



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 1841

Bogotá, D. C., miércoles, 30 de octubre de 2024

EDICIÓN DE 15 PÁGINAS

DIRECTORES:

SAÚL CRUZ BONILLA

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO (e)

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 99 DE 2024 SENADO

por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del sistema de bicicletas públicas y se dictan otras disposiciones.

Señor

PEDRO FLOREZ PORRAS
Presidente Comisión Sexta
Senado de la República
E. S. D.

Referencia: Informe de ponencia positiva para primer debate al Proyecto de Ley No. 099 de 2024 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LAS PAUTAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE BICLETAS PÚBLICAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

En cumplimiento de mi designación como ponente para primer debate en Comisión Sexta del Honorable del Senado, me permito presentar informe de ponencia positiva al Proyecto de Ley No. 099 de 2024 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LAS PAUTAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE BICLETAS PÚBLICAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Cordialmente,


ALEX FLÓREZ HERNÁNDEZ
Senador de la República
Pacto Histórico

Exposición de Motivos

I. Iniciativas legislativas

El artículo 150 de la Constitución Política establece: "Corresponde al Congreso hacer las leyes (...)". El mismo texto constitucional consagra en su artículo 154: "Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuesta de sus respectivos miembros, del Gobierno nacional, de las entidades señaladas en el artículo 156, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución (...)".

En el desarrollo legal, la Ley 5ª de 1992 estableció en su artículo 140, modificado por el artículo 13 de la Ley 974 de 2005, lo que a continuación se indica: Pueden presentar proyectos de ley: 1. Los Senadores y Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas. 2. El Gobierno nacional, a través de los ministros del Despacho. 3. La Corte Constitucional. 4. El Consejo Superior de la Judicatura. 5. La Corte Suprema de Justicia. 6. El Consejo de Estado. 7. El Consejo Nacional Electoral. 8. El Procurador General de la Nación. 9. El Contralor General de la República. 10. El Fiscal General de la Nación. 11. El Defensor del Pueblo.

II. Marco conceptual y sustentación del proyecto

El medio ambiente es una de las grandes preocupaciones tanto de los gobiernos, como de la sociedad civil en general. Es por lo anteriormente mencionado, que se ha brindado un cambio en el ideal del desarrollo, buscando que este se produzca de una manera sostenible, por lo cual este proyecto tiene tres principios fundamentales:

- El cuidado ambiental con el fomento de la bicicleta como medio de transporte.
- Incentivo de un estilo de vida saludable, siendo la bicicleta la herramienta.
- Mejora de la movilidad urbana a través del uso de la bicicleta en la disminución de los tiempos de viaje.

Lo anterior se espera realizar a través de Sistemas de Bicicletas Públicas (SBP), los cuales pueden definirse como un sistema que permite tomar y retornar bicicletas en cualquiera de las estaciones, las cuales se encuentran dentro de un perímetro determinado y una distancia corta, de manera que los viajes no demanden mucho tiempo¹.

El uso de las bicicletas se da por medio de un sistema de abono o afiliación, y están disponibles la mayor parte del día. Generalmente, su uso de manera gratuita está permitido por 30 o 45 minutos, para conseguir un alto número de viajes de proximidad.

¹ Montezuma, R. (2015). Sistemas Públicos de Bicicletas para América Latina. Guía práctica para implementación. Bogotá: CAF; Fundación Ciudad Humana. Recuperado de: <https://scioteca.caf.com/handle/123456789/745>

<p>¿Qué es un Sistema de Bicicletas Públicas?</p> <p>Es un sistema de movilidad pública, que funciona por medio del autoservicio, se da por medio del préstamo o alquiler temporal de bicicletas, generalmente, de manera automatizada. Su finalidad es la de fomentar el uso urbano de las bicicletas en viajes cortos, realizados por personas que hayan realizado un registro previamente y quienes deberán tomar la bicicleta en una estación determinada y retornarla a la misma u otra estación que quede dentro del área de funcionamiento del sistema².</p> <p>Este sistema está considerado como complejo, pues no solo consta de las bicicletas, estas significan un 10 – 15% del costo de implantación y operación del sistema. Se agrupan también mobiliario urbano, logística, TIC's, dispositivos electromecánicos, entre otros elementos que permitan un balance entre oferta y demanda y la calidad y eficiencia que se espera del sistema.</p> <p>El sistema está compuesto por:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Estructura gerencial y administrativa - Sistema de abonamiento, tarificación e identificación de usuarios - Distribución y localización de estaciones - Estaciones: infraestructura, mobiliario urbano con módulos de estacionamiento, anclaje de bicicletas y de ubicación de equipos informáticos y de comunicaciones - Bicicletas: mecanismos electromecánicos de anclaje, identificación y lectura de bicicletas - Centro de control y monitoreo - Logística de redistribución - Infraestructura y sistema de mantenimiento - Financiamiento³ <p>² Montezuma, R. (2015). Sistemas Públicos de Bicicletas para América Latina. Guía práctica para implementación. Bogotá: CAF; Fundación Ciudad Humana. Recuperado de: https://scioteca.caf.com/handle/123456789/745</p> <p>³ Montezuma, R. (2015). Sistemas Públicos de Bicicletas para América Latina. Guía práctica para implementación. Bogotá: CAF; Fundación Ciudad Humana. Recuperado de: https://scioteca.caf.com/handle/123456789/745</p>	<p>Importancia del proyecto</p> <p>Mejora de la movilidad urbana</p> <p>El aumento en el número de automóviles y buses en las calles, han condicionado el día a día del ser humano. El diseño urbano se ha proyectado y enfocado en el automóvil, dejando de lado alternativas sostenibles de movilidad, lo cual ha causado caos vial, contaminación acústica y atmosférica, entre otros.</p> <p>Según diversos estudios, una persona en Bogotá pierde alrededor de 117 de horas al año en el tráfico, dejando a Bogotá como la tercera ciudad latinoamericana con peor tránsito vehicular⁴.</p> <p>Conseguir que la bicicleta se convierta en medio masivo de transporte, va a permitir que la congestión vial disminuya, lo cual también permite reducir el consumo de combustibles fósiles.</p> <p>Medio ambiente</p> <p>Como se ha mencionado repetidas veces, el medio ambiente es el centro de los modelos de desarrollo actuales, pues es urgente disminuir y mitigar de manera efectiva los efectos producidos por el cambio climático.</p> <p>Una de las principales preocupaciones actualmente es la calidad del aire, pues su impacto en la salud de la población, en los cultivos y la infraestructura es muy alto. Bogotá a día de hoy está entre las 100 ciudades más contaminadas del mundo⁵, ubicándose en el puesto 63.</p> <p>La necesidad de promover el uso de la bicicleta en este aspecto es urgente, pues, además de que los SBP reducen la congestión vial, también mejoran la calidad del aire, pues su uso no genera emisiones contaminantes para el medio ambiente, a diferencia de los automóviles y los buses.</p> <p>Referentes nacionales</p> <p>En ciudades como Bogotá y Medellín ya hay SBP establecidos. En la capital del país está "TEMBICI", el segundo SBP más grande de América Latina y, además,</p> <p>⁴ Statista. (2024). Número de horas pérdidas por año en el tránsito vehicular de algunas ciudades de América Latina en 2023. Recuperado de: https://es.statista.com/estadisticas/1088889/ciudades-mas-embotellamientos-america-latina/</p> <p>⁵ Infobae. (2024). Bogotá está en el puesto 63 de las ciudades más contaminadas del planeta, según medición internacional de calidad del aire. Recuperado de: https://www.infobae.com/colombia/2024/05/18/bogota-esta-en-el-puesto-63-de-las-ciudades-mas-contaminadas-del-planeta-segun-medicion-internacional-de-calidad-del-aire/</p>
<p>inclusivo y con perspectiva de género; está ubicado entre las localidades de Usaquén y La Candelaria y cuenta con aproximadamente 300 estaciones y 3300 bicicletas, de las cuales 1500 son de pedaleo asistido. Añadido a todo esto, el sistema ofrece 20% de descuento en la tarifa a población de menores ingresos; 300 soportes para la reparación de bicicletas en toda la ciudad y 30 gestores en vía para atender cualquier novedad⁶.</p> <p>En Medellín se encuentra establecido el sistema "ENCICLA", que cuenta con estaciones en todo el Valle de Aburrá, y cuenta con más de 127000 usuarios a día de hoy, siendo este un ejemplo de un modelo exitoso de un SBP. Este sistema funciona de manera automatizada en cada una de sus estaciones, y los usuarios cuentan con una tarjeta para utilizar las bicicletas. Se espera que, en el 2030, más del 10% de los viajes de corta y media distancia sean realizados en bicicleta.</p> <p>III. Marco jurídico, legal y jurisprudencial</p> <p>Ley 105 de 1993</p> <p>"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones."</p> <p>En su artículo segundo, la ley mencionada se refiere a los principios fundamentales en su literal B, de la intervención del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades vinculadas a él. En el artículo tercero se manifiestan los principios fundamentales del transporte público argumentando el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad, de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Del acceso al transporte: <p>El cual implica:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad. b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización. <p>⁶ Secretaría de movilidad de Bogotá. (2022). Sistema de bicicletas compartidas de Bogotá. Recuperado de: https://www.movilidadbogota.gov.co/web/temasdeimpacto/sistema_de_bicicletas_compartidas_de_bogota</p>	<p>c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.</p> <p>d. Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.</p> <p>EL carácter del servicio público del transporte:</p> <p>La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.</p> <p>Del transporte intermodal:</p> <p>Las autoridades competentes promoverán el mejor comportamiento intermodal, favoreciendo la sana competencia entre modos de transporte, así como su adecuada complementación.</p> <p>LEY 336 DE 1996. "ESTATUTO GENERAL DE TRANSPORTE"</p> <p>La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.</p> <p>En su artículo cuarto fundamentan: "El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares". Correlativamente en la presente ley en su artículo quinto: El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a las derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo (...)"</p>

<p>LEY 769 DE 2002.</p> <p>"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones".</p> <p>El articulado del presente Código rige en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.</p> <p>En su artículo sesenta y ocho nos enuncian la utilización de los carriles. Los vehículos transitan de la siguiente forma:</p> <p>"Parágrafo 1º. Sin perjuicio de las normas que sobre el particular se establecen en este código, las bicicletas, motocicletas, motociclos, mototriciclos y vehículos de tracción animal e impulsión humana, tramitarán de acuerdo con las reglas que en cada caso dicte la autoridad de tránsito competente. En todo caso, estará prohibido transitar por los andenes o aceras, o puentes de uso exclusivo para los peatones.</p> <p>Parágrafo 2º. Se prohíbe el tránsito de motocicletas y motociclos por las ciclorrutas o ciclovías. En caso de infracción se procederá a la inmovilización."</p> <p>CAPÍTULO V</p> <p>CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS</p> <p>En el artículo noventa y cuatro se enuncian las Normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.</p> <p>Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.</p> <p>Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.</p>	<p>No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.</p> <p>No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.</p> <p>Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.</p> <p>No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo para sobrepasar.</p> <p>Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo sesenta y nueve de la presente ley.</p> <p>Los conductores y los acompañantes cuando hubiere, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.</p> <p>La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda, dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p> <p>LEY 1083 DE 2006. "Por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Esta ley es promulgada con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.</p> <p>Su primer artículo es establecido con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos que deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9º de la Ley 388 de 1997, formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley.</p>
<p>LEY 1811 DE 2016.</p> <p>"Por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modifica el Código Nacional de Tránsito".</p> <p>La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.</p> <p>En su artículo primero nos enuncia el objeto de la presente ley que es incentivar el uso de la bicicleta como medio principal de transporte en todo el territorio nacional; incrementar el número de viajes en bicicleta, avanzar en la mitigación del impacto ambiental que produce el tránsito automotor y mejorar la movilidad urbana.</p> <p>Continuando con el artículo cuarto frente al uso de bicicletas dentro de los SITM, SITP, SETP y SITR. Los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, Sistemas Integrados de Transporte Público, Sistemas Estratégicos de Transporte Público y Sistemas Integrados de Transporte Regional, establecerán esquemas de estacionamientos adecuados, seguros y ajustados periódicamente a la demanda de bicicletas para que les permitan a los usuarios ingresar o conectar con diferentes sistemas de transporte.</p> <p>Artículo 9º. Normas específicas para bicicletas y triciclos. El artículo 95 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>Artículo 95. Normas específicas para bicicletas y triciclos. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código. 2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. 3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial. 4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro. 5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que refleje luz roja. 	<p>IV. Impacto fiscal</p> <p>De conformidad con lo establecido artículo 7º de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión a que haya lugar.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, y dada la obligación del Estado de velar por el interés general, así como de promover la autonomía de las entidades territoriales, es relevante mencionar que, una vez promulgada la Ley, el Gobierno deberá promover su ejercicio y cumplimiento. Además, se debe tener en cuenta como sustento, un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la cual se puntualizó de acuerdo con la sentencia C-490 de 2011, lo siguiente:</p> <p><u>"El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público."</u> (Resaltado fuera del texto).</p> <p>Así mismo, la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007, <u>en la cual establecido que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa:</u></p> <p><u>"En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso, reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo."</u></p>

<p><u>Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento.</u></p> <p><u>Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.</u>” (Resaltado fuera de texto).</p> <p>De igual modo, al respecto del impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho:</p> <p><i>“Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. (...) El artículo 7º de la Ley 819/03 no</i></p>	<p>Puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.” (Sentencia C-315 de 2008).</p> <p>Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquél, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.</p> <p>V. Posibles conflictos de interés</p> <p>Se advierte que el presente Proyecto de Ley es de carácter general, sin embargo, en cumplimiento de la Ley 2003 de 2019, se hace la salvedad de que corresponde a la esfera privada de cada uno de los congresistas el examen del contenido de la presente iniciativa legislativa, y de otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés contemplados en el artículo 286 de la Ley 5 de 1992.</p> <p>Por lo anterior, lo aquí advertido no exonera a cada uno de los congresistas de examinar minuciosamente posibles conflictos de interés para conocer y votar este proyecto, y en caso de existir algún conflicto, su responsabilidad de manifestarlo al Congreso de la República, durante el trámite del mismo.</p>
<p style="text-align: center;">PROPOSICIÓN</p> <p>Por los argumentos esbozados anteriormente, presento ponencia positiva y solicito a los miembros de la Comisión Sexta del Senado dar primer debate al Proyecto de Ley No. 099 de 2024 SENADO “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LAS PAUTAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE BICLETAS PÚBLICAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, sin modificaciones.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>ALEX FLÓREZ HERNÁNDEZ Senador de la República Pacto Histórico</p>	<p style="text-align: center;">TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL Proyecto de Ley 099 de 2024 SENADO</p> <p style="text-align: center;">“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LAS PAUTAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE BICLETAS PÚBLICAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer las pautas generales para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP), con el fin de incentivar la movilidad activa, contribuir al cuidado del medio ambiente a través de sistemas de movilidad sostenible y mejorar la salud pública.</p> <p>Artículo 2º. Definiciones. Para los efectos de esta ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Bicicleta: Vehículo no motorizado de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionando por medio de pedales. -Bicicleta con pedaleo asistido: Bicicleta equipada con un motor auxiliar con potencia nominal continua no superior a 0,35 kW, que actúa como apoyo al esfuerzo muscular del conductor. Dicha potencia deberá disminuir progresivamente conforme se aumente la velocidad del vehículo y se suspenderá cuando el conductor deje de pedalear o el vehículo alcance una velocidad de 25 km/h, el peso nominal de una bicicleta asistida no deberá superar los 35 kg. -Bicicleta Pública: Bicicleta de construcción robusta para el transporte continuo de usuarios, que cuenta con graduación a la altura del asiento, luces reflectivas delantera, trasera y laterales, protección anti-salpicaduras (guardabarros y/o tapa cadenas) así como, la protección para los frenos, la cadena y los radios de la rueda. Adicionalmente, puede tener: canasto o parrilla para portar objetos, la inclusión de anuncios comerciales del SBP, identificación por medio de un tag o etiqueta de Identificación por Radio Frecuencia (RFID, por su sigla en inglés), sistemas de fijación no convencionales y sistema de posicionamiento global GPS para evitar el hurto.

<p>-Ciclorrutas: Vía o sección de la calzada destinada al tránsito de bicicletas en forma exclusiva.</p> <p>-Estación: Es la unidad principal del SPB, desde la cual se gestiona el préstamo o el reintegro de una bicicleta pública. Está compuesta por un sistema de registro, préstamo y reintegro, y un punto o elemento de estacionamiento de las bicicletas. Los sistemas pueden ser manuales (punto informativo con un funcionario) o automáticos (terminal, columna o tótem).</p> <p>-Identificación de Usuarios: Un usuario del SPB será todo aquel que se encuentre afiliado y/o asociado al sistema por medio de un abonamiento de larga o corta duración. Esta identificación se logra por lo general por medio de la asignación de un código único que puede estar dentro de una tarjeta inteligente (con y sin contacto) que dispone de un chip, o por medio de un código manual que el usuario digitará en los teclados del terminal de la estación para solicitar una bicicleta. Este código puede ser permanente o puede ser asignado para cada solicitud por medio de un sistema de telefonía sobre todo a través de smartphones. Además de conocer el perfil de los usuarios, esta identificación busca lograr que estos respalden económicamente su responsabilidad por el uso de la bicicleta por medio de una fianza o garantía la cual, por lo general, se respalda por medio de la tarjeta de crédito del usuario.</p> <p>-Ente Gestor del SPB: La planeación, puesta en funcionamiento y operación del sistema requiere de una fuerte unidad técnica que lidere el proceso y sea capaz de orientar las grandes decisiones sobre el tipo de sistema o formas de operación y financiamiento. El ente gestor debe ser una unidad con una fuerte capacidad técnica para orientar y monitorear a los diversos actores (públicos o privados) implicados en las diferentes etapas de un SPB. Es indispensable que este ente tenga una muy fuerte articulación con la unidad de la municipalidad encargada del transporte, urbanismo en general y en movilidad no motorizada en particular.</p> <p>-Sistema Público de Bicicletas o Sistema de Bicicletas Públicas (SBP): Red de préstamo temporal de bicicletas a disposición total del público dentro de un espacio predeterminado; pueden ser utilizadas por abonados permanentes o temporales, a partir de un número amplio de estaciones. Estas permiten tomar y retornar bicicletas, en cualquiera de sus ubicaciones, para usarlas en viajes y tiempos cortos durante la mayor parte del día y del año. Por lo general, los SPB buscan un número alto de usos diarios, los cuales se promueven con la gratuidad de los primeros 30, 45 o 60 minutos. Los viajes largos son desincentivados por medio de cobros altos y crecientes por el tiempo adicional.</p> <p>-Transporte Sostenible: Conjunto de procesos que tienen como finalidad el desplazamiento y comunicación, que logra una mejor integración de la economía y</p>	<p>responde a la necesidad de movilidad respetando el medio ambiente y mejorando la equidad social, la salud, y la resiliencia de las ciudades.</p> <p>-Zonas de implementación del Sistema: Áreas geográficas definidas por la entidad territorial, dentro de las cuales se implementarán las cicloestaciones, cicloparqueaderos, ciclorrutas, ciclovías y los centros de atención del Sistema de Bicicletas Públicas.</p> <p>-Movilidad Activa: Es la capacidad que tienen las personas para desplazarse de un lugar a otro, ya sea caminando o usando cualquier vehículo que requiera el uso de la energía de una persona para su funcionamiento. Asimismo, para las personas con algún tipo de discapacidad, incluye aquellos modos de transporte que usan algún artefacto mecánico o asistido para suplirla.</p> <p>Artículo 3º. Principios del Sistema de Bicicletas Públicas. La formulación, implementación, seguimiento y evaluación del Sistema de Bicicletas Públicas (SBP), estarán orientados por los siguientes principios:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Accesibilidad. Garantizar a todo ciudadano, independientemente de sus limitaciones físicas y cognitivas, el uso de los Sistemas de Bicicletas Públicas y toda su infraestructura. • Corresponsabilidad. Promover acciones conjuntas entre el Estado, las entidades territoriales, ciclistas y usuarios de otros medios de transporte, con el fin de asumir una corresponsabilidad en torno al uso de los SBP y mejorar la movilidad. • Crecimiento Sostenible. Garantizar que a través del uso de la bicicleta exista una relación recíproca con el desarrollo, el mejoramiento de la movilidad, la estructura económica de las entidades territoriales, el fomento de la salud pública y el cuidado del medio ambiente. • Igualdad. Dentro de los SBP todos sus usuarios contarán con los mismos derechos y obligaciones. • Integración multimodal. Promover la articulación entre todos los medios de transporte público disponibles en la ciudad, facilitando el acceso, la cobertura y la complementariedad de los ciclistas en la movilidad urbana activa. • Asequibilidad. Garantizar a todos los ciudadanos la posibilidad de contar con los medios para elegir la bicicleta como medio de transporte. • Participación. Reconocer a los usuarios de los SBP como actores activos en el mejoramiento de la movilidad territorial y el fomento del uso de la bicicleta como medio de transporte público. • Planificación. Acompañar en el marco de la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional a las entidades territoriales en los procesos de planeación, implementación, organización y evaluación de los SBP.
<ul style="list-style-type: none"> • Transversalidad y concurrencia. Implementar en forma conjunta y articulada entre las entidades de carácter Nacional, Departamental y Local, los Sistemas de Bicicletas Públicas, aportando a estos en el marco de sus respectivas competencias, y garantizando el compromiso de todos los sectores administrativos de gobierno, de manera que el uso de la bicicleta y la movilidad activa sean desarrollados tal y como se expone en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional. <p>Artículo 4º. Lineamientos de implementación. Las entidades territoriales podrán desplegar las acciones que se requieran para la implementación del Sistema de Bicicletas Públicas, observando los siguientes lineamientos:</p> <ol style="list-style-type: none"> Realizar un estudio que permita establecer las condiciones de presupuesto, oferta, demanda, infraestructura y ciclorrutas para el desarrollo del SBP. Generar intercambio modal y desincentivar el uso del automóvil particular para desplazamientos cortos. Estimular una movilidad limpia y sostenible, amigable con el medio ambiente, la salud de los ciudadanos y la gratuidad del servicio. Integrar acciones a nivel sectorial o interinstitucional que estén relacionadas con el uso de bicicletas públicas para la movilización de ciudadanos en las vías y espacios públicos. Generar pedagogía en los usuarios del Sistema Bicicletas Públicas sobre el uso y sentido de pertenencia con lo público, el ambiente y el manejo en las ciclorrutas. <p>Artículo 5º. Implementación del SBP. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y conforme al respectivo estudio técnico de viabilidad, las autoridades locales podrán implementar los SBP acorde con lo establecido en la presente ley y los lineamientos metodológicos señalados por el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación (DNP).</p> <p>Parágrafo 1º. Para cumplir lo contemplado en este artículo, las Secretarías de Tránsito y Transporte, Movilidad o quien haga sus veces, deberán llevar a cabo de forma detallada y rigurosa, el estudio técnico, económico y jurídico que demuestre la viabilidad requerida para la implementación del SBP.</p> <p>Parágrafo Transitorio. Las entidades territoriales que ya cuenten con un Sistema de Bicicletas Públicas, deberán en un término no superior a 6 meses adaptar esta ley al sistema que opera en la respectiva entidad territorial.</p> <p>Artículo 6º. Regulación. De manera armónica y respetando la descentralización y la autonomía territorial, el Ministerio de Transporte en conjunto con el Departamento Nacional de Planeación (DNP), brindarán el apoyo técnico a las entidades territoriales en un plazo no mayor a un año (1), posterior a la fecha de</p>	<p>promulgación de la presente ley, para establecer los lineamientos por los cuales se regirá la implementación del SBP en los municipios mencionados en el artículo 5º de la presente ley.</p> <p>De igual forma, definirán las pautas para la realización de los estudios técnicos requeridos, de acuerdo con lo establecido en la Política Nacional de Movilidad Urbana y Regional o el instrumento que haga sus veces.</p> <p>Artículo 7º. Financiación del SBP. La financiación del Sistema de Bicicletas Públicas será acorde con los recursos de cada entidad territorial, igualmente podrá recibir donaciones y aportes del sector privado.</p> <p>Con el fin de garantizar su sustentabilidad, estos sistemas podrán ser operados por entidades y/o empresas públicas, privadas y/o de economía mixta.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, los SBP tendrán las siguientes fuentes de financiación:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Administración Municipal: Se encargará de poner a disposición la infraestructura pública y recursos en la medida de sus posibilidades, necesarios para viabilizar la construcción y funcionamiento de los SBP. • Gobierno Nacional: El gobierno nacional intervendrá acorde con lo establecido en el Plan Nacional de Desarrollo, Ley 2294 del 19 de mayo de 2023. • Sector Privado: Concurrirán a su financiación los particulares que participen mediante un proceso de licitación pública para realizar u operar los SBP. De igual forma aquellos privados que deseen utilizar los SBP como herramientas publicitarias comerciales garantizando recursos para su funcionamiento. <p>Artículo 8º. Participación de las entidades territoriales. Las entidades territoriales:</p> <ol style="list-style-type: none"> Garantizarán la existencia de ciclorrutas en el Plan de Movilidad Municipal, propendiendo por un aumento gradual acorde a los estudios técnicos y realidades de cada ente territorial. Integrarán el SBP al Plan de Movilidad Municipal. Realizarán anualmente estudios de demanda, con el fin de determinar el comportamiento de la misma y aumentar el número de bicicletas en cada ciclo parqueadero de acuerdo a las necesidades que dicte este estudio. Verificarán de manera periódica el estado de las ciclorrutas y de las bicicletas para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema. Generarán la interconexión entre las ciclorrutas con instituciones públicas como universidades, instituciones educativas, museos, bibliotecas,

<p>hospitales, alcaldías municipales, estaciones de los sistemas integrados de transporte.</p> <p>F. Realizarán campañas pedagógicas sobre el cuidado del medio ambiente y el cuidado de lo público a fin de velar por el buen estado de las bicicletas prestadas a la ciudadanía, sobre el Sistema de Bicicletas Públicas y el comportamiento vial.</p> <p>G. Realizarán las respectivas actividades de seguimiento, control y vigilancia del SBP.</p> <p>Artículo 9º. Características del SBP. EL Sistema de Bicicletas Público contará con las siguientes características mínimas:</p> <ul style="list-style-type: none"> A. Red de ciclo parqueaderos en el área de cobertura. B. Articulación del SBP con los demás sistemas de transporte público. C. Ciclo parqueaderos señalizados, seguros, visibles y accesibles. D. Sistema de identificación y afiliación de usuarios. E. Sistema de monitoreo integrado a la red de la Policía Nacional. F. Bicicletas durables, atractivas y utilitarias. G. Señalización adecuada en las ciclorrutas. H. Elementos de seguridad para los usuarios. I. Mecanismos de información para la movilidad al ciudadano, que permita registrar al usuario y ofrecer información en tiempo real del SBP. <p>Parágrafo. Las anteriores características, no excluyen otras iniciativas o aportes que sugieran el Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Departamento Nacional de Planeación (DNP), Agencia Nacional de Seguridad Vial, la academia y otros grupos de interés.</p> <p>Artículo 10º. Accesibilidad y afiliación. El Sistema de Bicicletas Públicas será un servicio accesible a todos aquellos que se registren como usuarios y que cumplan con las condiciones, requisitos y obligaciones establecidas para hacer uso del mismo.</p> <p>El registro y afiliación por parte de los biciusuarios al Sistema de Bicicletas Públicas se podrá realizar mediante las herramientas tecnológicas con las que cuente cada administración municipal o la entidad pública, privada o de economía mixta (página web, plataformas, aplicativos móviles u otro tipo de tecnologías), o la que estime la guía emanada por parte del Ministerio de Transporte en conjunto con el Ministerio de las TIC para su implementación, permitiendo el acceso y uso del mismo bajo las condiciones de operación establecidas en el contrato de uso del Sistema.</p>	<p>Artículo 11º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <div style="text-align: center;">  Alex Flórez Hernández Senador de la República </div>
--	--

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 190 DE 2024 SENADO

por medio de la cual la Nación declara Patrimonio Histórico Cultural al municipio de Yarumal del departamento de Antioquia, en los 238 años de su fundación y se dictan otras disposiciones.

<p>Señor PEDRO FLOREZ PORRAS Presidente Comisión Sexta Senado de la República E. S. D.</p> <p>Referencia: Informe de ponencia positiva para primer debate al Proyecto de Ley No. 190 de 2024 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL LA NACIÓN DECLARA PATRIMONIO HISTÓRICO CULTURAL AL MUNICIPIO DE YARUMAL DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA, EN LOS 238 AÑOS DE SU FUNDACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> <p>En cumplimiento de mi designación como ponente para primer debate en Comisión Sexta del Honorable del Senado, me permito presentar informe de ponencia positiva al Proyecto de Ley No. 190 de 2024 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL LA NACIÓN DECLARA PATRIMONIO HISTÓRICO CULTURAL AL MUNICIPIO DE YARUMAL DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA, EN LOS 238 AÑOS DE SU FUNDACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="text-align: center;">  ALEX FLÓREZ HERNÁNDEZ Senador de la República Pacto Histórico </div>	<p style="text-align: center;">Exposición de Motivos</p> <p>I. Iniciativas Legislativas</p> <p>El artículo 150 de la Constitución Política establece: "Corresponde al Congreso hacer las leyes (...)". El mismo texto constitucional consagra en su artículo 154: "Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuesta de sus respectivos miembros, del Gobierno nacional, de las entidades señaladas en el artículo 156, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución (...)".</p> <p>En el desarrollo legal, la Ley 5ª de 1992 estableció en su artículo 140, modificado por el artículo 13 de la Ley 974 de 2005, lo que a continuación se indica: Pueden presentar proyectos de ley: 1. Los Senadores y Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas. 2. El Gobierno nacional, a través de los Ministros del Despacho. 3. La Corte Constitucional. 4. El Consejo Superior de la Judicatura. 5. La Corte Suprema de Justicia. 6. El Consejo de Estado. 7. El Consejo Nacional Electoral. 8. El Procurador General de la Nación. 9. El Contralor General de la República. 10. El Fiscal General de la Nación. 11. El Defensor del Pueblo.</p> <p>II. Marco Conceptual y sustentación del proyecto</p> <p>El municipio de Yarumal está ubicado en la zona norte del departamento de Antioquia; fue fundado en la época colonial, el jueves 29 de marzo de 1787, por orden de Juan Antonio Mon y Velarde, visitador y gobernador de Antioquia en la época, Pedro Rodríguez de Zea fue quien cumplió con dicha labor. El primer nombre del municipio fue San Luis de Góngora; sin embargo, los habitantes lo llamaban Yarumal debido a la cantidad de Yurumos plateados sembrados en las montañas. Al municipio también se le conoce como Ciudad Retablo, La sultana del Norte y La estrella del Norte, este último apelativo dado por importancia, pujanza y progreso, por lo cual se le considera una importante ciudad intermedia de Antioquia. Añadido a todo esto, Yarumal cuenta con siete corregimientos (Cedeño, El Cedro, El Llano, El pueblito, La Loma, Llanos de cuivá, Ochalí), siendo el municipio del norte que más corregimientos posee.</p> <p>Yarumal como referente histórico y cultural de la nación y cuna de hombres ilustres</p> <p>Batalla de Chorros Blancos</p> <p>Yarumal es considerado como un referente histórico y cultural del país, pues allí, más específicamente en el Alto del Boquerón, se llevó a cabo el Combate de Chorros Blancos, una de las grandes gestas de la independencia de Colombia. El 12 de febrero de 1820, el ejército patriota de la República, al mando del entonces comandante</p>
--	--

general José María Cordova, enfrentó a las tropas españolas al mando del coronel Francisco de Paula Warleta. Este enfrentamiento evitó que las tropas españolas avanzaran hacia el interior del país, para lograr el dominio español y reconquista del país. Añadido a esto, esta contienda liberó al territorio antioqueño del poder de los realistas.

Los historiadores consideran que el combate de Chorros Blancos *"significó dentro del proceso de la Independencia de Colombia, una acción que consolidó los resultados de la Batalla de Boyacá, impidió una nueva reconquista y pacificación de los ejércitos realistas de la corona española"*¹

El municipio es destacado por su tradicional arquitectura, su gastronomía local única, y sus arraigadas costumbres y tradiciones que reflejan su identidad cultural. Su arquitectura se caracteriza por sus casas coloniales, techos de tejas rojas y estructuras con detalles históricos que cuentan la historia del pueblo.

Personajes ilustres

El municipio de Yarumal ha sido cuna de hombres ilustres tanto para el municipio como para el departamento y el país. Desde la academia y la política, hasta el arte y la religión, estos han sido algunos de los personajes más destacados del municipio²:

- **Padre Mariano de Jesús Euse Hoyos (1845 - 1926):** El 9 de abril del 2000, el Papa Juan Pablo II lo beatificó, siendo el primer beato cuya causa de canonización es realizada en Colombia.
- **Francisco Antonio Cano (1865 - 1935):** pintor, escultor y crítico de arte. Fundó en Medellín el Instituto de Bellas Artes.
- **Rubén Piedrahita Arango (1908 - 1979):** comandante con el grado de Vicealmirante de la Armada Nacional. Miembro de la junta militar de gobierno desde el 10 de mayo de 1957 al 7 de agosto 1958.
- **Epifanio Mejía Quijano (1838 - 1913):** "el ruiseñor de la montaña", poeta y escritor. Compositor del Himno de Antioquia.
- **Gil J. Gil (1884 - 1947):** médico cirujano. Fundó y desempeñó la cátedra de medicina legal en la Escuela de Derecho de la Universidad de Antioquia. Fundó la primera clínica particular del departamento de Antioquia.
- **José Giraldo Bernal (1923 - 2002):** autor de la bandera de Yarumal y fundador del Museo Tradicional y Religioso "Juan N. Rueda" y la Academia de

¹ Universidad EAFIT, 2020. *200 años del Combate de Chorros Blancos, otra gesta que consolidó la Independencia de Colombia 1820 - 2020*. https://www.eafit.edu.co/biblioteca/sala-patrimonio-documental/Documents/Chorros_Blanco_febrero_2020.pdf

² Personas Ilustres de Yarumal. <http://www.yarumal.20m.com/ilustres.htm>

Historia Juan XXIII. Fue concejal y diputado. Fundador del periódico "El Frente" de Yarumal.

- **Octavio Arismendi Posada (1934 - 2004):** abogado y economista. Gobernador de Antioquia en 1965 a 1968. Como ministro creó a Coldeportes, Colcultura, ICFES y Colciencias.

III. Marco jurídico, legal y jurisprudencial

Las Leyes de honores no tienen trámite constitucional especial, pues su trámite se realiza a través del procedimiento ordinario que exige a la generalidad de las leyes, en los términos de los artículos 204 y siguiente de la ley 5 de 1992, en el cual se refieren a las especialidades en el proceso legislativo ordinario, no incluyendo el trámite especial para las Leyes de honores. Es importante destacar que es una facultad expresa del legislativo expedir las normas en los términos establecidos en la Constitución y las Leyes de la República.

Teniendo en cuenta lo mencionado anteriormente, queda clara la facultad del Congreso para dar trámite a las normas de honores, por lo cual, debe centrarse el debate en la facultad que tiene el Congreso para autorizar al Gobierno Nacional la ejecución de algunos programas y proyectos con cargo a los programas y las partidas presupuestales ya definidas dentro del presupuesto general de la Nación.

Con respecto a la facultad que posee el Congreso para autorizar a través de esta iniciativa legislativa programas y proyectos con cargo al presupuesto general de la Nación, la Corte Constitucional ha hecho énfasis en la tesis de la constitucionalidad de las leyes referidas, resolviendo a favor del congreso. La Corte decidió:

"Declarar infundada la objeción formulada por el Gobierno nacional al Proyecto de Ley N° 223 de 2003 Senado y 109 de 2002 Cámara. "Por la cual la nación se vincula a la celebración de los sesenta (60) años del Instituto Caro y Cuervo, rinde tributo de admiración a su fundador se autoriza un homenaje a la construcción de algunas obras", por considerar que, en ese caso, el Congreso autorizó al gobierno nacional (igual que autoriza este proyecto de ley), para incorporar el Presupuesto General de la Nación correspondiente a las próximas vigencias, las apropiaciones destinadas a la construcción de obras, en las sedes del Instituto Caro y Cuervo, "lo cual está de un todo acorde con el principio de legalidad del gasto público establecido en los artículos 345 y 346 de la Constitución relativos al presupuesto, que se considera un mecanismo necesario de control Ejecutivo y una expresión inevitable del principio democrático".

Añadido a esto la Corte ha reafirmado la competencia del Congreso para decretar los gastos públicos (artículo 150 numeral 11). El congreso, en efecto, es quien tiene

por regla general la iniciativa en materia de gasto, y excepcionalmente el gobierno nacional.

"En numerosas oportunidades la Corte ha tenido que referirse a las facultades del Congreso Nacional para decretar gasto público". Al respecto ha hecho ver como el numeral 11 del artículo 150 de la Constitución Política indica que corresponde al Congreso mediante la expedición de una ley *"establecer las rentas nacionales y los gastos de administración"*.

"Así pues, es claro que en virtud del principio de legalidad del gasto el Congreso tiene facultades para (1) decretar gastos públicos y para (2) aprobados en el Presupuesto General de la Nación".

IV. Impacto fiscal

De conformidad con lo establecido artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión a que haya lugar.

Teniendo en cuenta lo anterior, y dada la obligación del Estado de velar por el interés general, así como de promover la autonomía de las entidades territoriales, es relevante mencionar que, una vez promulgada la Ley, el Gobierno deberá promover su ejercicio y cumplimiento. Además, se debe tener en cuenta como sustento, un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la cual se puntualizó de acuerdo con la sentencia C-490 de 2011, lo siguiente:

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

Así mismo, la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007, **en la cual establecido que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa:**

"En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso, reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.

Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento.

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

De igual modo, al respecto del impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho:

"Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder

<p><i>correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. (...). El artículo 7º de la Ley 819/03 no</i></p> <p><i>Puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.” (Sentencia C-315 de 2008).</i></p> <p>Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquél, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.</p> <p>V. Posibles conflictos de interés</p> <p>Se advierte que el presente Proyecto de Ley es de carácter general, sin embargo, en cumplimiento de la Ley 2003 de 2019, se hace la salvedad de que corresponde a la esfera privada de cada uno de los congresistas el examen del contenido de la presente iniciativa legislativa, y de otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés contemplados en el artículo 286 de la Ley 5 de 1992.</p> <p>Por lo anterior, lo aquí advertido no exonera a cada uno de los congresistas de examinar minuciosamente posibles conflictos de interés para conocer y votar este proyecto, y en caso de existir algún conflicto, su responsabilidad de manifestarlo al Congreso de la República, durante el trámite del mismo.</p>	<p style="text-align: center;">PROPOSICIÓN</p> <p>Por los argumentos esbozados anteriormente, presento ponencia positiva y solicito a los miembros de la Comisión Sexta del Senado dar primer debate al Proyecto de Ley No. 190 de 2024 SENADO “POR MEDIO DE LA CUAL LA NACIÓN DECLARA PATRIMONIO HISTÓRICO CULTURAL AL MUNICIPIO DE YARUMAL DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA, EN LOS 238 AÑOS DE SU FUNDACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, sin modificaciones.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>ALEX FLÓREZ HERNÁNDEZ Senador de la República Pacto Histórico</p>
<p style="text-align: center;">TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY Nº 190 DE 2024 SENADO “POR MEDIO DE LA CUAL LA NACIÓN DECLARA PATRIMONIO HISTÓRICO CULTURAL AL MUNICIPIO DE YARUMAL, DEL DEPARTAMENTO DE ANTIOQUIA, EN LOS 238 AÑOS DE SU FUNDACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1. Con ocasión de los 238 años de fundación declárese al municipio de Yarumal, Antioquia, patrimonio histórico y cultural de la Nación y cuna de hombres ilustres.</p> <p>Artículo 2. El Congreso de Colombia, en acto especial y público, con la presencia de las autoridades locales y departamentales rendirá honores al municipio de Yarumal, en el cual reconocerá su importancia histórica y cultural para la Nación.</p> <p>Artículo 3. Autorícese al Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes y al Sistema de Medios Públicos R.T.V.C., para que, en coordinación con la Academia Antioqueña de Historia, el Instituto de Cultura y Patrimonio de Antioquia, la Casa de la Cultura de Yarumal, se realicen programas y proyectos, históricos y culturales en el marco de este reconocimiento y efeméride.</p> <p>Parágrafo Primero. El Sistema de Medios Públicos R.T.V.C. dispondrá las partidas presupuestales, con el fin de producir un programa de televisión y radio para ser transmitido por los medios institucionales Señal Colombia y la Radiodifusora Nacional, sobre los principales aspectos culturales, históricos, sociales, turísticos y agroindustriales del municipio de Yarumal.</p> <p>Parágrafo Segundo. El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes adoptará las partidas presupuestales a que haya lugar, para el desarrollo del Proyecto de restauración de la sede de la Escuela Rosenda Torres, en el municipio de Yarumal, en los términos de la Ley 1185 de 2008.</p> <p>Parágrafo Tercero. El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes dispondrá de las partidas presupuestales a que haya lugar, para que, en coordinación con la Academia Colombiana de Historia, la Academia Antioqueña de Historia y la Casa de la Cultura de Yarumal, Antioquia se edite y publique una monografía del municipio, en el marco de la celebración de los 238 años de fundación.</p>	<p>Artículo 4. Autorícese al Gobierno Nacional para que a través del Ministerio del Deporte y en coordinación con la administración municipal de Yarumal, Antioquia, se apropien los recursos para la adecuación y ampliación de la infraestructura de la Unidad Deportiva y Recreativa Arley Jaramillo Monsalve. Así mismo, el ministerio asignará las partidas presupuestales para el proyecto de recuperación y adecuación del Parque Recreativo Rubén Piedrahíta Arango.</p> <p>Parágrafo Primero. El Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF), en coordinación con la Administración Municipal, dispondrá dentro de su presupuesto los recursos para la construcción de un hogar múltiple para los procesos de formación de los niños.</p> <p>Parágrafo Segundo. El Instituto Nacional de Vías (INVIAS), asignará los recursos para la construcción del anillo turístico en placa huella, a través de las veredas y corregimientos de Yarumal, Antioquia, en aras de reactivar la producción agrícola y turística del municipio.</p> <p>En aras de materializar los proyectos mencionados, le corresponderá a la administración municipal, en coordinación con las entidades del orden nacional y departamental formularlos.</p> <p>Artículo 5. Se autoriza al Gobierno Nacional y a todas sus autoridades, para que en los términos de los Artículos 345 y 346 de la Constitución Política de Colombia y la Ley 819 de 2003, incorporen y realicen los traslados presupuestales dentro del Presupuesto General de la Nación, a fin de disponer de las partidas necesarias para el cumplimiento de las disposiciones establecidas en esta Ley.</p> <p>Artículo 6. Autorícese al Gobierno Nacional, efectuar las apropiaciones presupuestales que crea pertinente para el fomento de las diversas actividades encaminadas a posicionar a Yarumal, Antioquia entorno un destino histórico y cultural de la Nación.</p> <p>Artículo 7. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y promulgación.</p>  <p>ALEX FLÓREZ HERNÁNDEZ Senador de la República Pacto Histórico</p>

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 151 DE 2024 – SENADO

por el cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.

<p style="text-align: right;">Bogotá D.C., 8 de octubre de 2024</p> <p>Señor Pedro Flórez Porras Presidente Comisión Sexta Senado de la República E. S. D.</p> <p>Referencia: Informe de ponencia positiva para primer debate al Proyecto de Ley No. 151 de 2024 - Senado "POR EL CUAL SE REFORMA LA LEY 769 DE 2002 - CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> <p>En cumplimiento de mi designación como ponente para primer debate en Comisión Sexta del Honorable del Senado, me permito presentar informe de ponencia positiva al Proyecto de Ley No. 151 de 2024 - Senado "POR EL CUAL SE REFORMA LA LEY 769 DE 2002 - CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>ALEX FLÓREZ HERNÁNDEZ Senador de la República Pacto Histórico</p>	<p style="text-align: center;">Exposición de Motivos</p> <p>I. Iniciativas Legislativas</p> <p>El artículo 150 de la Constitución Política establece: "Corresponde al Congreso hacer las leyes (...)". El mismo texto constitucional consagra en su artículo 154: "Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuesta de sus respectivos miembros, del Gobierno nacional, de las entidades señaladas en el artículo 156, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución (...)".</p> <p>En el desarrollo legal, la Ley 5ª de 1992 estableció en su artículo 140, modificado por el artículo 13 de la Ley 974 de 2005, lo que a continuación se indica: Pueden presentar proyectos de ley: 1. Los Senadores y Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas. 2. El Gobierno nacional, a través de los Ministros del Despacho. 3. La Corte Constitucional. 4. El Consejo Superior de la Judicatura. 5. La Corte Suprema de Justicia. 6. El Consejo de Estado. 7. El Consejo Nacional Electoral. 8. El Procurador General de la Nación. 9. El Contralor General de la República. 10. El Fiscal General de la Nación. 11. El Defensor del Pueblo.</p> <p>II. Fundamentos Constitucionales.</p> <p><i>"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."</i></p> <p>III. Fundamentos Legales.</p> <p>La base legal para el presente proyecto, se encuentra demarcada en el articulado de la ley 769 de 2002, código nacional de tránsito, que a su vez establece el régimen de sanciones aplicable ante infracciones de tránsito, así como las normas que regulan la materia en cuanto al procedimiento de pago, la jurisdicción y competencia de las autoridades designadas para ocuparse del particular. Es este compendio normativo el que a su vez, se someterá a modificación.</p> <p>IV. Marco Conceptual y sustentación del proyecto.</p> <p>En primer lugar, se hará un equivalente sobre el valor de algunas multas de tránsito actuales en relación al salario mínimo legal mensual vigente:</p>																											
<p>Multas de tránsito (smldv = 43.333)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Artículo 130. En caso de fuga la multa de duplicará a la mitad. 2. Artículo 131. Multas. <ol style="list-style-type: none"> 2.1. Tipo A. 4 smldv = 173.332 (13.333%) 2.2. Tipo B. 8 smldv = 346.664 (26.66%) 2.3. Tipo C. 15 smldv = 649.995 (50%) 2.4. Tipo D. 30 smldv = 1.299.990(100%) 2.5. Tipo E. 45 smldv = 1.949.985 (150%) 3. Artículo 132. Fumador: 10 smldv = 433.330 4. Artículo 133. Peatones y ciclistas reciben amonestación y deben asistir a curso formativo. 5. Artículo 134. Jurisdicción y competencia. Hasta 20 smldv (866.660) conoce la inspección de tránsito. Después de 20 smldv conoce la inspección en primera instancia. Daños y perjuicios de menor cuantía conocen los jueces civiles. 6. Artículo 136. Reducción de multas. <ol style="list-style-type: none"> 6.1. Dentro de los cinco días. 50% y curso. 6.2. Dentro de los 20 días. 75% y curso. 6.3. Caso contrario el 100% 7. Artículo 136. Fraude en el curso o beneficiado de un fraude. 100 smldv (4.333.300) y suspensión de licencia hasta por 3 años. 8. Artículo 156. Propietario de expendio que provea combustible a vehículo de servicio público con pasajeros a bordo. 100 smldv (4.333.300) 9. Artículo 157. 100 smldv (4.333.300) <p>A continuación, se puede observar un comparativo entre el salario mínimo y el valor de las multas de tránsito en los países de Latinoamérica:</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">País</th> <th>Salario Mínimo (USD/mes)</th> <th>Multa de Tránsito (USD)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: left;">Argentina</td> <td>~490</td> <td>~50 - 200</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Brasil</td> <td>~285</td> <td>~40 - 150</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Chile</td> <td>~620</td> <td>~60 - 180</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Colombia</td> <td>~350</td> <td>~40 - 150</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">México</td> <td>~380</td> <td>~30 - 120</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Perú</td> <td>~330</td> <td>~40 - 130</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Uruguay</td> <td>~700</td> <td>~70 - 200</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Venezuela</td> <td>~12 (muy variable)</td> <td>~10 - 60</td> </tr> </tbody> </table> <p>Esta relación permite identificar la desproporción que existe en materia de sanciones por infracciones de tránsito en el ordenamiento vigente colombiano, pues se puede apreciar que hay multas que incluso exceden el valor de un salario mínimo mensual, con lo cual se hace necesario presentar este proyecto de ley con las consideraciones que se siguen:</p> <p>Siempre que se trate, desde el punto de vista conceptual y jurídico, medidas sancionatorias, es preciso preguntarse por la finalidad de la sanción misma. En el caso colombiano, la principal motivación de aquella es disuasiva, es decir, evitar que se cometa la infracción y, también, represiva, es decir, castigar a quien la haya cometido.</p> <p>No obstante lo anterior, en virtud de ambas finalidades, no es posible establecer un régimen de sanciones desmedido, que precisamente por serlo, termina por incumplir sus propios fines en la medida en que los administrados del estado son incapaces de satisfacerla una vez cometida; así como, por el hecho de endurecerlas, tampoco se garantiza el estricto cumplimiento de la norma.</p> <p>Es claro que en Colombia, las sanciones por infracciones de tránsito son excesivas. Basta una simple comparación del valor de una multa en relación a los ingresos del colombiano promedio.</p> <p>No somos el único estado que ha observado la necesidad de hacer una modificación más justa. Por esa razón se trae a colación fenómenos acontecidos en otras naciones:</p>	País	Salario Mínimo (USD/mes)	Multa de Tránsito (USD)	Argentina	~490	~50 - 200	Brasil	~285	~40 - 150	Chile	~620	~60 - 180	Colombia	~350	~40 - 150	México	~380	~30 - 120	Perú	~330	~40 - 130	Uruguay	~700	~70 - 200	Venezuela	~12 (muy variable)	~10 - 60
País	Salario Mínimo (USD/mes)	Multa de Tránsito (USD)																										
Argentina	~490	~50 - 200																										
Brasil	~285	~40 - 150																										
Chile	~620	~60 - 180																										
Colombia	~350	~40 - 150																										
México	~380	~30 - 120																										
Perú	~330	~40 - 130																										
Uruguay	~700	~70 - 200																										
Venezuela	~12 (muy variable)	~10 - 60																										

<p>En Finlandia, Suiza, Suecia, Reino Unido y Dinamarca tienen sistemas en los que la renta del infractor se tiene en cuenta a la hora de fijar la sanción. Existen diferencias significativas en cada uno de estos países.</p> <p>Finlandia mantiene en vigor un sistema de multas de acuerdo con el nivel de ingresos medios mensuales de la persona sancionada. Fue el "primer país europeo" en implantar este sistema en el año 1921. El Código Penal finés establece que la cuantía de la multa tiene que ser "razonable en relación con la capacidad de pago de la persona multada". La cantidad exacta se determina mediante un cálculo que parte de la base de la "sexagésima" parte de los ingresos medios mensuales de la persona sancionada, aunque también tiene en cuenta otras circunstancias.</p> <p>En Suiza también existen las multas en función de la renta para los casos de exceso de velocidad, aunque este sistema difiere del finlandés. El Código Penal establece una sanción de un mínimo de 30 francos y un máximo de 3.000 (unos 3.070 euros). La normativa prevé una reducción a un mínimo de 10 francos en estas sanciones excepcionalmente "si la situación personal y económica del autor lo exige" (art. 34). Si se llega a juicio, corresponde al juez fijar "la cuantía en función de la situación personal y económica del autor en el momento de dictarse sentencia", para lo que se tienen en cuenta "sus ingresos y su fortuna", entre otros aspectos.</p> <p>En Suecia existe lo que denominan un sistema de "multas diarias" en las que se tienen en cuenta los ingresos del infractor. Las infracciones de tránsito más graves, como "conducir bajo los efectos del alcohol" son susceptibles de ser sancionadas con este tipo de castigo. En el caso de "multas menores" la Policía explica que la cuantía depende únicamente de la gravedad de la infracción y que, por tanto, los ingresos no influyen en el monto.</p> <p>En el Reino Unido se tienen en cuenta los ingresos en las multas por exceso de velocidad si el infractor decide recurrir la sanción argumentando que es inocente. Si acepta la multa en un primer momento, tiene que abonar una cantidad fija de 100 libras. Si recurre, un juez determinará si es culpable o no y establecerá la cuantía dependiendo del porcentaje de superación del límite de velocidad y de los ingresos semanales de esa persona. Esta sanción en función de la renta puede llegar a alcanzar un máximo de 1.000 libras o de 2.500 libras si los hechos suceden en autovía.</p> <p>En Dinamarca, el sistema sancionador de tráfico contempla supuestos en los que se pueden obtener descuentos en multas por exceso de velocidad según la renta del conductor afectado. Se trata de una reducción del 50 % de la multa por ingresos</p>	<p>inferiores a 1.293 euros (13.975 coronas danesas) al mes o inferiores a 15.514 euros (167.700 coronas danesas) al año.</p> <p>El sistema de pago de multas de tráfico en Francia, Alemania, Italia, Portugal, Luxemburgo, Bélgica es igual o muy parecido al español. El sistema de pago en España no es progresivo, sino que el importe de la denuncia está establecido en la ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, que junto con el reglamento general de circulación tipifican las conductas infractoras y establecen el importe de la sanción. El importe de las multas se puede incrementar en atención a la gravedad y trascendencia del hecho, los antecedentes del infractor, la reincidencia y el peligro creado tanto para el infractor como para el resto de los usuarios de la vía.</p> <p>En España, la Ley de Tráfico "atribuye potestades a la Administración General del Estado y al Ministerio del Interior (que pueden ser asumidas también por las comunidades autónomas) y a los municipios". "Los Ayuntamientos no pueden innovar en cuanto a la determinación de las infracciones, pero sí pueden graduar o modular en su ordenanza de tráfico la cuantía de la sanción a imponer por infracciones leves (sancionadas con multa de hasta 100 euros), con la excepción de las infracciones consistentes en no respetar los límites de velocidad".</p> <p>Aunque en España no está estipulado que los ingresos afecten a la cuantía de las multas de tráfico, los jueces sí que cuentan con la capacidad de fijar una cantidad determinada en las sanciones penales, en función de los ingresos del infractor, y de otros aspectos. Esto ocurre cuando se rebasa el concepto de infracción administrativa y pasar a constituir un supuesto regulado por el Código Penal, donde quien ejerce la facultad sancionadora ya no es la Administración sino el Poder Judicial. Estos delitos son juzgados en los Tribunales Penales y es el juez quien impone la pena de estas conductas, teniendo en cuenta la gravedad de los hechos, reincidencia del infractor, los daños causados e incluso la capacidad económica del infractor.</p> <p>Todo lo hasta ahora expuesto devela la necesidad, impuesta por los principios de igualdad y proporcionalidad, de tomar en consideración las circunstancias económicas del colombiano promedio para fijar el monto de las multas establecidas en el código nacional de tránsito.</p> <p>Ya se ha establecido que las multas son el reproche social para la persona que comete una infracción y que debe pagar en dinero, pues se trata de proteger la seguridad vial y la vida e integridad física de las personas. Por tal razón es que las conductas</p>
<p>infractoras más graves son castigadas con las penas más graves, situación conocida como proporcionalidad sancionadora.</p> <p>Por la proporcionalidad sancionadora es que se requiere que haya multas y sanciones administrativas proporcionales a la renta de las personas. Se requiere modificar el actual sistema por uno más justo, proporcional y funcional. Todo ello buscando que se cumplan los presupuestos y principios elementales de toda sanción, es decir, la rendición de cuentas de la persona ofensora y el cumplimiento de la función de disuasión. Pero, para que las multas cumplan esta función, las personas con menos ingresos deben estar en la capacidad de pagarlas. Las sanciones establecidas en el código nacional de tránsito tienen obligación de ser equitativas, de modo que las cantidades no son ni demasiado bajas para determinados sancionados ni tan altas como para exceder la capacidad de otros.</p> <p>Uno de los fundamentos constitucionales que soportan el presente proyecto es el principio de igualdad que se irradia desde la carta política, pues claramente no hay equidad cuando una persona de bajos ingresos (consideremos para efectos prácticos el salario mínimo), al cometer una infracción, para estar al día en sus obligaciones con el estado, debe desprenderse de cifras que le pueden implicar la mitad de su renta mensual y consecuentemente una grave afectación a su calidad de vida.</p> <p>Si comparamos la medida de las multas con la progresividad de los impuestos, vemos que estos se calculan en función de las propiedades y de la riqueza del sujeto que ha de pagarlos. El mismo principio de justicia debería aplicarse a las multas de tránsito.</p> <p>El derecho sancionatorio, como lo es también el contravencional, no debe ser ajeno a los fines de las sanciones, es decir, procurar que el infractor no vuelva a incurrir en faltas y para ello se requiere de un cuerpo normativo que procure educar en lugar de sólo reprimir y que, en la aplicación de multas no sea ajena a la realidad socio económica de los colombianos. Lo que se busca, en consecuencia, es un modelo más realista y por tanto más justo, que fortalezca las estrategias pedagógicas.</p> <p>Finalmente, no podemos ser ajenos al contexto del colombiano. La mayoría de los colombianos adolescentes de grandes ingresos. Muchos de ellos dependen de su medio de transporte para trabajar y una sanción desproporcionada no sólo es incapaz de cumplir sus propios fines sino que afecta los derechos fundamentales del infractor y la calidad de vida de los colombianos.</p>	<p>V. Impacto Fiscal.</p> <p>De conformidad con lo establecido artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión a que haya lugar.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, y dada la obligación del Estado de velar por el interés general, así como de promover la autonomía de las entidades territoriales, es relevante mencionar que, una vez promulgada la Ley, el Gobierno deberá promover su ejercicio y cumplimiento. Además, se debe tener en cuenta como sustento, un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la cual se puntualizó de acuerdo con la sentencia C-490 de 2011, lo siguiente:</p> <p><u>"El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público."</u> (Resaltado fuera del texto).</p> <p>Así mismo, la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007, <u>en la cual establecido que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa:</u></p> <p><u>"En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso, reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se</u></p>

<p><u>vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.</u></p> <p><u>Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento.</u></p> <p><u>Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.” (Resaltado fuera de texto).</u></p> <p>De igual modo, al respecto del impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho:</p> <p><i>“Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento</i></p>	<p>corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. (...). El artículo 7º de la Ley 819/03 no</p> <p>Puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.” (Sentencia C-315 de 2008).</p> <p>Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquél, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.</p> <p>VI. Posibles conflictos de interés.</p> <p>Se advierte que el presente Proyecto de Ley es de carácter general, sin embargo, en cumplimiento de la Ley 2003 de 2019, se hace la salvedad de que corresponde a la esfera privada de cada uno de los congresistas el examen del contenido de la presente iniciativa legislativa, y de otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés contemplados en el artículo 286 de la Ley 5 de 1992.</p> <p>Por lo anterior, lo aquí advertido no exonera a cada uno de los congresistas de examinar minuciosamente posibles conflictos de interés para conocer y votar este proyecto, y en caso de existir algún conflicto, su responsabilidad de manifestarlo al Congreso de la República, durante el trámite del mismo.</p>
<p style="text-align: center;">PROPOSICIÓN</p> <p>Por los argumentos esbozados anteriormente, presento ponencia positiva y solicito a los miembros de la Comisión Sexta del Senado dar primer debate al Proyecto de Ley No. 151 de 2024 - Senado “POR EL CUAL SE REFORMA LA LEY 769 DE 2002 - CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, sin modificaciones.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>ALEX FLÓREZ HERNÁNDEZ Senador de la República Pacto Histórico</p>	<p style="text-align: center;">TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DE SENADO DEL PROYECTO DE LEY No. 151 DE 2024 SENADO</p> <p style="text-align: center;">“POR EL CUAL SE REFORMA LA LEY 769 DE 2002 - CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia,</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar el régimen sancionatorio del código nacional de tránsito a uno más razonable para quienes incurran en contravenciones de tránsito, atendiendo a un criterio de proporcionalidad y equidad, de modo que no se afecte gravemente el patrimonio de quienes, en el ejercicio de su derecho de locomoción, incurran en alguna falta. Así mismo, establecer disposiciones para un programa de amnistía y acuerdos de pago con el fin de mejorar el recaudo y reducir los deudores morosos.</p> <p>Artículo 2. El artículo 125 de la Ley 769 de 2002, quedará así:</p> <p>“Artículo 125. Inmovilización. La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Sólo procederá en los términos establecidos para ello en esta ley. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción.</p> <p>Parágrafo 1o. El propietario o administrador del parqueadero autorizado utilizado para este fin, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción de las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta.</p> <p>En todo caso, el ingreso del vehículo al lugar de inmovilización deberá hacerse previo inventario de los elementos contenidos en él y descripción del estado exterior. Este mismo procedimiento se hará a la salida del vehículo. En caso de diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, el propietario o administrador del parqueadero</p>

<p>autorizado incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y, adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.</p> <p>Parágrafo 2o. La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.</p> <p>Parágrafo 3o. En el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días. Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo.</p> <p>El incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.</p> <p>Parágrafo 4o. En el caso de inmovilización de vehículos de servicio público, la empresa transportadora responderá como deudor solidario de las obligaciones que se contraigan, entre ellas las derivadas de la prestación del servicio de grúa y parqueaderos.</p> <p>La inmovilización o retención a que hacen referencia las normas de transporte se registrarán por el procedimiento establecido en este artículo.</p> <p>Parágrafo 5o. En aquellos casos previstos en esta ley y cuya sanción es la inmovilización del vehículo, el propietario podrá optar por pagar una grúa que lo transporte al parqueadero que él determine (de naturaleza particular), asumiendo la responsabilidad del pago del remolque y de la sanción a que haya lugar, como requisito indispensable para nuevamente hacer uso regular de su vehículo. En aquellos casos en que no tenga la capacidad económica para pagar la grúa y un parqueadero particular, así como los casos en que haya reincidido en la misma falta, procederá la inmovilización del vehículo y será dirigido a los parqueaderos autorizados y destinados para tales fines por la autoridad de tránsito.</p>	<p>Parágrafo 6o. El propietario del vehículo será el responsable del pago al administrador o al propietario del parqueadero por el tiempo que estuvo inmovilizado el vehículo.</p> <p>Parágrafo 7o. Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo atinente.</p> <p>Parágrafo 8º. Procederá la inmediata inmovilización del vehículo en aquellos casos en que ocurriendo un siniestro hubiese heridos o lesionados de gravedad.”</p> <p>Artículo 3. El artículo 127 de la Ley 769 de 2002, quedará así:</p> <p>“Artículo 127. Del retiro de vehículos mal estacionados. La autoridad de tránsito, impondrá una multa al vehículo que se encuentre mal estacionado; si transcurridas 24 horas desde la imposición de la sanción, el vehículo continúa mal estacionado, procederá la imposición de un nuevo comparendo por el doble del valor inicial como resultado de la reincidencia. Agotado ese plazo, la autoridad podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública <u>o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo</u>; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente.</p> <p>Parágrafo 1o. Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo y no se procederá al traslado del vehículo a los patios.</p> <p>Parágrafo 2o. Los municipios contratarán con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos. Estos deberán constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad para todos los efectos contractuales, los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local.</p> <p>Parágrafo 3o. Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero podrán contratar el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad. Este equipo</p>
<p>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 u otras tecnologías que cumplan con la misma finalidad, 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>La Superintendencia de Transporte vigilará lo correspondiente a los cobros por el retiro del equipo de bloqueo.</p> <p>Parágrafo 4º. El responsable por el pago de las sanciones impuestas será el conductor del vehículo. En los casos en que no pueda ser identificado, lo será el propietario.</p> <p>Parágrafo 5º. Procederá la inmovilización inmediata del vehículo cuando se haya estacionado indebidamente en los siguientes casos: (i) frente a un hospital o institución de atención médica de cualquier naturaleza, (ii) frente a un banco, (iii) frente a zonas de carga y descarga, (iv) frente a parqueaderos públicos o privados, (v) en zonas escolares, (vi) frente a estaciones de bomberos, (vii) en aquellos casos en que cause graves afectaciones a la movilidad.”</p> <p>Artículo 4. El artículo 128 de la Ley 769 de 2002, quedará así:</p> <p>“Artículo 131. Multas. Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:</p> <p>A. Será sancionado con multa equivalente a dos (2) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:</p> <p>A.1. No transitar por la derecha de la vía.</p> <p>A.2. Agarrarse de otro vehículo en circulación.</p> <p>A.3. Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.</p>	<p>A.4. Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones.</p> <p>A.5. No respetar las señales de tránsito.</p> <p>A.6. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos.</p> <p>A.7. Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.</p> <p>A.8. Transitar por zonas prohibidas.</p> <p>A.9. Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.</p> <p>A.10. Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.</p> <p>A.11. Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo no automotor será inmovilizado.</p> <p>A.12. Prestar servicio público con este tipo de vehículos. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.</p> <p>B. Será sancionado con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:</p> <p>B.1. Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.</p> <p>B.2. Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.</p> <p>B.3. Sin placas, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.</p> <p>B.4. Con placas adulteradas.</p> <p>B.5. Con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.</p> <p>B.6. Con placas falsas.</p> <p>En estos casos los vehículos serán inmovilizados.</p>

<p>B.7. No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado.</p> <p>B.8. No pagar el peaje en los sitios establecidos.</p> <p>B.9. Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.</p> <p>B.10. Conducir un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, sin portar el permiso respectivo, de acuerdo a la reglamentación existente sobre la materia.</p> <p>B.11. Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.</p> <p>B.12. No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.</p> <p>B.13. No respetar las formaciones de tropas, la marcha de desfiles, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas, debidamente autorizadas por las autoridades de tránsito.</p> <p>B.14. Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por este código.</p> <p>B.15. Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado.</p> <p>B.16. Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros.</p> <p>B.17. Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.</p> <p>B.18. Conducir un vehículo de transporte público individual de pasajeros sin cumplir con lo estipulado en el presente código.</p> <p>B.19. Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.</p>	<p>B.20. Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte.</p> <p>B.21. Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales y en quebradas.</p> <p>B.22. Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero.</p> <p>B.23. Utilizar radios, equipos de sonido o de amplificación a volúmenes que superen los decibeles máximos establecidos por las autoridades ambientales. De igual forma utilizar pantallas, proyectores de imagen o similares en la parte delantera de los vehículos, mientras esté en movimiento.</p> <p>C. Será sancionado con multa equivalente a siete punto cinco (7.5) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:</p> <p>C.1. Presentar licencia de conducción adulterada o ajena, lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo.</p> <p>C.2. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.</p> <p>C.3. Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.</p> <p>C.4. Estacionar un vehículo sin tomar las debidas precauciones o sin colocar a la distancia señalada por este código, las señales de peligro reglamentarias.</p> <p>C.5. No reducir la velocidad según lo indicado por este código, cuando transite por un cruce escolar en los horarios y días de funcionamiento de la institución educativa. Así mismo, cuando transite por cruces de hospitales o terminales de pasajeros.</p> <p>C.6. No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo.</p> <p>C.7. Dejar de señalizar con las luces direccionales o mediante señales de mano y con la debida anticipación, la maniobra de giro o de cambio de carril.</p> <p>C.8. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos o sin los elementos determinados en este código.</p>
<p>C.9. No respetar las señales de detención en el cruce de una línea férrea, o conducir por la vía férrea o por las zonas de protección y seguridad de ella.</p> <p>C.10. Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.</p> <p>C.11. No portar el equipo de prevención y seguridad establecido en este código o en la reglamentación correspondiente.</p> <p>C.12. Proveer de combustible un vehículo automotor con el motor encendido.</p> <p>C.13. Conducir un vehículo automotor sin las adaptaciones pertinentes, cuando el conductor padece de limitación física.</p> <p>C.14. Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.15. Conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.</p> <p>C.16. Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios, además el vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.17. Circular con combinaciones de vehículos de dos (2) o más unidades remolcadas, sin autorización especial de autoridad competente.</p> <p>C.18. Conducir un vehículo autorizado para prestar servicio público con el taxímetro dañado, con los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulteradas o cuando se carezca de él, o cuando aún teniéndolo, no cumpla con las normas mínimas de calidad y seguridad exigidas por la autoridad competente o este no esté en funcionamiento, además el vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.19. Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades.</p> <p>C.20. Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas. Además el vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.21. No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará el vehículo hasta tanto se remedie la situación.</p>	<p>C.22. Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigidos. Además, el vehículo será inmovilizado hasta que se remedie dicha situación.</p> <p>C.23. Impartir en vías públicas al público enseñanza práctica para conducir, sin estar autorizado para ello.</p> <p>C.24. Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código.</p> <p>C.25. Transitar, cuando hubiere más de un carril, por el carril izquierdo de la vía a velocidad que entorpezca el tránsito de los demás vehículos.</p> <p>C.26. Transitar en vehículos de 3.5 o más toneladas por el carril izquierdo de la vía cuando hubiere más de un carril.</p> <p>C.27. Conducir un vehículo cuya carga o pasajeros obstruyan la visibilidad del conductor hacia el frente, atrás o costados, o impidan el control sobre el sistema de dirección, frenos o seguridad. Además el vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.28. Hacer uso de dispositivos propios de vehículos de emergencia, por parte de conductores de otro tipo de vehículos.</p> <p>C.29. Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.</p> <p>C.30. No atender una señal de ceda el paso.</p> <p>C.31. No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.</p> <p>C.32. No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas.</p> <p>C.33. Poner un vehículo en marcha sin las precauciones para evitar choques.</p> <p>C.34. Reparar un vehículo en las vías públicas, parque o acera, o hacerlo en caso de emergencia, sin atender el procedimiento señalado en este código.</p> <p>C.35. No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado.</p>

<p>C.36 Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción. El vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.37 Transportar pasajeros en el platón de una camioneta picó o en la plataforma de un vehículo de carga, trátese de furgón o plataforma de estacas.</p> <p>C.38 Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.</p> <p>C. 39. Vulnerar las reglas de estacionamiento contenidas en el artículo 77 de este Código.</p> <p>D. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:</p> <p>D.1. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.</p> <p>D.2. Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.</p> <p>D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. <u>En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</u></p> <p>D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto</p>	<p>no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>D.8. Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias en que lo exige este código. Además, el vehículo será inmovilizado, cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces.</p> <p>D.9. No permitir el paso de los vehículos de emergencia.</p> <p>D.10. Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad.</p> <p>D.11. Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga las salidas de emergencia exigidas. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado y al propietario. Si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.</p> <p>D.12. Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.</p> <p>D.13. En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.</p>
<p>D.14. Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.</p> <p>D.15. Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo y al propietario. Además el vehículo será inmovilizado, salvo casos de fuerza mayor que sean debidamente autorizados por el agente de tránsito.</p> <p>E. Será sancionado con multa equivalente a veintidos punto cinco (22.5) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:</p> <p>E.1. Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo.</p> <p>E.2. Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada, siempre que dicha negativa cause alteración del orden público.</p> <p>E.3. Conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas, se atenderá a lo establecido en el artículo 152 de este código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa pecuniaria y el período de suspensión de la licencia se duplicarán. En todos los casos de embriaguez el vehículo será inmovilizado y el estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.</p> <p>E.4. Transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados, etc. En estos casos se suspenderá la licencia por un (1) año y por dos (2) años cada vez que reincida. El vehículo será inmovilizado por un (1) año cada vez.</p> <p>Artículo 5. Deber de notificación de la autoridad de tránsito. En todos los casos en que la documentación exigida por la ley a los conductores tenga caducidad o vigencia determinada, la autoridad de tránsito estará obligada a notificar de tales circunstancias por el medio más expedito de que disponga para ello, con al menos un mes de anticipación a dicho vencimiento.</p>	<p>Artículo 6. Reincidencia en la sanción. En caso de reincidencia en las faltas previstas en el artículo 4 esta ley, se impondrá el doble del valor de la multa allí establecida, sin perjuicio de las demás sanciones a que haya lugar, en los términos aquí descritos.</p> <p>Artículo 7. El artículo 134 de la ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>"Artículo 134. Jurisdicción Y Competencia. Los organismos de tránsito conocerán de las faltas ocurridas dentro del territorio de su jurisdicción, así: Las inspecciones de tránsito o quienes hagan sus veces en única instancia de las infracciones sancionadas con multas de hasta diez (10) salarios, y en primera instancia de las infracciones sancionadas con multas superiores a diez (10) salarios mínimos diarios legales vigentes o las sancionadas con suspensión o cancelación de la licencia para conducir, siendo la segunda instancia su superior jerárquico.</p> <p>Parágrafo. Los daños y perjuicios de mayor y menor cuantía sólo pueden ser conocidos por los jueces civiles de acuerdo a su competencia."</p> <p>Artículo 8. Facultades del inspector de tránsito. Los sancionados por la presunta comisión de las faltas previstas en esta ley, podrán someter su caso a conocimiento del inspector de tránsito con el fin de que analice la pertinencia de remover la multa impuesta por reincidencia, siempre y cuando las razones en que se ampare sean debidamente probadas, al menos sumariamente.</p> <p>Artículo 9. Amnistía. Con el objetivo de mejorar el recaudo y saldar las deudas pendientes o reducción de mora, a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, los alcaldes como autoridades de tránsito podrán establecer una amnistía a los deudores de multas por infracciones al Código Nacional de Tránsito y posibilitar la suscripción de acuerdos de pago por deudas de los derechos de tránsito a las autoridades de tránsito, hasta por una sola vez, para todas las faltas cometidas con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley, bajo los lineamientos que aquí se designen para ello.</p> <p>Artículo 10. Acuerdos de Pago. A partir de la promulgación de la presente ley, por única vez y hasta por seis meses después de la entrada en vigencia, todos los infractores que tengan pendiente el pago de las multas, están pagando o hayan incumplido acuerdos de pago por infracciones a las normas de tránsito impuestas hasta la entrada en vigencia de la presente ley, podrán acogerse, sin necesidad de asistir a un curso pedagógico de tránsito, a un descuento del cincuenta por ciento (50%) del total de su deuda y del cien por ciento (100%) de sus respectivos intereses.</p>

Parágrafo 1o. Quienes suscriban acuerdos de pago dentro del término previsto en este artículo, contarán con un plazo de hasta seis (6) meses contados a partir de la fecha de suscripción del acuerdo para pagar lo debido, y para lo cual, las autoridades de tránsito territoriales aplicarán lo dispuesto en sus manuales de cartera.

Quienes incumplan con una sola de las cuotas pactadas, perderán el beneficio de la amnistía y la autoridad de tránsito iniciará la ejecución por la totalidad de lo adeudado, procediendo a reportar la novedad sobre las multas y sanciones por infracciones de tránsito al Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT).

Parágrafo 2o. Los beneficios de que trata la presente ley no se reconocerán ni se concederán a aquellos conductores que, al momento de los hechos constitutivos de la infracción, estuvieran en estado de embriaguez o bajo los efectos de las sustancias psicoactivas de que trata la Ley 1696 de 2013.

Parágrafo 3o. Para todos los efectos legales, los organismos de tránsito no podrán tramitar la entrega de vehículos inmovilizados hasta tanto el propietario, poseedor o infractor acredite estar a paz y salvo por concepto de multas o haber firmado un acuerdo de pago que se encuentre vigente.

Artículo 11. Vigencia Y Derogatorias. La presente ley rige a partir de su sanción y promulgación y deroga aquellas disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



ALEX FLÓREZ HERNÁNDEZ
Senador de la República
Pacto Histórico

CONTENIDO

Gaceta número 1841 - Miércoles, 30 de octubre de 2024

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia positiva y texto propuesto para primer debate al Proyecto de Ley número 99 de 2024 Senado, por medio de la cual se establecen las pautas para la implementación del sistema de bicletas públicas y se dictan otras disposiciones,	1
Informe de ponencia positiva y texto propuesto para primer debate al Proyecto de Ley número 190 de 2024 Senado, por medio de la cual la Nación declara Patrimonio Histórico Cultural al municipio de Yarumal del departamento de Antioquia, en los 238 años de su fundación y se dictan otras disposiciones.....	6
Informe de ponencia positiva y texto propuesto para primer debate al Proyecto de Ley número 151 de 2024 Senado, por el cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito, y se dictan otras disposiciones.	9