



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 563

Bogotá, D. C., martes, 24 de mayo de 2022

EDICIÓN DE 7 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

TEXTOS DE PLENARIA

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 221 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se ajusta la ley 769 de 2002, la ley 2161 de 2021, se garantiza el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), y se dictan otras disposiciones.

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY N° 221 DE 2021 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE AJUSTA LA LEY 769 DE 2002, LA LEY 2161 DE 2021, SE GARANTIZA EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

ARTÍCULO 1º. OBJETO. La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, y establecer bases que permitan a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA funcionar con condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su antigüedad y sin interrumpir su operación.

ARTÍCULO 2º. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:

ARTÍCULO 12º. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.

Adicionalmente también están facultados para formar en programas educativos relacionados con primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros y carga.

PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente Ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona jurídica, transitoriamente quedan autorizados por tres (3) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.

Igualmente se autoriza que quienes se acojan a lo estipulado en la presente Ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.

El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo.

ARTÍCULO 3º. Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:

ARTÍCULO 14º. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan los Ministerios de Transporte, previo estudio técnico adelantado por estos.

La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:

1.- **Capacitación Teórica.** Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así:

a) **Capacitación magistral presencial.** Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.

b) **Capacitación por medios tecnológicos.** Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia a la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.

2.- **Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas;**

a) **Talleres prácticos de formación:** Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.

b) **Práctica de Conducción:** Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.

<p>PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se podrá incluir, como mínimo, Señales de Tránsito, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal (normas de tránsito, conceptos básicos del proceso contravencional) e introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.</p> <p>PARÁGRAFO 2. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p> <p>ARTÍCULO 4°. Adiciónese un párrafo al artículo 11 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p>Artículo 11°. Suspensión del vencimiento de las Licencias de Conducción. Suspéndase por el término de hasta dos (2) años contados a partir de 31 diciembre de 2021, el vencimiento de las licencias de conducción a que se refiere el artículo 22 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012, que venzan entre el 1 y el 31 de enero de 2022.</p> <p>Las autoridades de control en vía deberán aplicar lo dispuesto en el presente artículo sin exigir a los conductores la modificación de la especie venal de la licencia de conducción.</p> <p>PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte reglamentará un régimen escalonado de renovación de acuerdo con criterios técnicos que permitan un procedimiento con la menor afectación de los conductores que deban refrendar su licencia, para ello deberá contar con los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito que deben intervenir en dicho proceso, distribuyendo equitativamente dentro del plazo establecido el número de licencias a renovar mensualmente de acuerdo al último dígito del documento de identidad del titular de la licencia de conducción.</p> <p>ARTÍCULO 5°. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar el Análisis Integral, de carácter técnico y económico, en los términos establecidos por el artículo 66 de la Ley 1682 de 2013, de los servicios que por delegación realizan en la actualidad los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, de manera que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y mortalidad.</p>	<p>Hasta tanto no se cuente con los resultados del estudio integral, el registro de nuevos Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, deberá realizarse únicamente en los municipios en donde no se cuente con entidades autorizadas como tales. Lo anterior sin perjuicio de las solicitudes que se encuentren en curso, las cuales deberán ser evaluadas con estricto apego a las normas que los regulan.</p> <p>ARTÍCULO 6°. Agréguese un párrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p>Parágrafo. El ADRES, en su función de pago de recobros por atención de lesionados por accidentes de tránsito y que no son cubiertos por el SOAT, deberá implementar medios técnicos y tecnológicos que permitan la verificación y validación del hecho a fin de evitar la utilización indebida de recursos que son transferidos por el SOAT.</p> <p>Las compañías de seguros y con el fin de evitar el fraude con la utilización del SOAT, deberán incorporar como evidencia o elemento material probatorio en las actuaciones administrativas o judiciales, el levantamiento de accidente con el apoyo de los medios técnicos y tecnológicos ya establecidos.</p> <p>ARTÍCULO 7°. Adiciónese el párrafo 3 en el Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>PARÁGRAFO 3. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero contratarán el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.</p> <p>El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo. y podrá ser cumplida dicha medida incluso en el lugar de residencia del infractor, para lo cual la autoridad de control en vía lo trasladará, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.</p> <p>El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito.</p> <p>ARTÍCULO 8°. Adiciónese un párrafo al Artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Las compañías aseguradoras podrán incentivar a los propietarios de vehículos de enseñanza automovilística y demás servicios, mediante bonos o puntos para que den cumplimiento con la obligación de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes.</p>
---	--

ARTÍCULO 9°. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el diario oficial.


MILTON HUGO ANGULO VIVEROS
 Ponente

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D.C., mayo 23 de 2022

En Sesión Plenaria del día 18 de mayo de 2022, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo con modificaciones del Proyecto de Ley N° 221 de 2021 Cámara **"POR MEDIO DE LA CUAL SE AJUSTA LA LEY 769 DE 2002, LA LEY 2161 DE 2021, SE GARANTIZA EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**. Con las mayorías requeridas por la constitución y la ley. Esto con el fin de que el citado Proyecto de Ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria N° 312 de mayo 18 de 2022, previo su anuncio en la Sesión Plenaria del día 17 de mayo de 2022, correspondiente al Acta N° 311.


JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
 Secretario General

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 456 DE 2022 CÁMARA – 408 DE 2021 SENADO

por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones –Ley Julián Esteban.

<p>TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY N° 456 DE 2022 CÁMARA – 408 DE 2021 SENADO "POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL CON ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES –LEY JULIÁN ESTEBAN".</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO I OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES</p> <p>ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.</p> <p>ARTÍCULO 2º. Principios y definiciones generales. Los siguientes serán principios y definiciones que guiarán la implementación del Sistema Seguro en la política de seguridad vial del país. Tendrán como principal objetivo el diseño y la adaptación de las políticas de seguridad vial bajo este enfoque y deben propender por perdonar el error humano:</p> <p>Definiciones:</p> <p>Enfoque Sistema Seguro: este enfoque determina la seguridad vial como la interacción dinámica entre los componentes del sistema de tránsito y transporte y sus actores viales, dichos componentes guían el comportamiento de los actores viales y nivel de exposición al riesgo de verse envueltas en una colisión. El sistema de tránsito y transporte necesita fortalecer sus componentes (vías, vehículos, velocidades y usuarios seguros) en función de multiplicar los efectos protectores de forma integral.</p> <p>Principios:</p> <p>a). Error humano: Los actores viales en su interacción en el sistema de tránsito y transporte son propensos a cometer errores que causan siniestralidad.</p> <p>b). Vulnerabilidad física del cuerpo humano: El cuerpo humano tiene una capacidad limitada para tolerar las fuerzas ante una eventual colisión.</p>	<p>c). Corresponsabilidad. La responsabilidad en la seguridad vial debe ser compartida entre las autoridades de tránsito, los planificadores, diseñadores y ejecutores de la seguridad vial; toda entidad, organización o empresa del sector público o privado y los actores viales.</p> <p>d). Proactividad en la seguridad vial. Debe adoptarse medidas de prevención y mitigación de riesgos, fortaleciendo los componentes de la seguridad vial para lograr un sistema de movilidad seguro.</p> <p>e). Movilidad eficiente y segura. El diseño del sistema de tránsito y transporte debe ponderar la eficiencia y la seguridad para todos los actores viales, con la finalidad de reducir al máximo la siniestralidad.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II OBLIGATORIEDAD DE LA REGLAMENTACIÓN SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y LA INFRAESTRUCTURA VIAL.</p> <p>ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores. El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial unificarán y armonizarán todas las regulaciones relacionadas con la seguridad vial vehicular de manera que sean consistentes con la normativa internacional.</p> <p>En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 3 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma y el plan de trabajo para la implementación del Acuerdo de las Naciones Unidas de 1958.</p> <p>El Ministerio de Transporte deberá garantizar respecto a los fabricantes, el cumplimiento de las normas técnicas de producción y fabricación e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.</p> <p>Parágrafo. El término de los 3 años de que trata el presente artículo, comenzará a contar una vez entre en vigencia la norma que ratifique el Acuerdo internacional de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor de 1958, en cuyo caso se deberá incluir el trámite correspondiente a la homologación de los vehículos.</p> <p>ARTÍCULO 4º. Obligatoriedad de incorporar en el diseño vial especificaciones que prevengan y disuadan comportamientos de los usuarios que puedan poner en riesgo su vida, su integridad personal y su salud o la de terceros. Para todos los efectos de diseño de vías de todas las jerarquías y para intervenciones de construcción de vías nuevas, rectificación, mejoramiento, rehabilitación y/o mantenimiento, el diseño de</p>
<p>especificaciones técnicas incluyendo dispositivos viales, señalización y distribución, deberá prever mecanismos de disuasión de comportamientos de los usuarios que pongan en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables, esto sin excluir a ningún actor vial del uso de las vías del territorio nacional.</p> <p>ARTÍCULO 5º. Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. El diseño geométrico de vías, deberá considerar adicionalmente, siempre y cuando lo permita la capacidad y jerarquía de la vía; las especificaciones necesarias para buses, vehículos livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los efectos de diseño de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuadas en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos.</p> <p>Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial deben cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en vía.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN</p> <p>ARTÍCULO 6º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.</p> <p>El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió.</p> <p>Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.</p> <p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o</p>	<p>recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control, y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil.</p> <p>La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> <p>Parágrafo. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, tarjeta de propiedad, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico.</p> <p>ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019, el cual quedará así:</p> <p>*ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> <p>Para vehículos particulares:</p> <p>a) Saber leer y escribir. b) Tener dieciséis (16) años cumplidos. c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</p> <p>En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que</p>

<p>estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.</p> <p>d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p> <p>e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT.</p> <p>Para vehículos de servicio público:</p> <p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior.</p> <p>Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.</p> <p>ARTÍCULO 8°. Adiciónese el artículo 136 A, a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"Artículo 136 A. Condiciones mínimas de validez de los cursos sobre normas de tránsito y sanciones por fraude. Todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 de este Código para la reducción de la sanción, deberán</p>	<p>ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención, y ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.</p> <p>El infractor a quien se le compruebe que hizo fraude o se benefició de un curso sobre normas de tránsito fraudulento, se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por tres (3) años.</p> <p>Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de control y vigilancia (SICOV) detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor la pérdida del descuento de la multa y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto, sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantar contra el Organismo de Tránsito u Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta."</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO IV OBLIGACIONES DE CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS</p> <p>ARTÍCULO 9°. ELIMINADO.</p> <p>ARTÍCULO 10°. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código. 2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor. 3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores. 4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.
<p>5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En todo caso, se deberá exigir que el casco contenga el número de placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza.</p> <p>6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías.</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO V REGISTRO DE LESIONES CORPORALES EN LAS VÍAS NACIONALES CONCESIONADAS Y NO CONCESIONADAS Y REGISTRO DE PARQUE AUTOMOTOR INVOLUCRADO EN SINIESTROS VIALES CON RESULTADO DE MUERTE O LESIÓN.</p> <p>ARTÍCULO 11°. Registro de personas fallecidas y lesionadas en las vías del país. Con el objeto de consolidar la información relacionada con fatalidades y lesiones causadas por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, las autoridades de tránsito deberán reportar al Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los sectores y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y fatalidad.</p> <p>El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle.</p> <p>Parágrafo. Para el cumplimiento de la finalidad pretendida con la Ley 2161 de 2021 de combatir el fraude y mejorar la movilidad, todas las entidades aseguradoras, tanto las que ofrecen el SOAT como las que ofrecen el seguro complementario y voluntario previsto en su artículo 4, separada o conjuntamente, dentro del proceso de reclamación, deberán verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas o cualquier otro medio probatorio, en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Asimismo, las entidades aseguradoras y la ADRES podrán objetar las reclamaciones con base en el material probatorio recaudado si detectan fraude.</p>	<p>ARTÍCULO 12°. Registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión. Con el objeto de garantizar el derecho a la información del consumidor, el Registro Único Nacional de Tránsito publicará anualmente, en su página web, un registro consolidado a partir de la información consignada en el Registro Nacional de Automotores y en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, de los vehículos que estuvieron involucrados en un siniestro de tránsito con resultado de muerte o lesión que contenga la marca, modelo y tipo de vehículo, así como la edad del parque automotor inscrito en el sistema. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT emita la información gratuitamente.</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO VI VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 13°. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.</p> <p>PÁRAGRAFO 1. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 20Km/h.</p> <p>PÁRAGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.</p> <p>ARTÍCULO 14°. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>

<p>ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora.</p> <p>Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora.</p> <p>Para el servicio público de carga, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.</p> <p>Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas señaladas en el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales estipuladas en el presente artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía, los usuarios vulnerables, el uso del suelo y, el número de muertos y lesionados.</p> <p>PÁRAGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales o la Nación, según sus competencias, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.</p> <p>ARTÍCULO 15°. IMPLEMENTACIÓN DE PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL.</p> <p>Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas</p>	<p>definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades territoriales del orden departamental, así como las ciudades capitales del país; deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria.</p> <p>Parágrafo 1. Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad en su condición de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Sin detrimento de lo anterior; por iniciativa propia, las entidades territoriales que lo identifiquen como necesario, podrán proceder a la formulación, adopción e implementación de su plan local de seguridad vial.</p> <p>Parágrafo 2. En los distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de tránsito implementarán planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana podrán desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO VII OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>ARTÍCULO 16°. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.</p> <p>ARTÍCULO 17°. El artículo 143 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p>
<p>*ARTICULO 143. DANOS MATERIALES. En todo accidente de tránsito donde solo se causen daños materiales en los que resulten afectados vehículos asegurados o no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente podrán recaudar todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para tal efecto, el material probatorio recaudado con estas condiciones complementará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente.</p> <p>Independientemente de que los vehículos involucrados en un accidente de este tipo estén asegurados o no, los conductores deben retirar inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que pueda interrumpir el tránsito y acudir a los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho. Si fracasa la conciliación, cualquiera de las partes puede acudir a los demás mecanismos de acceso a la justicia. Para tal efecto, no será necesaria la expedición del informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación.</p> <p>ARTÍCULO 18°. Modifíquese el artículo 146 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 146. Se entenderán como conceptos técnicos que deben emitir las autoridades de tránsito, los informes de accidentes de tránsito donde se indicará la causa probable del accidente, sin que en dicho concepto se defina la responsabilidad en el choque, salvo en aquellos casos donde la autoridad de tránsito emite órdenes de comparendo por presunta infracción a la norma de tránsito y se impone la multa prevista al culminar el proceso contravencional y la violación de dicha norma es la causa probable del accidente de tránsito. Así mismo, no podrá la autoridad de tránsito determinar la cuantía de los daños.</p> <p>ARTÍCULO 19°. Incumplimiento de criterios para la instalación y operación de ayudas tecnológicas. Adiciónese el artículo 158-A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 158-A. Incumplimiento de criterios de seguridad vial para la instalación y operación de ayudas tecnológicas. Las autoridades de tránsito serán sancionadas con multa equivalente al doble del valor recaudado por concepto de las multas impuestas en los procesos sancionatorios derivados de las infracciones detectadas con ayudas tecnológicas, en aquellos casos en que se utilicen dichas ayudas, sin el cumplimiento de los criterios de seguridad vial para su instalación y</p>	<p>operación establecidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en cumplimiento de la Ley 1843 de 2017.</p> <p>Todas aquellas multas impuestas durante el periodo en el cual no se contó con la autorización, deberán ser revocadas de forma oficiosa por parte de la autoridad de tránsito y sin necesidad de la autorización expresa del afectado, dentro de un término que, en ningún caso, podrá superar los 30 días hábiles siguientes a la fecha en la cual haya quedado en firme la decisión que para el efecto haya proferido la Superintendencia de Transporte.</p> <p>Los recursos provenientes de la multa prevista en el presente artículo entrarán a formar parte del presupuesto de la Superintendencia de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO. En aquellos organismos de tránsito que cuenten con más de una ayuda tecnológica, la sanción a la que hace referencia este artículo se determinará teniendo en cuenta únicamente aquellas ayudas tecnológicas que no cumplan con los criterios de seguridad vial para su instalación y operación."</p> <p>ARTÍCULO 20°. Evaluación del impacto de las ayudas tecnológicas en los accidentes de tránsito. Las autoridades de tránsito en cuya jurisdicción operen ayudas tecnológicas para la detección de infracciones de tránsito deberán implementar estrategias que permitan evaluar el impacto generado a partir de su incorporación en términos de los cambios en el número de accidentes de tránsito, lesionados y fallecidos en la zona de influencia de los equipos en operación.</p> <p>PARÁGRAFO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial diseñará e implementará una estrategia que le permita recopilar y analizar los resultados de las anteriores evaluaciones con el fin de contar con la información que permita establecer acciones pertinentes para avanzar en la consecución de los objetivos planteados en materia de seguridad vial.</p> <p>ARTÍCULO 21°. Vehículos de emergencia. Dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de esta Ley, el Ministerio de Transporte deberá reglamentar las condiciones para el tránsito de vehículos de emergencia en el país, requisitos para su conducción y condiciones asociadas a su registro.</p> <p>ARTÍCULO 22°. Sostenibilidad financiera del Fondo de Modernización del Parque Automotor de Carga. En adición a las fuentes de financiación previstas en el artículo 307 de la Ley 1955 de 2019 y las demás que se prevean en la normatividad vigente, el Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga se financiará con un porcentaje del valor de las operaciones de transporte terrestre de carga que se preste como servicio</p>

público intermunicipal o nacional, en vehículos con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas.

El Gobierno Nacional establecerá la tarifa por cada operación de transporte, considerando i) la diferencia entre la meta anual y la edad promedio actual del parque automotor de carga de vehículos con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas; ii) el valor promedio de un vehículo nuevo con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas, y iii) la cantidad de operaciones registradas en el Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC por cada anualidad. La tarifa no podrá ser superior al 0.1% calculado sobre el valor a pagar establecido en el manifiesto de carga.

La empresa de transporte hará la retención correspondiente y el recaudo estará a cargo de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN.

Los recursos del Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga, serán priorizados para pequeños y medianos transportadores.

ARTÍCULO 23°. Reducción de la informalidad en el transporte terrestre automotor de carga. La Superintendencia de Transporte suspenderá, podrá imponer medidas cautelares hasta que termine la investigación correspondiente, a las empresas de transporte terrestre automotor de carga que no hayan reportado o suministrado la información de sus operaciones al Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC durante un plazo continuo de (4) meses, de acuerdo con la normatividad vigente. Lo anterior, sin perjuicio de las investigaciones y sanciones que procedan de conformidad con lo previsto en la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996.

ARTÍCULO NUEVO. Obligatoriedad de la reglamentación sobre la Infraestructura Vial. En un plazo no mayor a 2 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma en el plan de trabajo con apoyo de la Agencia Nacional de Infraestructura, el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Superintendencia de Transporte, para la expedición de los reglamentos técnicos en lo concerniente a las definiciones de punto, sitio, zona, tramo y sector crítico.

ARTÍCULO 24°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo 143 A de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021.

EMETERIO JOSÉ MONTES DE CASTRO
Ponente

RODRIGO ARTURO ROJAS LARA
Ponente

DIEGO PATIÑO AMARILES
Ponente

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D.C., mayo 24 de 2022

En Sesión Plenaria del día 18 de mayo de 2022, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo con modificaciones del Proyecto de Ley N° 456 de 2022 Cámara – 408 de 2021 Senado **"POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL CON ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES –LEY JULIÁN ESTEBAN"**. Con las mayorías requeridas por la constitución y la ley. Esto con el fin de que el citado Proyecto de Ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria N° 312 de mayo 18 de 2022, previo su anuncio en la Sesión Plenaria del día 17 de mayo de 2022, correspondiente al Acta N° 311.

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
Secretario General

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 457 DE 2022 CÁMARA – 002 DE 2021 SENADO

por medio de la cual se promueve el uso de la “bici” segura y sin accidentes.

<p>TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY N° 457 DE 2022 CÁMARA – 002 DE 2021 SENADO “POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL USO DE LA “BICI” SEGURA Y SIN ACCIDENTES”.</p> <p>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA</p> <p>DECRETA:</p> <p>Artículo 1°. Objeto. Esta ley tiene por objeto promover el uso de la bicicleta segura y sin accidentes, fomentando y fortaleciendo el conocimiento a través de la pedagogía de las normas de tránsito y la política pública de seguridad vial por parte de los actores en la vía. También, el fomento de la participación de colectivos de actores vulnerables en una de las instancias de apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para prevenir la accidentalidad de los ciclistas y demás actores vulnerables.</p> <p>Artículo 2°. Adiciónese un inciso al párrafo 3° del artículo 136 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 23 de la Ley 2050 de 2020, el cual quedará así: Los cursos a los que se refiere este artículo deberán incluir contenidos de seguridad vial que promuevan el respeto en la vía por los usuarios de la bicicleta.</p> <p>Artículo 3°. Modifíquese el numeral 15.4 del artículo 15 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>15.4. Consejo Consultivo de Seguridad Vial. El Consejo Consultivo de Seguridad Vial será un órgano consejero y de participación público-privado. Tiene por funciones: Proponer acciones y recomendaciones a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para la implementación de la política nacional de seguridad vial, informar a sus representados los planes y las estrategias de seguridad vial, y debatir propuestas orientadas a lograr el compromiso y coordinación de los sectores público y privado, en el marco de los objetivos y estrategias nacionales de seguridad vial. La ANSV definirá los aspectos generales que aseguren la operatividad del Consejo.</p> <p>Las propuestas y recomendaciones del Consejo Consultivo de Seguridad Vial, y en general las decisiones que dicho Consejo adopte, no son vinculantes para la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Serán Miembros del Consejo Consultivo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 4 Representantes de la sociedad civil, así: un representante de colectivos de ciclistas, un representante de colectivos de motociclistas, un representante de peatones y un representante de víctimas de accidentes de tránsito. 	<ul style="list-style-type: none"> • Un representante de los agentes económicos del sector automotor. • Un representante de los Organismos de apoyo a las Autoridades de Tránsito. • Un representante de Académicos o expertos en la seguridad vial. <p>Parágrafo 1. Asistirán como invitados permanentes, el presidente de la Federación de Aseguradores Colombianos Fasecolda o su delegado, un delegado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), y el presidente del comité de representación del capítulo técnico de autoridades de tránsito o su delegado.</p> <p>Parágrafo 2. Cada uno de los mencionados actores como integrantes del Consejo Consultivo, incluyendo representantes de la sociedad civil, agentes económicos del sector automotor, Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito y académicos o expertos en seguridad vial, elegirá un (1) delegado al Consejo consultivo.</p> <p>Parágrafo 3. El periodo de los miembros del Consejo Consultivo será de dos (2) años. Los miembros del Consejo que a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, ostenten tal calidad de conformidad con las disposiciones previamente establecidas, conservarán la calidad de miembros por el tiempo que faltare para completar dos (2) años desde el momento en que se produjo su elección. Una vez culminado dicho periodo los diferentes actores sociales y económicos procederán a elegir a los representantes señalados en el presente artículo.</p> <p>Artículo 4°. Actor vial Ciclista en el Plan Nacional de Seguridad Vial. En el proceso de formulación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2032, la Agencia Nacional de Seguridad Vial incorporará un capítulo especial relacionado con el actor vial ciclista. En este, además de un diagnóstico, se establecerán los lineamientos de política pública para salvaguardar dicho actor vial vulnerable.</p> <p>Artículo 5°. Promoción de Campañas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial promoverá campañas en los medios masivos, comunitarios y alternativos de comunicación, y de manera presencial en ciudades y poblaciones mediante instancias relacionadas con el deporte, la recreación y la movilidad, acorde a las normas vigentes para estos servicios, con el objetivo de promover y socializar los derechos y deberes de los ciclistas y las estrategias de prevención de manera integral.</p> <p>Artículo 6°. Modifíquese el artículo 56 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 9 de la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 56. OBLIGATORIEDAD DE 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, con énfasis especial en las niñas, niños, adolescentes y jóvenes al relacionarse en el espacio público, con especial atención de los Ciclistas, a fin de que se promueva el desarrollo de las</p>								
<p>competencias necesarias en la educación vial, para el uso adecuado, responsable y seguro de la bicicleta y otros medios de movilidad.</p> <p>Parágrafo. Los Ministerios de Transporte y Educación Nacional, expedirán la reglamentación atinente al cumplimiento de lo dispuesto en este artículo.</p> <p>Artículo 7°. Vigencia y Derogatoria. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  RODRIGO ARTURO ROJAS LARA Ponente </div> <div style="text-align: center;">  ESTEBAN QUINTERO CÁRDONA Ponente </div> </div> <p style="text-align: center;">SECRETARÍA GENERAL</p> <p>Bogotá, D.C., mayo 20 de 2022</p> <p>En Sesión Plenaria del día 17 de mayo de 2022, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo sin modificaciones del Proyecto de Ley N° 457 de 2022 Cámara – 002 de 2021 Senado “POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL USO DE LA “BICI” SEGURA Y SIN ACCIDENTES”. Con las mayorías requeridas por la constitución y la ley. Esto con el fin de que el citado Proyecto de Ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.</p> <p>Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria N° 311 de mayo 17 de 2022, previo su anuncio en la Sesión Plenaria del día 11 de mayo de 2022, correspondiente al Acta N° 310.</p> <div style="text-align: center;">  JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO Secretario General </div>	<div style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; margin-bottom: 10px;"> <p>CONTENIDO</p> </div> <p style="text-align: center;">Gaceta número 563 - Martes, 24 de mayo de 2022 CÁMARA DE REPRESENTANTES TEXTOS DE PLENARIA</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="text-align: right; vertical-align: bottom;">Págs.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 221 de 2021 Cámara, por medio de la cual se ajusta la ley 769 de 2002, la ley 2161 de 2021, se garantiza el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), y se dictan otras disposiciones.....</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">1</td> </tr> <tr> <td>Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 456 de 2022 Cámara – 408 de 2021 Senado, por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones –Ley Julián Esteban.....</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">3</td> </tr> <tr> <td>Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 457 de 2022 Cámara – 002 de 2021 Senado, por medio de la cual se promueve el uso de la “bici” segura y sin accidentes.....</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">7</td> </tr> </tbody> </table>		Págs.	Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 221 de 2021 Cámara, por medio de la cual se ajusta la ley 769 de 2002, la ley 2161 de 2021, se garantiza el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), y se dictan otras disposiciones.....	1	Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 456 de 2022 Cámara – 408 de 2021 Senado, por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones –Ley Julián Esteban.....	3	Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 457 de 2022 Cámara – 002 de 2021 Senado, por medio de la cual se promueve el uso de la “bici” segura y sin accidentes.....	7
	Págs.								
Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 221 de 2021 Cámara, por medio de la cual se ajusta la ley 769 de 2002, la ley 2161 de 2021, se garantiza el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), y se dictan otras disposiciones.....	1								
Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 456 de 2022 Cámara – 408 de 2021 Senado, por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones –Ley Julián Esteban.....	3								
Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de ley número 457 de 2022 Cámara – 002 de 2021 Senado, por medio de la cual se promueve el uso de la “bici” segura y sin accidentes.....	7								