una reforma agraria y considera cambios en la estructura de la tenencia de la tierra.

Esta propuesta concibe el desarrollo rural en función del territorio, centra la atención en los pobladores más excluidos y vulnerados y exige cambios en el modelo económico. Es categórica en rescatar el liderazgo sustantivo del Estado y en advertir que no es posible si no se erradican de raíz factores estructurales como la concentración de la propiedad rural, la pobreza y la miseria, y un orden social y político injusto.

Este diagnóstico podrá mejorarse con análisis más locales y regionales, y el tiempo dirá hasta dónde avanza la voluntad política de cambiar la situación existente, y sobre la capacidad y disposición de las élites rurales y las organizaciones sociales en aras de contribuir a transformar una situación claramente adversa e insostenible, así como responder a los desafíos impuestos por este momento histórico¹.

El actual modelo no está orientado a ampliar el desarrollo humano de los pobladores rurales. Por el contrario, obstáculos estructurales como la inequidad en los beneficios de la modernización; la concentración de la propiedad y la generación de conflictos por la tierra y el control del territorio; la exclusión de sus habitantes del crecimiento y desarrollo sectorial; y la ausencia de condiciones políticas apropiadas que les permitan acceder de manera democrática a los procesos de toma de decisiones públicas, impiden fortalecer sus capacidades, ampliar las opciones para definir y enriquecer sus proyectos de vida, estimular procesos de empoderamiento y afianzar sus libertades políticas y económicas. Todos estos obstáculos al desarrollo crean condiciones para la violación de los derechos humanos de los habitantes del campo.

Los habitantes del campo van hacia las ciudades por razones heterogéneas:

- a) la falta de oportunidades en el campo, relacionada con la poca diversidad de actividades en el sector rural y los bajos ingresos;
- b) los escasos logros de la política pública y la falta de institucionalidad;
- c) la violencia, y
- d) las pésimas condiciones de vida en el campo².

3. Origen de la Iniciativa

En reciente sentencia la Corte Constitucional, trató sobre la competencia del poder legislativo, al examinar el contenido y alcance de la Ley 5ª de 1992, concluyendo que los proyectos de Ley de origen congresional, en desarrollo de la cláusula general de competencia que da al Poder Legislativo, que lo faculta para dictar leyes en todos aquellos asuntos que puedan ser materia de legislación y cuya regulación no haya sido atribuida a otra rama y órgano independiente, precisando sobre este asunto nuestra Honorable Corte Constitucional que: *“Esta llamada cláusula general de competencia, ha sido derivada, en el marco de la actual Constitución, de la interpretación de los apartes de los artículos 114 y 150 que expresan que al Congreso le corresponde ‘hacer las leyes’. De esta manera, se entiende que las funciones del Congreso que se especifican en el artículo 150 de la Constitución no son taxativas sino simple-*

¹ Absalón Machado Cartagena, Director Académico del INFORME NACIONAL DE DESARROLLO HUMANO 2011, POR LA REFORMA RURAL TRANSFORMADORA -

² http://pnudcolombia.org/indh2011/pdf/informe_completo_indh2011.pdf

mente enumerativas y que a este órgano le corresponde la responsabilidad de dictar reglas en todas aquellas materias no confiadas a otras esferas estatales. El Congreso sí puede entrar a regular materias que no le han sido específicamente atribuidas por la Constitución. Ello no significa, sin embargo, que el legislador carezca de restricciones: los límites a esa competencia se derivan de la decisión constitucional de asignarle a otra rama u órgano independiente la regulación de un asunto determinado (C.P. art. 121), de las cláusulas constitucionales que imponen barreras a la libertad de configuración normativa del legislador sobre determinados temas y de la obligación de respetar, en el marco de la regulación legislativa de una materia, las normas constitucionales y los derechos y principios establecidos en la Carta”³.

4. Contenido de la Iniciativa

El Proyecto tiene tres (3) artículos, el primero de ellos establece el objeto, el cual se explicó en el numeral 2° de esta ponencia sobre “alcance de la Iniciativa”, y que no es otro que el de permitir a los sectores agrarios, constituir más de una hipoteca sobre un mismo inmueble, sin necesidad de desenglobarlo o dividirlo previamente.

El segundo artículo contiene los nuevos párrafos que se proponen incluir al artículo 2455 del Código Civil Colombiano que en principio no toca el contenido mismo del texto original sino que lo amplía. El primer párrafo, permite constituir hipotecas parciales sobre cualquier bien inmueble dedicado a la actividad agropecuaria, los cuales podrán ser inscritos ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos, y allí se determinará el valor preciso de la obligación y la delimitación específica del bien que soporta ese monto. Es decir, la hipoteca podrá limitarse a una determinada suma, con tal que así se exprese inequívocamente, pero no se extenderá en ningún caso a más del duplo del importe (valor) conocido o presunto, de la obligación principal, aunque así se haya estipulado.

El deudor tiene derecho a que se reduzca la hipoteca sólo al importe y dentro de los límites pactados. La nueva inscripción corre por cuenta de éste y la cuantía de la primera hipoteca sólo será válida hasta la cuantía que se fije en la segunda hipoteca. A través de este mecanismo podrán constituir hipotecas parciales las cuales podrán ser inscritas en la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos correspondiente.

No se afecta para nada la garantía real, ya que el acreedor tiene un derecho real sobre la parte hipotecada. En caso de incumplimiento a alguno de los acreedores, estos podrán reclamar sólo sobre la parte afectada.

Durante su discusión en el Senado de la República se incluyeron tres elementos que nos parecen de vital importancia para claridad y aplicación de la norma se excluye el fraccionamiento de la unidad familiar y el acceso a la servidumbre, y se garantiza como cuerpo cierto.

5. Modificaciones al Articulado

Existen dos modificaciones, la primera modificación que se hace realmente es una precisión jurídica en el sentido de que en el segundo inciso del primer párrafo no debe hacerse alusión a los derechos

reales sino a la “garantía real”, toda vez que los derechos son una relación jurídica entre una persona y una cosa y el texto en estudio se refiere es a la garantía que para efectos prácticos busca amparar la obligación del deudor para que cumpla con el pago del préstamo que se le ha otorgado, disminuyendo de esta forma el riesgo.

La segunda modificación corresponde a la corrección de un error mecanográfico contenido en el último inciso del párrafo primero, donde debe cambiarse “**Construir por Constituir**”.

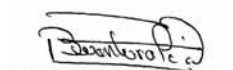
6. Proposición

Por las anteriores consideraciones proponemos dese primer debate al **Proyecto de ley número 087 de 2011 Cámara, 254 de 2011 Senado, por la cual se adicionan tres párrafos al artículo 2455 del Código Civil, con el fin de facilitar el acceso en materia de créditos hipotecarios para el sector agropecuario**, con el pliego de modificaciones que se anexa.

De los señores Representantes,


ORLANDO CLAVIJO
Coordinador Ponente


SIMON GAVIRIA MUÑOZ
Ponente


BUENAVENTURA LEÓN LEÓN
Ponente

NANCY DENISE CASTILLO
Ponente


JOSE JOAQUIN CAMELO
Ponente


HERIBERTO ESCOBAR G.
Ponente


RAYMUNDO ELÍAS MÉNDEZ
Ponente

PLIEGO DE MODIFICACIONES PROYECTO DE LEY NÚMERO 087 DE 2011 CÁMARA, 254 DE 2011 SENADO

por la cual se adicionan tres párrafos al artículo 2.455 del Código Civil con el fin de facilitar el acceso en materia de créditos hipotecarios para el sector agropecuario.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. La presente ley tiene por objeto facilitar las condiciones de acceso a créditos hipotecarios para el Sector Agropecuario, permitiendo que se constituya más de un gravamen hipotecario sobre un mismo bien inmueble, sin necesidad de desenglobarlo o dividirlo, previamente a la constitución y/o registro de estos gravámenes.

Artículo 2°. Para cumplir con el objetivo propuesto en la presente ley se modifica el artículo 2455 del Código Civil, el cual quedará de la siguiente forma:

Artículo 2455. La hipoteca podrá limitarse a una determinada suma, con tal que así se exprese inequívocamente, pero no se extenderá en ningún caso a más del duplo del importe conocido o presunto, de la obligación principal, aunque así se haya estipulado.

El deudor tendrá derecho para que se reduzca la hipoteca a dicho importe; y reducida, se hará a su costa una nueva inscripción, en virtud de la cual no valdrá la primera sino hasta la cuantía que se fijare en la segunda.

³ COLOMBIA. CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-473 de 2007. “Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 55 (parcial) de la Ley 136 de 1994 por la cual se dictan normas tendientes a modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios”. PM. Eduardo Cifuentes Muñoz. Septiembre 25 de 1997. Bogotá, D.C.

Parágrafo 1°. Podrán constituirse hipotecas parciales sobre bienes inmuebles dedicados a la actividad agropecuaria, estos gravámenes o afectaciones parciales podrán ser inscritos en la oficina de registro de instrumentos públicos a favor de los acreedores, en dicho acto se determinará de manera precisa el valor del gravamen y la parte específica del bien sobre la cual recaerá cada gravamen.

En los casos de hipotecas parciales de un mismo bien, los acreedores tendrán **UNA GARANTÍA** real sobre la parte hipotecada de acuerdo con lo previsto en el inciso primero del artículo 665 del Código Civil; En caso de presentarse incumplimiento de las obligaciones por parte del deudor, el acreedor deberá hacer efectiva la garantía hipotecaria y la autoridad competente podrá ordenar el desenglobe o división del bien y en consecuencia la apertura de un nuevo folio de matrícula inmobiliaria a favor del acreedor o quien haga sus veces.

Al momento del desenglobe del predio se deberán **CONSTITUIR** las servidumbres que resulten necesarias, las cuales se precisarán al momento de la constitución de la garantía.

Parágrafo 2°. Para los efectos de registro de la afectación parcial de bienes inmuebles dedicados a la actividad agropecuaria, se tomará el acto correspondiente como un acto sin cuantía, cuando se tratare de pequeños productores y comercializadores del sector agropecuario, conforme la definición contenida en el Decreto 780 de 2011.

Para determinar las tarifas de registro a aplicar a quienes no son considerados pequeños productores y comercializadores del sector agropecuario según lo establecido en el Decreto 780 de 2011, facúltase al Gobierno Nacional para que en un plazo no mayor a tres (3) meses, contados a partir de la promulgación de la presente ley, proceda a establecer mediante decreto una escala de tarifas a aplicar con base en los siguientes criterios:

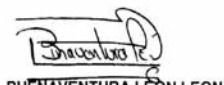
1. Valor del gravamen.
2. Monto del avalúo catastral del inmueble que se pretende afectar.

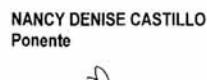
Parágrafo 3°. Las disposiciones contenidas en esta norma no serán aplicables a las unidades agrícolas familiares (UAF).

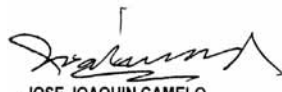
Artículo 3°. La presente ley deroga las normas que le sean contrarias y rige a partir de su promulgación.


ORLANDO CLAVIJO
 Coordinador Ponente


SIMÓN GAVIRIA MUÑOZ
 Ponente


BUENAVENTURA LEÓN LEÓN
 Ponente


NANCY DENISE CASTILLO
 Ponente


JOSE JOAQUÍN CAMELO
 Ponente


HERIBERTO ESCOBAR G.
 Ponente


RAYMUNDO ELÍAS MENDEZ
 Ponente

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 010 DE 2010 SENADO, 280 DE 2011 CÁMARA

por la cual se promueve la formación de hábitos de comportamiento y conductas en la vía y se dictan otras disposiciones

Bogotá D.C., noviembre 9 de 2011

Doctor

JOSÉ EDILBERTO CAICEDO SASTOQUE

Presidente.

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Cámara de Representantes

Ciudad.

Referencia. Informe de ponencia para Segundo Debate al Proyecto de ley número 280 de 2011 Cámara, 010 de 2010 Senado, *por la cual se promueve la formación de hábitos de comportamiento y conductas en la vía y se dictan otras disposiciones.*

Respetado doctor:

En cumplimiento de la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, de la honorable Cámara de Representantes y de las disposiciones contenidas en la Ley 5ª de 1992, nos permitimos presentar el informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 010 de 2010. Senado. -280 de 2011 Cámara, *por la cual se promueve la formación de hábitos de comportamiento y conductas en la vía y se dictan otras disposiciones.*

I. Marco constitucional.

Los aspectos sobresalientes de la Constitución Política que sustentan esta iniciativa son:

“Artículo 2°. 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.”

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

Artículo 16. Todas las personas tienen derecho al libre desarrollo de su personalidad sin más limitaciones que las que imponen los derechos de los demás y el orden jurídico.

Artículo 20. Se garantiza a toda persona la libertad de expresar y difundir su pensamiento y opiniones, la de informar y recibir información veraz e imparcial, y la de fundar medios masivos de comunicación.

Estos son libres y tienen responsabilidad social. Se garantiza el derecho a la rectificación en condiciones de equidad. No habrá censura.

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.

II. Marco Legal

En cuanto a los desarrollos legales, encontramos:

Ley 105 de 1993. Establece dentro de los principios rectores los siguientes:

La libre intervención del Estado, correspondiéndole al mismo la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas; la seguridad de las personas, que se constituye en una prioridad del sistema y del sector transporte. (Artículo 2° literales b) y e)).

El transporte público, que este debe garantizar la movilización de personas o cosas en buenas condiciones de seguridad.

En el artículo 5° se le da la atribución al Ministerio de Transporte para que en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, defina las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.

La Ley 100 de 1993, determina la destinación un porcentaje del valor de las primas recaudadas por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) para la constitución de un fondo administrativo para la realización de campañas de prevención vial nacional en coordinación con las entidades estatales que adelanten dichos programas.

La Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional del Transporte:

Contempla como uno de sus principales objetivos que la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios (artículo 2°).

Así mismo, 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.

El Consejo Nacional de Seguridad del Transporte -CONSET. (Artículo 40).

La Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre:

Faculta al Ministerio de Transporte para elaborar un Plan Nacional de Seguridad Vial para disminuir la accidentalidad en el país.

Regulan la circulación de peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, vehículos por las vías públicas o privadas, así como la actuación y procedimiento de las autoridades y agentes de tránsito.

Se determinan como principios rectores la seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

Dentro de estos principios la norma posibilita jurídicamente el desarrollo de acciones tendientes a la prevención de la accidentalidad vial, entre las que se destacan los siguientes aspectos: control y vigilancia, educación para conductores y peatones, formación y especialización en seguridad vial para cuerpo de policía especializado, condiciones para la expedición, renovación o recategorización de licencias de conducción, clasificación y prelación de vías, demarcación y señalización vial, registros de tránsito, condiciones técnico-mecánicas y de seguridad de los vehículos, normas para la circulación de peatones y vehículos automotores, motocicletas, bicicletas y de tracción animal.

III. Impacto fiscal.

Para dar cumplimiento a la exigencia consagrada en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 sobre impacto

fiscal, nuestra iniciativa ha establecido las siguientes fuentes de financiación:

Aportes del sector privado, en especial de las entidades, organizaciones o empresas de las que trata el artículo 23.

Cooperación internacional en materia de seguridad vial.

Recaudo de multas y comparendos. Este recaudo, en los términos del artículo 160 de la Ley 769 de 2002, debe ser invertido, entre otros, en educación y seguridad vial.

Recursos del Fondo de Prevención Vial. Estos recursos se encuentran principalmente orientados a la prevención de la siniestralidad vial.

Recursos provenientes del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Recursos de la subcuenta ECAT13 del Fosyga. Estos recursos están destinados a la atención integral de víctimas de siniestros de tránsito y fortalecimiento de la red de urgencias.

Recursos de Peajes: La Resolución 3931 del 26 de diciembre de 2000 (modificada por la Resolución 7145 de 2001 y la Resolución 1124 de 2009), establece que los recursos recaudados por el incremento tarifario en la tasa de peajes serán invertidos en seguridad vial.

Con fundamento en todas las razones expuestas, ponemos a consideración el honorable Congreso de la República la presente iniciativa legal.

IV. Consideraciones sobre el Proyecto de ley.

La propuesta que se presenta a esta honorable Comisión, busca en esencia, implementar un proceso para generar en los ciudadanos, actores todos de la vía, los hábitos, los comportamientos y las conductas seguras, todo lo anterior, sumado al conocimiento y respeto sobre las normas y señales de tránsito, para que se pueda lograr en el país la consecución de un mínimo seguridad vial, el cual se puede medir de manera sencilla con la reducción a cero muertos, cero lesionados derivados de siniestros de tránsito, en otras palabras, se quiere crear más conciencia y la necesidad del autocuidado, ampliando la cantidad de personas y organizaciones comprometidas con el objetivo de esta ley, como también con la comunidad, para incorporar en todas nuestras vidas la prevención en la vía como un hábito.

En cuanto a la sensibilización de la comunidad en materia de prevención vial, es importante señalar que esta tarea es función primordial del estado, ya que con la prevención en la vía podemos proteger el derecho a la vida de todos los actores que se sirven del espacio público.

Ya surtido el primer debate de este proyecto de ley en la Honorable Comisión Sexta de Cámara de Representantes se procederá a incorporar algunas modificaciones al articulado; modificaciones estas que fueron conciliadas con el sector gobierno y con las diferentes agremiaciones que van a contar con su contribución a la realización de los objetivos de esta norma.

V. Proposición

Procédase a aprobar en segundo debate el **Proyecto de ley 10 de 2010 Senado. -280 de 2011 Cámara,** por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

Atentamente,

Diego Alberto Naranjo Escobar.

Ponente.

Representante a la Cámara.

VII. PLIEGO DE MODIFICACIONES AL TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE DE CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 10 DE 2010 SENADO, 280 DE 2011 CÁMARA

por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

I. En el artículo 1º, atendiendo lo conceptuado por el Ministerio de Transporte, se cambia la expresión “ciudadano” por la de “persona” y el artículo dirá así:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos.

Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial.

Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible.

Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas.

Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía.

II. En el artículo 2º, de forma idéntica al artículo 1º, a petición del Ministerio de Transporte, se incluye la expresión “ciudadano” y adicionalmente, se modifica la definición de actor en la vía, el artículo dirá así:

Artículo 2º. Actores de la vía. Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto se consideran actores de tránsito y de la vía, los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros.

III. En el artículo 3º, atendiendo lo argumentado por el Ministerio de Educación Nacional, en el sentido de que las actitudes y las habilidades no son conocimientos, por esta razón se suprimen las palabras “actitudes” y “habilidades” el artículo dirá así:

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

El fin último de la educación vial es el logro de una óptima seguridad vial. Por ello, la educación vial debe:

1. Ser permanente, acompañando el desarrollo de la persona en todas sus etapas de crecimiento.

2. Ser integral, transmitiendo conocimientos, habilidades y comportamientos positivos.

3. Estar basada en valores fundamentales, como lo son la solidaridad, el respeto mutuo, la tolerancia, la justicia, etc.

4. Lograr la convivencia en paz entre todos los actores de la vía.

IV. Se modifica la expresión establecimientos estatales por establecimientos educativos. El párrafo 2., del artículo 5º, dirá así:

Parágrafo 2º. Los programas a que hace referencia el literal b) del presente artículo serán presentados por los establecimientos educativos a la Secretaría de Educación del respectivo municipio o ante el organismo que haga sus veces para su financiación con cargo a la participación de los ingresos corrientes de la Nación destinados por la ley para tales áreas de inversión social.

V. En razón a lo conceptuado por el Ministerio de Educación Nacional, se suprimirá como entidad administradora del fondo que refiere este artículo al ICFES, ya que dicho fondo será administrado por el MEN o en su defecto por la entidad que el Ministerio señale para estos efectos.

Artículo 8º. Modifíquese el artículo 117 de la Ley 30 de 1992, el cual quedará así:

Artículo 117. Las instituciones de Educación Superior deben adelantar programas de bienestar entendidos como el conjunto de actividades que se orientan al desarrollo físico, psicoafectivo, espiritual y social de los estudiantes, docentes y personal administrativo.

El Consejo Nacional de Educación Superior (CESU) determinará las políticas de bienestar universitario y de prevención vial. Igualmente, creará un fondo de bienestar universitario con recursos del Presupuesto Nacional y de los entes territoriales que puedan hacer aportes.

El fondo señalado anteriormente será administrado por el Ministerio de Educación Nacional o, por la entidad que el Ministerio delegue para estos efectos.

VI. Se modifica el párrafo del artículo 9º, de acuerdo con lo conceptuado por el Ministerio de Educación Nacional, en el sentido de incluir la presentación orientaciones y estrategias pedagógicas. El párrafo del artículo 9º, dirá así:

Parágrafo. Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, tendrán un plazo de doce (12) meses a partir de la fecha de sanción de la presente ley para expedir la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo y para presentar las orientaciones y estrategias pedagógicas para la educación en seguridad vial en cada uno de los niveles de educación aquí descritos.

VII. Los cambios efectuados al artículo 10, se incluyen a petición del Ministerio de Educación Nacional, en el sentido de hacer correcciones de redacción a este precepto normativo.

Artículo 10. Contenidos de los programas de educación vial. El Gobierno Nacional, mediante un trabajo coordinado entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Educación y el Ministerio de la Protección Social, con apoyo del Fondo de Prevención Vial o el organismo que haga sus veces, y otras entidades y organizaciones del sector educativo y civil especialistas en seguridad vial, desarrollarán los programas marco para la implementación de la enseñanza en educación

vial de manera sistemática en todos los niveles de la educación formal.

En todo caso, los objetivos que orientarán el desarrollo de tales programas y, en consecuencia, la formación en educación vial **de manera sistemática en los niveles de educación preescolar, básica primaria y básica secundaria** son los siguientes:

1. Generar hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y la capacidad de analizar el riesgo posible con determinadas conductas y hábitos.

2. Fomentar sentimientos de sensibilidad social, de aprecio y valor por la vida, las personas, y la naturaleza que se proyecten más allá de la esfera individual.

3. Generar la toma de conciencia de cada individuo como agente de bienestar y seguridad y agente de riesgo en la vía.

4. Preparar al individuo para circular por la vía pública con reconocimiento pleno de los derechos y responsabilidades que le competen como ciudadano.

5. Fomentar actitudes de cooperación y solidaridad con los demás y de reconocimiento de que sus actos tienen consecuencias tanto en sí mismo como en los demás.

6. Fomentar las actitudes de tolerancia y respeto hacia los demás.

7. Desarrollar competencias que permitan evaluar con claridad los riesgos a los que está expuesto y responder con comportamientos más racionales en la vía.

8. Propiciar actitudes de precaución y prevención permanentes manteniendo una constante atención del entorno.

9. Generar en el individuo la capacidad de evaluar las propias capacidades y determinar qué puede y qué no puede hacer y el riesgo al que se expone frente a situaciones que exigen habilidades y capacidades personales con las que no cuenta.

10. Preparar al individuo para participar de los debates que se generen con ocasión de las medidas para la regulación de la circulación y el tránsito.

11. Fomentar en el individuo una actitud de participación crítica y creativa para resolver los conflictos característicos del espacio público.

Parágrafo 1º. El Gobierno Nacional tendrá, a partir de entrada en vigencia de la presente ley, doce (12) meses para convocar a todos los actores indicados y cumplir con lo dispuesto en el presente artículo.

Parágrafo 2º. Formación de Docentes. Los docentes son un factor clave del cambio en los hábitos, comportamientos y conductas de que trata la presente ley. En razón a ello, definidos los programas marco para la enseñanza de la seguridad vial, todas las Entidades Territoriales adelantarán el necesario proceso de capacitación para docentes con el objetivo de que puedan cumplir el propósito pedagógico señalado.

Parágrafo 3º. Los programas marco para la enseñanza en educación vial serán implementados en todas las instituciones educativas públicas o privadas **que ofrecen los niveles de educación preescolar, básica primaria y básica secundaria** en el período lectivo inmediatamente siguiente a la expedición de los programas de enseñanza en educación vial por parte del Gobierno Nacional. **En materia de educación superior, el CESU, será el competente para determinar las políticas de bienestar universitario y de prevención vial.**

VIII. De igual manera, se hacen las respectivas correcciones de redacción al texto del artículo 11, de este

proyecto de ley a petición del Ministerio de Educación Nacional, el artículo dirá así:

Artículo 11. Servicio social en seguridad vial. Los establecimientos educativos estatales y privados incorporarán la enseñanza de seguridad vial como una opción en el proyecto pedagógico que permite a los estudiantes que cursan los dos (2) años correspondientes a la educación **media** realizar el servicio social obligatorio. Para tal efecto, impartirán la enseñanza de la educación vial en los términos, principios y objetivos definidos en la presente ley a los alumnos de grados inferiores, este programa podrá ser ejecutado por el establecimiento en forma conjunta con entidades gubernamentales y no gubernamentales especializadas en el tema.

IX. Se procede a mejorar la redacción del capítulo III, se cambia el nombre del mismo y se modifican los artículos: 12 y 13, en la medida en que se debe dar más claridad a la participación del sector privado en la prevención vial.

CAPÍTULO III

LINEAMIENTOS PARA EL SECTOR PRIVADO EN SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 12. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente ley.

Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera. Este Plan contendrá, como mínimo, las siguientes acciones:

1. Jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial.

2. Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito.

3. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.

4. Promoción entre sus clientes del desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

5. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.

6. Realizar el pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito.

7. Conocer y difundir las normas de seguridad vial.

• El artículo 13, dirá así:

Artículo 13. Establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas. Todos los establecimientos que devenguen el cuarenta por ciento (40%) o más de sus ingresos por la venta de bebidas alcohólicas contribuirán al objeto de la presente ley. Para tal efecto, se comprometerán a desarrollar acciones orientadas al consumo responsable de alcohol, contenidas en un plan estratégico.

El Gobierno Nacional definirá los objetivos y contenidos que deben comprender tales planes, en un período no superior a un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

X. En cuanto al artículo 14, el cual se refiere a los medios de comunicación, en aras de respetar la libertad de expresión de los mismos, este artículo se limitará a circunscribir los elementos de participación de este estamento social al autocontrol de los mismos. Por lo tanto, el artículo dirá así:

Artículo 14. Medios de comunicación. Los medios de comunicación en su ejercicio del respectivo auto-control que les compete, contribuirán al objeto de la presente ley, así:

1. Regularán pedagógicamente la aplicación de los términos de violencia vial, siniestro de tránsito, siniestralidad vial y actores de la vía.

2. Se autocontrolarán, en lo referente a la promoción de conductas contrarias al objeto y propósitos de la presente ley.

3. Darán prioridad y estimularán la publicidad que tenga por objeto generar conciencia en el consumidor sobre la importancia de la seguridad vial y de la no comisión de conductas que pongan en riesgo la seguridad y la vida en las vías.

XI. En cuanto al artículo 16, se hace necesario aclarar que en las vías no se pueden hacer intervenciones en su totalidad y que los eventos que se llegaren a realizar, sí se pueden efectuar en zonas como en las áreas de exclusión, las cuales son inmediatamente aledañas a las vías.

Artículo 16. Intervención de la comunidad en la vía. Previa autorización del Gobierno Local correspondiente, la comunidad realizará intervenciones de carácter simbólico, cultural o artístico en las áreas de exclusión y en zonas inmediatamente aledañas a las vías con índices de siniestralidad vial significativos a nivel barrial, con el propósito de comunicar y hacer pedagogía en materia de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía.

XII. Al artículo 24, de este proyecto de ley se le modifica el numeral 3°, en el sentido de aclarar que los recursos deben de provenir de: “multas y sanciones de tránsito y no de: “multas y comparendos” esto de conformidad con lo conceptuado por el Ministerio de Transporte y en segundo lugar se procede a eliminar el numeral 4°, de este artículo, en la medida en que al Fondo de prevención vial también se le disminuyen recursos cuando este proyecto de ley desvía recursos de la subcuenta ECAT 13 del FOSYGA. El artículo 24, dirá así:

Artículo 24. Fuentes de financiación. Para efectos de la financiación de los aspectos contenidos en la presente ley, se tendrán como fuentes de financiación las siguientes:

1. Aportes del sector privado.
2. Cooperación internacional en materia de seguridad vial.

3. Recaudo de multas y sanciones de tránsito. Este recaudo, en los términos del artículo 160 de la Ley 769 de 2002, debe ser invertido, entre otros, en educación y seguridad vial.

4. Recursos provenientes del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

5. Recursos de la subcuenta ECAT13 del Fosyga. Estos recursos están destinados a la atención integral de víctimas de siniestros de tránsito y fortalecimiento de la red de urgencias.

6. Recursos de Peajes: La Resolución 3931 del 26 de diciembre de 2000 (modificada por la Resolución 7145 de 2001 y la Resolución 1124 de 2009) establece que los recursos recaudados por el incremento tarifario en la tasa de peajes serán invertidos en seguridad vial.

Atentamente,

Diego Alberto Naranjo Escobar.

Ponente.

Representante a la Cámara

VIII. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 10 DE 2010 SENADO, 280 DE 2011 CÁMARA

por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

Generalidades

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos.

Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial.

Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible.

Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas.

Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía.

Artículo 2°. *Actores de la vía.* Son actores de la vía, todas las personas que asumen un rol determinado, para hacer uso de las vías, con la finalidad de desplazarse entre un lugar y otro, por lo tanto se consideran actores de tránsito y de la vía los peatones, los transeúntes, los pasajeros y conductores de vehículos automotores y no automotores, los motociclistas, los ciclistas, los acompañantes, los pasajeros, entre otros.

CAPÍTULO II

Lineamientos en educación en seguridad vial

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

El fin último de la educación vial es el logro de una óptima seguridad vial. Por ello, la educación vial debe:

1. Ser permanente, acompañando el desarrollo de la persona en todas sus etapas de crecimiento.

2. Ser integral, transmitiendo conocimientos, habilidades y comportamientos positivos.

3. Estar basada en valores fundamentales, como lo son la solidaridad, el respeto mutuo, la tolerancia, la justicia, etc.

4. Lograr la convivencia en paz entre todos los actores de la vía.

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

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

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

b) Proporcionar una sólida formación ética y moral, y fomentar la práctica del respeto a los derechos humanos;

c) Fomentar en la institución educativa, prácticas democráticas para el aprendizaje de los principios y valores de la participación y organización ciudadana y estimular la autonomía y la responsabilidad;

d) Desarrollar una sana sexualidad que promueva el conocimiento de sí mismo y la autoestima, la construcción de la identidad sexual dentro del respeto por la equidad de los sexos, la afectividad, el respeto mutuo y prepararse para una vida familiar armónica y responsable;

e) Crear y fomentar una conciencia de solidaridad internacional;

f) Desarrollar acciones de orientación escolar, profesional y ocupacional;

g) Formar una conciencia educativa para el esfuerzo y el trabajo, y

h) Fomentar el interés y el respeto por la identidad cultural de los grupos étnicos.

i) El Ministerio de Educación Nacional, mediante un trabajo coordinado con el Ministerio de Transporte, el Ministerio de la Protección Social y con apoyo del Fondo de Prevención Vial, orientará y apoyará el desarrollo de los programas pedagógicos para la implementación de la enseñanza en educación vial en todos los niveles de la educación básica y media.

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

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

a) El estudio, la comprensión y la práctica de la Constitución y la instrucción cívica, de conformidad con el artículo 41 de la Constitución Política;

Dentro de la capacitación a que se refiere este literal, deberán impartirse nociones básicas sobre jurisdicción de paz, mecanismos alternativos de solución de conflictos, derecho de familia, derecho laboral y contratos más usuales;

b) El aprovechamiento del tiempo libre, el fomento de las diversas culturas, la práctica de la educación física, la recreación y el deporte formativo, para lo cual el Gobierno promoverá y estimulará su difusión o desarrollo;

c) La enseñanza de la protección del ambiente, la ecología y la preservación de los recursos naturales, de conformidad con lo establecido en el artículo 67 de la Constitución Política;

d) La educación para la justicia, la paz, la democracia, la solidaridad, la confraternidad, el cooperativismo y, en general, la formación de los valores humanos, y

e) La educación sexual, impartida en cada caso de acuerdo con las necesidades psíquicas, físicas y afectivas de los educandos según su edad.

f) El desarrollo de conductas y hábitos seguros en materia de seguridad vial y la formación de criterios para evaluar las distintas consecuencias que para su seguridad integral tienen las situaciones riesgosas a las que se exponen como peatones, pasajeros y conductores.

Parágrafo 1°. El estudio de estos temas y la formación en tales valores, salvo los literales a) y b), no exige asignatura específica. Esta información debe incorporarse al currículo y desarrollarse a través todo en plan de estudios.

Parágrafo 2°. Los programas a que hace referencia el literal b) del presente artículo serán presentados por los establecimientos educativos a la Secretaría de Educación del respectivo municipio o ante el organismo que haga sus veces para su financiación con cargo a la participación de los ingresos corrientes de la Nación destinados por la ley para tales áreas de inversión social.

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

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

a) El conocimiento del propio cuerpo y de sus posibilidades de acción, así como la adquisición de su identidad y autonomía;

b) El crecimiento armónico y equilibrado del niño, de tal manera que facilite la motricidad, el aprestamiento y la motivación para la lecto-escritura y para las soluciones de problemas que impliquen relaciones y operaciones matemáticas;

c) El desarrollo de la creatividad, las habilidades y destrezas propias de la edad, como también de su capacidad de aprendizaje;

d) La ubicación espacio-temporal y el ejercicio de la memoria;

e) El desarrollo de la capacidad para adquirir formas de expresión, relación y comunicación y para establecer relaciones de reciprocidad y participación, de acuerdo con normas de respeto, solidaridad y convivencia;

f) La participación en actividades lúdicas con otros niños y adultos;

g) El estímulo a la curiosidad para observar y explorar el medio natural, familiar y social;

h) El reconocimiento de su dimensión espiritual para fundamentar criterios de comportamiento;

i) La vinculación de la familia y la comunidad al proceso educativo para mejorar la calidad de vida de los niños en su medio, y

j) La formación de hábitos de alimentación, higiene personal, aseo y orden que generen conciencia sobre el valor y la necesidad de la salud.

k) La adquisición de hábitos de observación visual, auditiva y psicomotriz para la creación de actitudes y comportamientos de prevención frente al tránsito, tránsito, respeto a las normas y autoridades y actitudes de conciencia ciudadana en materia de uso de la vía.

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

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

a) La profundización en un campo del conocimiento o en una actividad específica de acuerdo con los intereses y capacidades del educando;

b) La profundización en conocimientos avanzados de las ciencias naturales;

c) La incorporación de la investigación al proceso cognoscitivo, tanto de laboratorio como de la realidad nacional, en sus aspectos natural, económico, político y social;

d) El desarrollo de la capacidad para profundizar en un campo del conocimiento, de acuerdo con las potencialidades e intereses;

e) La vinculación a programas de desarrollo y organización social y comunitaria, orientados a dar solución a los problemas sociales de su entorno;

f) El fomento de la conciencia y la participación responsable del educando en acciones cívicas y de servicio social;

g) La capacidad reflexiva y crítica sobre los múltiples aspectos de la realidad y la comprensión de los valores éticos, morales, religiosos y convivencia en sociedad;

h) El cumplimiento de los objetivos de la educación básica contenidos en los literales b) del artículo 20, c) del artículo 21 y c), e), h), i), k), ñ) del artículo 22 de la presente ley;

i) La formación en seguridad vial.

Artículo 8°. Modifíquese el artículo 117 de la Ley 30 de 1992, el cual quedará así:

Artículo 117. Las instituciones de Educación Superior deben adelantar programas de bienestar entendidos como el conjunto de actividades que se orientan al desarrollo físico, psicoafectivo, espiritual y social de los estudiantes, docentes y personal administrativo.

El Consejo Nacional de Educación Superior (CESU) determinará las políticas de bienestar universitario y de prevención vial. Igualmente, creará un fondo de bienestar universitario con recursos del Presupuesto Nacional y de los entes territoriales que puedan hacer aportes.

El fondo señalado anteriormente será administrado por el Ministerio de Educación Nacional o, por la entidad que el Ministerio delegue para estos efectos.

Artículo 9°. Modifíquese el artículo 56 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 56. *Obligatoriedad de la enseñanza.* Se establece como obligatoria, en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria, la enseñanza en educación vial de manera sistemática, de conformidad con los objetivos y propósitos señalados en la presente ley.

Parágrafo. Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional tendrán un plazo de doce (12) meses a partir de la fecha de sanción de la presente ley para expedir la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo y para presentar las orientaciones y estrategias pedagógicas para la educación en seguridad vial en cada uno de los niveles de educación aquí descritos.

Artículo 10. *Contenidos de los programas de educación vial.* El Gobierno Nacional, mediante un trabajo coordinado entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Educación y el Ministerio de la Protección Social, con apoyo del Fondo de Prevención Vial o el organismo que haga sus veces, y otras entidades y organizaciones del sector educativo y civil especialistas en seguridad vial, desarrollarán los programas marco para la implementación de la enseñanza en educación vial de manera sistemática en todos los niveles de la educación formal.

En todo caso, los objetivos que orientarán el desarrollo de tales programas y, en consecuencia, la formación en educación vial de manera sistemática en los niveles de educación preescolar, básica primaria y básica secundaria son los siguientes:

1. Generar hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y la capacidad de analizar el riesgo posible con determinadas conductas y hábitos.

2. Fomentar sentimientos de sensibilidad social, de aprecio y valor por la vida, las personas, y la naturaleza que se proyecten más allá de la esfera individual.

3. Generar la toma de conciencia de cada individuo como agente de bienestar y seguridad y agente de riesgo en la vía.

4. Preparar al individuo para circular por la vía pública con reconocimiento pleno de los derechos y responsabilidades que le competen como ciudadano.

5. Fomentar actitudes de cooperación y solidaridad con los demás y de reconocimiento de que sus actos tienen consecuencias tanto en sí mismo como en los demás.

6. Fomentar las actitudes de tolerancia y respeto hacia los demás.

7. Desarrollar competencias que permitan evaluar con claridad los riesgos a los que está expuesto y responder con comportamientos más racionales en la vía.

8. Propiciar actitudes de precaución y prevención permanentes manteniendo una constante atención del entorno.

9. Generar en el individuo la capacidad de evaluar las propias capacidades y determinar qué puede y qué no puede hacer y el riesgo al que se expone frente a situaciones que exigen habilidades y capacidades personales con las que no cuenta.

10. Preparar al individuo para participar de los debates que se generen con ocasión de las medidas para la regulación de la circulación y el tránsito.

11. Fomentar en el individuo una actitud de participación crítica y creativa para resolver los conflictos característicos del espacio público.

Parágrafo 1°. El Gobierno Nacional tendrá, a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, doce (12) meses para convocar a todos los actores indicados y cumplir con lo dispuesto en el presente artículo.

Parágrafo 2°. *Formación de Docentes.* Los docentes son un factor clave del cambio en los hábitos, comportamientos y conductas de que trata la presente ley. En razón a ello, definidos los programas marco para la enseñanza de la seguridad vial, todas las Entidades Territoriales adelantarán el necesario proceso de capacitación para docentes con el objetivo de que puedan cumplir el propósito pedagógico señalado.

Parágrafo 3°. Los programas marco para la enseñanza en educación vial serán implementados en todas las instituciones educativas públicas o privadas que ofrecen los niveles de educación preescolar, básica primaria y básica secundaria en el período lectivo inmediatamente siguiente a la expedición de los programas de enseñanza en educación vial por parte del Gobierno Nacional. En materia de educación superior, el CESU será el competente para determinar las políticas de bienestar universitario y de prevención vial.

Artículo 11. *Servicio social en seguridad vial.* Los establecimientos educativos estatales y privados incorporarán la enseñanza de seguridad vial como una opción en el proyecto pedagógico que permite a los estudiantes que cursan los dos (2) años correspondientes a la educación media realizar el servicio social obligatorio. Para tal efecto, impartirán la enseñanza de la educación

vial en los términos, principios y objetivos definidos en la presente ley a los alumnos de grados inferiores, este programa podrá ser ejecutado por el establecimiento en forma conjunta con entidades gubernamentales y no gubernamentales especializadas en el tema.

CAPÍTULO III

Lineamientos para el Sector Privado en Seguridad Vial

Artículo 12. Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores superiores a diez (10) unidades, o contrate o administre personal de conductores, contribuirán al objeto de la presente ley.

Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial que será revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera. Este Plan contendrá, como mínimo, las siguientes acciones:

1. Jornadas de sensibilización del personal en materia de seguridad vial.
2. Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito.
3. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.
4. Promoción entre sus clientes del desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
5. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.
6. Realizar el pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito.
7. Conocer y difundir las normas de seguridad vial.

Artículo 13. *Establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas.* Todos los establecimientos que devenguen el cuarenta por ciento (40%) o más de sus ingresos por la venta de bebidas alcohólicas contribuirán al objeto de la presente Ley. Para tal efecto, se comprometerán a desarrollar acciones orientadas al consumo responsable de alcohol, contenidas en un plan estratégico.

El Gobierno Nacional definirá los objetivos y contenidos que deben comprender tales planes, en un período no superior a un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley.

Artículo 14. *Medios de comunicación.* Los medios de comunicación en su ejercicio del respectivo autocontrol que les compete, contribuirán al objeto de la presente ley, así:

1. Regularán pedagógicamente la aplicación de los términos de violencia vial, siniestro de tránsito, siniestralidad vial y actores de la vía.
2. Se autocontrolarán, en lo referente a la promoción de conductas contrarias al objeto y propósitos de la presente ley.
3. Darán prioridad y estimularán la publicidad que tenga por objeto generar conciencia en el consumidor sobre la importancia de la seguridad vial y de la no comisión de conductas que pongan en riesgo la seguridad y la vida en las vías.

CAPÍTULO IV

Lineamientos para la Acción Comunitaria en Seguridad Vial

Artículo 15. *Participación comunitaria.* La comunidad organizada en espacios de participación o de acción comunal promoverá el cumplimiento del objeto y princi-

pios de la presente ley. Para tal efecto, entre otras, podrá hacer uso de los siguientes mecanismos y estrategias:

1. Control social ciudadano a los compromisos de las administraciones territoriales en materia de seguridad vial.

2. Convocar el voluntariado en las respectivas comunidades para alentar a los ciudadanos a respetar los enunciados consignados en la tarjeta de compromiso personal en seguridad vial de que trata el artículo 22 de la presente ley.

3. Alentar a las autoridades locales a mejorar las medidas de seguridad vial en lugares que presenten siniestros viales de manera frecuente.

4. Identificar lugares seguros para cruzar las vías públicas, sobre todo en las inmediaciones de instituciones educativas.

Artículo 16. *Intervención de la comunidad en la vía.* Previa autorización del Gobierno Local correspondiente, la comunidad realizará intervenciones de carácter simbólico, cultural o artístico en las áreas de exclusión y en zonas inmediatamente aledañas a las vías con índices de siniestralidad vial significativos a nivel barrial, con el propósito de comunicar y hacer pedagogía en materia de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía.

Artículo 17. *Compromiso comunitario.* Las comunidades apoyarán la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial de toda forma posible, y participarán activa y efectivamente de los actos, eventos, o iniciativas propuestos desde las Administraciones o el sector privado en pro de la Seguridad Vial.

CAPÍTULO V

Lineamientos para la acción estatal en seguridad vial

Artículo 18. *Portal de la seguridad vial.* El Gobierno Nacional creará el Portal de la Seguridad Vial como una herramienta en Internet para informar de las investigaciones y avances en materia de seguridad vial, el reporte de siniestros de tránsito con objetivos de concientización, el reporte de experiencias positivas en desarrollo del cumplimiento de los contenidos de la presente ley, la posibilidad de que cualquier ciudadano denuncie el incumplimiento de los contenidos de la presente ley, entre otras.

El diseño técnico y gráfico deberá permitir a cualquier ciudadano la posibilidad de acceder al Portal para cumplir con lo señalado en el presente artículo.

Artículo 19. *Tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial.* Las Entidades Territoriales emitirán la tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial. Esta tarjeta será para el uso de los funcionarios y servidores públicos, peatones o transeúntes, pasajeros y conductores en general.

La tarjeta contendrá enunciadas medidas de seguridad vial que el titular se compromete a respetar y a aplicar. Para el caso de los conductores, la tarjeta será visible en el vehículo (automotor o no automotor).

Parágrafo 1°. El Gobierno Nacional reglamentará las características generales de la tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial y las Entidades Territoriales definirán los enunciados de acuerdo al contexto propio de seguridad vial.

Artículo 20. *Incentivos al compromiso con la seguridad vial.* Las entidades, organizaciones o empresas que demuestren un compromiso decidido en pro de mejorar los problemas en materia de seguridad vial recibirán incentivos en materia fiscal o de contratación pública. El Gobierno Nacional reglamentará la materia.

Artículo 21. *Mapas de siniestralidad vial.* Todas las entidades territoriales elaborarán un mapa de siniestralidad vial con el propósito de determinar de manera específica los puntos cruciales en que se requiere la intervención pública y las estrategias para lograr mejorar los índices de siniestralidad vial detectados.

Artículo 22. *Énfasis en Planes de Desarrollo.* Todos los Planes de Desarrollo incluirán capítulos específicos sobre medidas en pro de la seguridad vial en la respectiva entidad territorial con el correspondiente presupuesto.

Artículo 23. *Rendición de cuentas.* Anualmente el Gobierno Nacional y las Entidades Territoriales rendirán un informe que detalle las metas definidas en materia de seguridad vial y el logro de cada uno. A su vez, incluirán los datos de disminución de número de siniestros viales, número de muertos o lesionados, valor de daños, etc. Además, rendirán un informe de exaltación pública de entidades, organizaciones o empresas y comunidades comprometidas con el objeto y los propósitos de la presente ley.

Artículo 24. *Fuentes de financiación.* Para efectos de la financiación de los aspectos contenidos en la presente ley, se tendrán como fuentes de financiación las siguientes:

1. Aportes del sector privado.
2. Cooperación internacional en materia de seguridad vial.
3. Recaudo de multas y sanciones de tránsito. Este recaudo, en los términos del artículo 160 de la Ley 769 de 2002, debe ser invertido, entre otros, en educación y seguridad vial.
4. Recursos provenientes del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.
5. Recursos de la subcuenta ECAT13 del Fosyga. Estos recursos están destinados a la atención integral de víctimas de siniestros de tránsito y fortalecimiento de la red de urgencias.
6. Recursos de Peajes: La Resolución 3931 del 26 de diciembre de 2000 (modificada por la Resolución 7145 de 2001 y la Resolución 1124 de 2009) establece que los recursos recaudados por el incremento tarifario en la tasa de peajes serán invertidos en seguridad vial.

Artículo 25. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

Cordialmente,

Diego Alberto Naranjo Escobar.

Ponente.

Representante a la Cámara

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA 27 DE SEPTIEMBRE DE 2011 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 280 DE 2011 CÁMARA - 010 DE 2010 SENADO

por la cual se promueve la formación de hábitos de comportamiento y conductas en la vía y se dictan otras disposiciones.

“El Congreso de Colombia

DECRETA

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en los ciudadanos la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisio-

nes en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, de tal manera que:

- Se contribuya a que la educación en seguridad vial y la responsabilidad como actores de la vía sean asuntos de interés público y objeto de debate entre los ciudadanos.
- Se impulsen y apoyen campañas formativas e informativas de los proyectos de investigación y de desarrollo sobre seguridad vial.
- Se concientice a peatones, pasajeros y conductores sobre la necesidad de lograr una movilidad racional y sostenible.
- Se concientice a autoridades, entidades, organizaciones y ciudadanos de que la educación vial no se basa solo en el conocimiento de normas y reglamentaciones, sino también en hábitos, comportamientos y conductas.
- Se establezca una relación e identidad entre el conocimiento teórico sobre las normas de tránsito y el comportamiento en la vía.

Artículo 2°. *Actores de la vía.* Son actores de la vía los ciudadanos en su desempeño como peatones o transeúntes, pasajeros y conductores (tanto de vehículos de tracción humana o animal como automotores).

CAPÍTULO II

Lineamientos en educación en seguridad vial

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

El fin último de la educación vial es el logro de una óptima seguridad vial. Por ello, la educación vial debe:

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

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

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

- a) Formar la personalidad y la capacidad de asumir con responsabilidad y autonomía sus derechos y deberes;
- b) Proporcionar una sólida formación ética y moral, y fomentar la práctica del respeto a los derechos humanos;
- c) Fomentar en la institución educativa, prácticas democráticas para el aprendizaje de los principios y valores de la participación y organización ciudadana y estimular la autonomía y la responsabilidad;

d) Desarrollar una sana sexualidad que promueva el conocimiento de sí mismo y la autoestima, la construcción de la identidad sexual dentro del respeto por la equidad de los sexos, la afectividad, el respeto mutuo y prepararse para una vida familiar armónica y responsable;

e) Crear y fomentar una conciencia de solidaridad internacional;

f) Desarrollar acciones de orientación escolar, profesional y ocupacional;

g) Formar una conciencia educativa para el esfuerzo y el trabajo, y

h) Fomentar el interés y el respeto por la identidad cultural de los grupos étnicos.

i) El Ministerio de Educación Nacional, mediante un trabajo coordinado con el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Protección Social y con apoyo del Fondo de Prevención Vial, orientará y apoyará el desarrollo de los programas pedagógicos para la implementación de la enseñanza en educación vial en todos los niveles de la educación básica y media.”

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

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

a) El estudio, la comprensión y la práctica de la Constitución y la instrucción cívica, de conformidad con el artículo 41 de la Constitución Política;

b) Dentro de la capacitación a que se refiere este literal, deberán impartirse nociones básicas sobre jurisdicción de paz, mecanismos alternativos de solución de conflictos, derecho de familia, derecho laboral y contratos más usuales;

c) El aprovechamiento del tiempo libre, el fomento de las diversas culturas, la práctica de la educación física, la recreación y el deporte formativo, para lo cual el Gobierno promoverá y estimulará su difusión o desarrollo;

d) La enseñanza de la protección del ambiente, la ecología y la preservación de los recursos naturales, de conformidad con lo establecido en el artículo 67 de la Constitución Política;

e) La educación para la justicia, la paz, la democracia, la solidaridad, la confraternidad, el cooperativismo y, en general, la formación de los valores humanos, y

f) La educación sexual, impartida en cada caso de acuerdo con las necesidades psíquicas, físicas y afectivas de los educandos según su edad.

g) El desarrollo de conductas y hábitos seguros en materia de seguridad vial y la formación de criterios para evaluar las distintas consecuencias que para su seguridad integral tienen las situaciones riesgosas a las que se exponen como peatones, pasajeros y conductores.

Parágrafo 1º. El estudio de estos temas y la formación en tales valores, salvo los literales a) y b), no exige asignatura específica. Esta información debe incorporarse al currículo y desarrollarse a través todo en plan de estudios.

Parágrafo 2º. Los programas a que hace referencia el literal b) del presente artículo serán presentados por los establecimientos estatales a la Secretaría de Educación del respectivo municipio o ante el organismo que haga sus veces para su financiación con cargo a la participación de los ingresos corrientes de la Nación destinados por la ley para tales áreas de inversión social.”

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

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

a) El conocimiento del propio cuerpo y de sus posibilidades de acción, así como la adquisición de su identidad y autonomía;

b) El crecimiento armónico y equilibrado del niño, de tal manera que facilite la motricidad, el aprestamiento y la motivación para la lectoescritura y para las soluciones de problemas que impliquen relaciones y operaciones matemáticas;

c) El desarrollo de la creatividad, las habilidades y destrezas propias de la edad, como también de su capacidad de aprendizaje;

d) La ubicación espacio-temporal y el ejercicio de la memoria;

e) El desarrollo de la capacidad para adquirir formas de expresión, relación y comunicación y para establecer relaciones de reciprocidad y participación, de acuerdo con normas de respeto, solidaridad y convivencia;

f) La participación en actividades lúdicas con otros niños y adultos;

g) El estímulo a la curiosidad para observar y explorar el medio natural, familiar y social;

h) El reconocimiento de su dimensión espiritual para fundamentar criterios de comportamiento;

i) La vinculación de la familia y la comunidad al proceso educativo para mejorar la calidad de vida de los niños en su medio, y

j) La formación de hábitos de alimentación, higiene personal, aseo y orden que generen conciencia sobre el valor y la necesidad de la salud.

k) La adquisición de hábitos de observación visual, auditiva y psicomotriz para la creación de actitudes y comportamientos de prevención frente al tránsito, respeto a las normas y autoridades y actitudes de conciencia ciudadana en materia de uso de la vía.”

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

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

a) La profundización en un campo del conocimiento o en una actividad específica de acuerdo con los intereses y capacidades del educando;

b) La profundización en conocimientos avanzados de las ciencias naturales;

c) La incorporación de la investigación al proceso cognoscitivo, tanto de laboratorio como de la realidad nacional, en sus aspectos natural, económico, político y social;

d) El desarrollo de la capacidad para profundizar en un campo del conocimiento, de acuerdo con las potencialidades e intereses;

e) La vinculación a programas de desarrollo y organización social y comunitaria, orientados a dar solución a los problemas sociales de su entorno;

f) El fomento de la conciencia y la participación responsable del educando en acciones cívicas y de servicio social;

g) La capacidad reflexiva y crítica sobre los múltiples aspectos de la realidad y la comprensión de los valores éticos, morales, religiosos y convivencia en sociedad;

h) El cumplimiento de los objetivos de la educación básica contenidos en los literales b) del artículo 20, c) del artículo 21 y c), e), h), i), k), ñ) del artículo 22 de la presente ley;

i) La formación en seguridad vial.”

Artículo 8°. Modifíquese el artículo 117 de la Ley 30 de 1992, el cual quedará así:

“**Artículo 117.** Las instituciones de Educación Superior deben adelantar programas de bienestar entendidos como el conjunto de actividades que se orientan al desarrollo físico, psicoafectivo, espiritual y social de los estudiantes, docentes y personal administrativo.

El Consejo Nacional de Educación Superior (CESU) determinará las políticas de bienestar universitario **y de prevención vial**. Igualmente, creará un fondo de bienestar universitario con recursos del Presupuesto Nacional y de los entes territoriales que puedan hacer aportes.

El fondo señalado anteriormente será administrado por el Instituto Colombiano para el Fomento de la Educación Superior (ICFES).”

Artículo 9°. Modifíquese el artículo 56 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

“**Artículo 56. Obligatoriedad de la enseñanza.** Se establece como obligatoria, en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria, la enseñanza en educación vial de manera sistemática, de conformidad con los objetivos y propósitos señalados en la presente ley.

Parágrafo. Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, tendrán un plazo de doce (12) meses a partir de la fecha de sanción de la presente ley para expedir la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo y para presentar las cartillas, documentos de estudio y ayudas y estrategias pedagógicas para la adopción de modernas herramientas tecnológicas didácticas dinámicas para dramatizar el contenido de las cartillas y los documentos de estudio para la educación en seguridad vial en cada uno de los niveles de educación aquí descritos.”

Artículo 10. *Contenidos de los programas de educación vial.* El Gobierno Nacional, mediante un trabajo coordinado entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Educación y el Ministerio de la Protección Social, con apoyo del Fondo de Prevención Vial o el organismo que haga sus veces, y otras entidades y organizaciones del sector educativo y civil especialistas en seguridad vial, desarrollarán los programas marco para la implementación de la enseñanza en educación vial de manera sistemática en todos los niveles de la educación formal.

En todo caso, los objetivos que orientarán el desarrollo de tales programas y, en consecuencia, la formación en educación vial de manera sistemática en los niveles de educación preescolar, básica primaria y básica secundaria.

En todo caso, los objetivos orientan el desarrollo de tales programas y, en consecuencia, la formación en educación vial, son los siguientes:

1. Generar hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y la capacidad de analizar el riesgo posible con determinadas conductas y hábitos.

2. Fomentar sentimientos de sensibilidad social, de aprecio y valor por la vida, las personas, y la naturaleza que se proyecten más allá de la esfera individual.

3. Generar la toma de conciencia de cada individuo como agente de bienestar y seguridad y agente de riesgo en la vía.

4. Preparar al individuo para circular por la vía pública con reconocimiento pleno de los derechos y responsabilidades que le competen como ciudadano.

5. Generar en el individuo una conducta orientada a la cooperación y solidaridad con los demás y de reconocimiento de que sus actos tienen consecuencias tanto en sí mismo como en los demás.

6. Fomentar las actitudes de tolerancia y respeto hacia los demás.

7. Posibilitar en el individuo el control de sus propios impulsos para evaluar con claridad los riesgos a los que está expuesto y responder con comportamientos más racionales en la vía.

8. Propiciar actitudes de precaución y prevención permanentes manteniendo una constante atención del entorno.

9. Generar en el individuo la capacidad de evaluar las propias capacidades y determinar qué puede y qué no puede hacer y el riesgo al que se expone frente a situaciones que exigen habilidades y capacidades personales con las que no cuenta.

10. Preparar al individuo para participar de los debates que se generen con ocasión de las medidas para la regulación de la circulación y el tránsito.

11. Fomentar en el individuo una actitud de participación crítica y creativa para resolver los conflictos característicos del espacio público.

Parágrafo 1°. El Gobierno Nacional tendrá, a partir de entrada en vigencia de la presente ley, doce (12) meses para convocar a todos los actores indicados y cumplir con lo dispuesto en el presente artículo.

Parágrafo 2°. *Formación de Docentes.* Los docentes son elemento clave del cambio en los hábitos, comportamientos y conductas de que trata la presente ley. En razón a ello, definidos los programas marco para la enseñanza de la seguridad vial, todas las Entidades Territoriales adelantarán el necesario proceso de capacitación para docentes con el propósito de que puedan cumplir el propósito pedagógico señalado.

Parágrafo 3°. Los programas marco para la enseñanza en educación vial serán implementados en todas las instituciones educativas públicas o privadas que ofrecen los niveles de educación preescolar, básica primaria y básica secundaria en el período lectivo inmediatamente siguiente a la expedición de los programas de enseñanza en educación vial por parte del Gobierno Nacional. En materia de educación superior, el CESU, será el competente para determinar las políticas de bienestar universitario y de prevención vial.”

Artículo 11. *Servicio social en seguridad vial.* Los alumnos que cursan los dos (2) años correspondientes a la educación básica secundaria y media están en la obligación de realizar un servicio social en materia de enseñanza de seguridad vial. Para tal efecto, impartirán la enseñanza de la educación vial en los términos, principios y objetivos definidos en la presente ley a los alumnos de grados inferiores, este programa podrá ser ejecutado por el establecimiento en forma conjunta con entidades gubernamentales y no gubernamentales especializadas en el tema.

CAPÍTULO III

Lineamientos en responsabilidad social empresarial en seguridad vial

Artículo 12. *Responsabilidad social empresarial en seguridad vial.* Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores o

contrate o administre personal de conductores, o tenga relación de alguna naturaleza con la industria automotriz contribuirán al objeto de la presente ley.

Para tal efecto, deberá diseñar el Plan Estratégico de Seguridad Vial con su respectivo sistema de indicadores que permita medir el impacto de la estrategia, el nombramiento específico de responsables y los mecanismos y medios para generar informes y comunicar logros y resultados. El Plan deberá ser revisado cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera.

Para diseñar el Plan podrán tenerse en cuenta, entre otros aspectos, los siguientes:

Perspectiva de recursos humanos

1. Sensibilización del personal en materia de seguridad vial.

2. Creación de seguros para los trabajadores que tengan que hacer desplazamientos por carretera a cuenta de la empresa.

3. Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito.

4. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.

5. Renovación periódica de flota vehicular (automotor o no automotor) según la reglamentación vigente en la materia.

Perspectiva de proveedores

1. Establecer relaciones prioritariamente con empresas proveedoras que disponen a su vez de Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

2. Compromiso de la entidad, organización o empresa, de conocer las normas de seguridad vial definidas por sus proveedores.

3. Compromiso de la entidad, organización o empresa de no forzar a ninguno de sus proveedores a realizar tareas y actividades que impliquen la violación de normas de tránsito.

Perspectiva de clientes

1. Presentación y distribución entre los clientes del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

2. Promoción entre sus clientes del desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

3. Elaboración coordinada con los clientes de Planes Estratégicos de Seguridad Vial cuya implementación beneficie a ambas partes y a la comunidad en general.

Perspectiva de accionistas

• Propender por el compromiso con los accionistas para que un determinado porcentaje de los beneficios netos de la entidad, organización o empresa se reinviertan sistemáticamente en medidas específicas de Seguridad Vial y sostenimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Perspectiva de las relaciones con el Estado

1. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial de toda forma posible, inclusive más allá del cumplimiento de la ley en sentido estricto.

2. Proceder al pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito.

3. Exigencia a sus empleados reincidentes de tomar los cursos de sensibilización vial.

4. Participar activa y efectivamente de los actos, eventos, o iniciativas propuestos desde las Administraciones en pro de la Seguridad Vial.

5. Denunciar las infracciones a las normas de tránsito de las que sean testigos los empleados en sus labores cotidianas.

Perspectiva de las relaciones con la comunidad

1. Compartir con las comunidades las experiencias e iniciativas que la entidad, organización o empresa desarrollará en pro de la Seguridad Vial.

2. Participar activa y efectivamente de los actos, eventos, o iniciativas propuestos desde las comunidades en pro de la Seguridad Vial.

3. Apoyar financieramente a otras entidades u organizaciones que presten su apoyo a las víctimas de siniestros de tráfico y a sus familiares.

Artículo 13. *Establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas.* Todos los establecimientos de expendio y/o consumo de bebidas alcohólicas contribuirán al objeto de la presente ley. Para tal efecto, se comprometerán a desarrollar acciones orientadas al consumo responsable de alcohol, contenidas en un plan estratégico que presentará anualmente ante la Alcaldía correspondiente.

El Gobierno Nacional definirá los objetivos y contenidos que deben comprender tales planes, en un período no superior a un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 14. *Medios de comunicación.* Los medios de comunicación contribuirán al objeto de la presente ley, así:

1. Introducirán y potenciarán los términos de violencia vial, siniestro de tránsito, siniestralidad vial y actores de la vía.

2. Eliminarán toda publicidad elogiosa o favorable en cualquiera de sus formas de conductas contrarias al objeto y propósitos de la presente ley.

CAPÍTULO IV

Lineamientos para la Acción Comunitaria en Seguridad Vial

Artículo 15. *Participación comunitaria.* La comunidad organizada en espacios de participación o de acción comunal promoverá el cumplimiento del objeto y principios de la presente ley. Para tal efecto, entre otras, podrá hacer uso de los siguientes mecanismos y estrategias:

1. Control social ciudadano a los compromisos de las administraciones territoriales en materia de seguridad vial.

2. Convocar el voluntariado en las respectivas comunidades para alentar a los ciudadanos a respetar los enunciados consignados en la tarjeta de compromiso personal en seguridad vial de que trata el artículo 22 de la presente ley.

3. Alentar a las autoridades locales a mejorar las medidas de seguridad vial en lugares que presenten siniestros viales de manera frecuente.

4. Identificar lugares seguros para cruzar las vías públicas, sobre todo en las inmediaciones de instituciones educativas.

Artículo 16. *Intervención de la comunidad en la vía.* Previa autorización del Gobierno Local correspondiente, la comunidad realizará intervenciones de carácter simbólico, cultural o artístico en vías con índices de siniestralidad vial significativos a nivel barrial, con el propósito de comunicar y hacer pedagogía en materia de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía.

Artículo 17. *Compromiso comunitario.* Las comunidades apoyarán la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial de toda forma posible, y participarán activa y efectivamente de los actos, eventos, o iniciativas propuestos desde las Administraciones o el sector privado en pro de la Seguridad Vial.

CAPÍTULO V Lineamientos para la acción estatal en seguridad vial

Artículo 18. *Portal de la seguridad vial.* El Gobierno Nacional creará el Portal de la Seguridad Vial como una herramienta en Internet para informar de las investigaciones y avances en materia de seguridad vial, el reporte de siniestros de tránsito con objetivos de concientización, el reporte de experiencias positivas en desarrollo del cumplimiento de los contenidos de la presente ley, la posibilidad de que cualquier ciudadano denuncie el incumplimiento de los contenidos de la presente ley, entre otras.

El diseño técnico y gráfico deberá permitir a cualquier ciudadano la posibilidad de acceder al Portal para cumplir con lo señalado en el presente artículo.

Artículo 19. *Tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial.* Las Entidades Territoriales emitirán la tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial. Esta tarjeta será para el uso de los funcionarios y servidores públicos, peatones o transeúntes, pasajeros y conductores en general.

La tarjeta contendrá enunciadas medidas de seguridad vial que el titular se compromete a respetar y a aplicar. Para el caso de los conductores, la tarjeta será visible en el vehículo (automotor o no automotor).

Parágrafo. El Gobierno Nacional reglamentará las características generales de la tarjeta de compromiso personal con la seguridad vial y las Entidades Territoriales definirán los enunciados de acuerdo al contexto propio de seguridad vial.

Artículo 20. *Incentivos al compromiso con la seguridad vial.* Las entidades, organizaciones o empresas que demuestren un compromiso decidido en pro de mejorar los problemas en materia de seguridad vial recibirán incentivos en materia fiscal o de contratación pública. El Gobierno Nacional reglamentará la materia.

Artículo 21. *Mapas de siniestralidad vial.* Todas las entidades territoriales elaborarán un mapa de siniestralidad vial con el propósito de determinar de manera específica los puntos cruciales en que se requiere la intervención pública y las estrategias para lograr mejorar los índices de siniestralidad vial detectados.

Artículo 22. *Énfasis en Planes de Desarrollo.* Todos los Planes de Desarrollo incluirán capítulos específicos sobre medidas en pro de la seguridad vial en la respectiva entidad territorial con el correspondiente presupuesto.

Artículo 23. *Rendición de cuentas.* Anualmente el Gobierno Nacional y las Entidades Territoriales rendirán un informe que detalle las metas definidas en materia de seguridad vial y el logro de cada uno. A su vez, incluirán los datos de disminución de número de siniestros viales, número de muertos o lesionados, valor de daños, etc. Además, rendirán un informe de exaltación pública de entidades, organizaciones o empresas y comunidades comprometidas con el objeto y los propósitos de la presente ley.

Artículo 24. *Fuentes de financiación.* Para efectos de la financiación de los aspectos contenidos en la presente ley, se tendrán como fuentes de financiación las siguientes:

1. Aportes del sector privado.
2. Cooperación internacional en materia de seguridad vial.
3. Recaudo de multas y comparendos. Este recaudo, en los términos del artículo 160 de la Ley 769 de 2002, debe ser invertido, entre otros, en educación y seguridad vial.

4. Recursos del Fondo de Prevención Vial. Estos recursos se encuentran principalmente orientados a la prevención de la siniestralidad vial.

5. Recursos provenientes del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

6. Recursos de la subcuenta ECAT13 del Fosyga. Estos recursos están destinados a la atención integral de víctimas de siniestros de tránsito y fortalecimiento de la red de urgencias.

7. Recursos de Peajes: La Resolución 3931 del 26 de diciembre de 2000 (modificada por la Resolución 7145 de 2001 y la Resolución 1124 de 2009) establece que los recursos recaudados por el incremento tarifario en la tasa de peajes serán invertidos en seguridad vial.

Artículo 25. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir

En los anteriores términos fue aprobado el **Proyecto de ley número 280 de 2011 Cámara, 010 de 2010 Senado, por la cual se promueve la formación de hábitos de comportamiento y conductas en la vía y se dictan otras disposiciones**, la discusión y aprobación de este proyecto de ley consta en el acta no. 37 del once (11) de octubre de 2011.

Fernel Enrique Díaz Quintero
Secretario General

Comisión Sexta Constitucional Permanente.

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

Bogotá, D. C., 10 de octubre de 2011

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el pliego de modificaciones, el texto que se propone para segundo debate y el texto aprobado en primer debate del **Proyecto de ley número 280 de 2011 Cámara, 010 de 2010 Senado, por la cual se promueve la formación de hábitos de comportamiento y conductas en la vía y se dictan otras disposiciones**.

La ponencia fue firmada por el honorable Representante, *Diego Alberto Naranjo Escobar*.

Mediante Nota interna Número C.S.C.P.3-6-197 del 10 de noviembre de 2011, se solicita la publicación en la **Gaceta del Congreso** de la República.

Fernel Enrique Díaz Quintero

CONTENIDO

Gaceta número 846 - Jueves, 10 de noviembre de 2011
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Págs.

PONENCIAS

Informe de ponencia para primer debate y pliego de modificaciones al Proyecto de ley número 087 de 2011 Cámara, 254 de 2011 Senado, por la cual se adicionan tres párrafos al artículo 2455 del Código Civil, con el fin de facilitar el acceso en materia de créditos hipotecarios para el sector agropecuario.....	1
Informe de ponencia para segundo debate, pliego de modificaciones, texto propuesto y texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta al proyecto de ley número 010 de 2010 Senado, 280 de 2011 Cámara, por la cual se promueve la formación de hábitos de comportamiento y con ductas en la vía y se dictan otras disposiciones.....	4