



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - N° 713

Bogotá, D. C., viernes, 16 de mayo de 2025

EDICIÓN DE 34 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 440 DE 2024 CÁMARA

por el cual se modifica el artículo 43 de la Ley 99 de 1993 – por la cual se aumenta el porcentaje de inversión forzosa en proyectos de impacto medioambiental y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 29 de abril de 2025

DOCTOR

JOSÉ OCTAVIO CARDONA LEÓN

PRESIDENTE

COMISIÓN QUINTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

CÁMARA DE REPRESENTANTES

E.S.D.

REFERENCIA: Informe de ponencia positiva para primer debate del Proyecto de Ley número 440 de 2024 Cámara, por el cual se modifica el artículo 43 de la Ley 99 de 1993 – por la cual se aumenta el porcentaje de inversión forzosa en proyectos de impacto medioambiental y se dictan otras disposiciones.

De manera respetuosa y en consideración de la honrosa designación por parte de la Mesa Directiva de la Comisión y en consideración a lo dispuesto en la Ley 5ª de 1992 nos permitimos rendir **informe de ponencia positiva al Proyecto de Ley 440 de 2024 Cámara** “por el cual se modifica el artículo 43 de la Ley 99 de 1993 – Por la cual se aumenta el porcentaje de inversión forzosa en proyectos de impacto medioambiental y se dictan otras disposiciones”.

Cordialmente,

ANA ROGELIA MONSALVE ÁLVAREZ
Representante a la Cámara
Partido Demócrata Colombiano
Ponente

TRÁMITE DE LA INICIATIVA

La presente iniciativa legislativa fue radicada el día 27 de noviembre de 2024, por los Honorables Representantes; *Edinson Vladimir Olaya Mancipe, Juan Pablo Salazar Rivera, Jorge Andrés Cancimance López, Flora Perdomo Andrade, Leyla Marleny Rincón Trujillo, Diego Patiño Amariles, Gabriel Ernesto Parrado Durán, Olga Beatriz González Correa, Eduard Alexis Triana Rincón, Luis Ramiro Ricardo Buelvas, Jhon Jairo Berrio López, Héctor Mauricio Cuéllar Pinzón, Sandra Milena Ramírez Caviedes, Nicolás Antonio Barguil Cubillos, Cristian Danilo Avendaño Fino, José Octavio Cardona León*. Tal como consta en la gaceta del congreso 2091 de 2024.

La Mesa Directiva de la Honorable Comisión Quinta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes designa como ponente para primer debate a la Representante Ana Rogelia Monsalve Álvarez.

OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Este proyecto de ley tiene como objeto aumentar el porcentaje de inversión forzosa en proyectos que involucren en su ejecución el uso del agua, tomada directamente de fuentes naturales, bien sea para consumo humano, recreación, riego o cualquier otra actividad industrial o agropecuaria. Esto, con el fin de aportar más al desarrollo, sostenibilidad y protección ambiental.

La obligación de la inversión forzosa de no menos del 1% se genera a partir de la captación del recurso hídrico de fuentes hídricas –superficiales o subterráneas- que realicen los proyectos, obras o actividades sujetos a licenciamiento ambiental, conforme a lo establecido en el párrafo 1° del artículo 43 de la Ley 99 de 1993, el cual fue reglamentado por el Decreto número 1900 de 2006, compilado en el Capítulo 3 del Título 9 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1076 de 2015 y, posteriormente, modificado por los Decretos 2099 del 22 de diciembre de 2016, Decreto número 075

del 20 de enero de 2017 y Decreto número 1120 del 29 de junio de 2017.

CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

La presente iniciativa consta de 2 artículos incluida la vigencia.

El artículo 1° modifica el párrafo 1° del artículo 43 de la Ley 99/1993, en el sentido de aumentar el porcentaje del 1% al 4% de inversión forzosa para la recuperación, preservación, conservación y vigilancia de la cuenca hidrográfica que alimenta la respectiva fuente hídrica. El cual no será gravable.

Se modifica también el párrafo 2° del artículo 43 de la Ley 99/1993, estableciendo que parte del 4% podrá ser destinado a otros proyectos de mejora ambiental, previo acuerdo entre empresas, autoridades locales y el ANLA. Y que no menos del 2% deberá ser destinado a lo establecido en la ley vigente.

El artículo 2° establece la vigencia.

MODIFICACIÓN A LEY VIGENTE

TEXTO ACTUAL – ARTÍCULO 43 LEY 99/1993	MODIFICACIÓN PROPUESTA ARTÍCULO 43 LEY 99/1993
<p>ARTÍCULO 43. TASAS POR UTILIZACIÓN DE AGUAS. La utilización de aguas por personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, dará lugar al cobro de tasas fijadas por el Gobierno nacional que se destinarán al pago de los gastos de protección y renovación de los recursos hídricos, para los fines establecidos por el artículo 159 del Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente, Decreto 2811 de 1.974. El Gobierno nacional calculará y establecerá las tasas a que haya lugar por el uso de las aguas.</p> <p>El sistema y método establecidos por el artículo precedente para la definición de los costos sobre cuya base se calcularán y fijarán las tasas retributivas y compensatorias, se aplicarán al procedimiento de fijación de la tasa de que trata el presente artículo.</p> <p>PARÁGRAFO 1°. Párrafo modificado por el artículo 216 de la Ley 1450 de 2011. Todo proyecto que requiera licencia ambiental y que involucre en su ejecución el uso del agua, tomada directamente de fuentes naturales, bien sea para consumo humano, recreación, riego o cualquier otra actividad, deberá destinar no menos del 1% del total de la inversión para la recuperación, preservación, conservación y vigilancia de la cuenca hidrográfica que alimenta la respectiva fuente hídrica. El beneficiario de la licencia ambiental deberá invertir estos recursos en las obras y acciones de recuperación, preservación y conservación de la respectiva cuenca hidrográfica, de acuerdo con la reglamentación vigente en la materia.</p> <p>PARÁGRAFO 2°. Párrafo modificado por el artículo 25 de la Ley 1930 de 2018. Los recursos provenientes del recaudo de las tasas por utilización de agua, se destinarán de la siguiente manera:</p>	<p>Artículo 1°. Modifíquese el artículo 43 de la Ley 99 de 1993, el cual quedará, así:</p> <p>Artículo 43. Tasas por Utilización de Aguas. La utilización de aguas por personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, dará lugar al cobro de tasas fijadas por el Gobierno nacional que se destinarán al pago de los gastos de protección y renovación de los recursos hídricos, para los fines establecidos por el artículo 159 del Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente, Decreto <u>número</u> 2811 de 1974. El Gobierno nacional calculará y establecerá las tasas a que haya lugar por el uso de las aguas.</p> <p>El sistema y método establecidos por el artículo precedente para la definición de los costos sobre cuya base se calcularán y fijarán las tasas retributivas y compensatorias, se aplicarán al procedimiento de fijación de la tasa de que trata el presente artículo.</p> <p>Parágrafo 1°. Todo proyecto que involucre en su ejecución el uso del agua, tomada directamente de fuentes naturales, bien sea para consumo humano, recreación, riego o cualquier otra actividad <u>industrial o agropecuaria</u>, deberá destinar no menos de <u>un 4%</u> del total de la inversión para la recuperación, preservación y vigilancia de la cuenca hidrográfica que alimenta la respectiva fuente hídrica. <u>El propietario del proyecto</u> deberá invertir <u>este 4%, porcentaje que no será gravable</u>, en las obras y acciones de recuperación, preservación y conservación de la cuenca <u>que se determinen en la licencia ambiental del proyecto.</u></p> <p>Parágrafo 2°. <u>Parte de ese 4% podrá ser destinado a otros proyectos de mejora ambiental, previo acuerdo entre las empresas, las autoridades locales y el ANLA. No obstante, no menos del 2% deberá ser destinado a lo establecido en el párrafo primero del presente artículo.</u></p>

TEXTO ACTUAL – ARTÍCULO 43 LEY 99/1993	MODIFICACIÓN PROPUESTA ARTÍCULO 43 LEY 99/1993
<p>a) En las cuencas con Plan de Ordenamiento y Manejo Adoptado, se destinarán exclusivamente a las actividades de protección, recuperación y monitoreo del recurso hídrico definidas en el mismo;</p> <p>b) En las cuencas declaradas en ordenación, se destinarán a la elaboración del Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca;</p> <p>c) En ausencia de las condiciones establecidas en los literales a) y b), se destinarán a actividades de protección y recuperación del recurso hídrico definidos en los instrumentos de planificación de la autoridad ambiental competente y teniendo en cuenta las directrices del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, o quien haga sus veces.</p> <p>Para cubrir gastos de implementación, monitoreo y seguimiento; la autoridad ambiental podrá utilizar hasta el diez por ciento (10%) de los recaudos.</p> <p>Un porcentaje de los recursos provenientes del recaudo de las tasas por utilización de agua se destinarán de manera prioritaria a la conservación de los páramos, a través de la subcuenta establecida para tal fin en el Fondo Nacional Ambiental (Fonam), bajo la reglamentación que determine el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.</p> <p>Los recursos provenientes de la aplicación del parágrafo 1° del artículo 43 de la Ley 99 de 1993, se destinarán a la protección y recuperación del recurso hídrico, de conformidad con el respectivo Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca o en la formulación y adopción del Plan.</p> <p>PARÁGRAFO 3°. Parágrafo adicionado por el artículo 216 de la Ley 1450 de 2011. La tasa por utilización de aguas se cobrará a todos los usuarios del recurso hídrico, excluyendo a los que utilizan el agua por ministerio de ley, pero incluyendo aquellos que no cuentan con la concesión de aguas, sin perjuicio de la imposición de las medidas preventivas y sancionatorias a que haya lugar y sin que implique bajo ninguna circunstancia su legalización.</p>	

RÉGIMEN NORMATIVO

Conforme al régimen normativo al que corresponda el respectivo proyecto, obra o actividad que genere la obligación, se podrá realizar la inversión del 1% en la cuenca hidrográfica que alimenta la respectiva fuente hídrica, la cual será la establecida en el acto administrativo que otorgue la licencia ambiental. Pero si el proyecto es licenciado en vigencia del Decreto número 2099 de 2016 incorporado en el Decreto número 1076 de 2015, se amplía el ámbito geográfico de la inversión a la zona hidrográfica dentro de la cual se desarrolla el proyecto, en cuyo caso el solicitante de la licencia ambiental debe justificar técnicamente por qué no realizará la inversión en la subzona hidrográfica. Cuando se trate de proyectos lineales, la inversión se podrá realizar en una o varias subzonas o zonas hidrográficas.

El marco normativo que presenta la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) a través de su estrategia de dinamización de compensaciones ambientales es, a saber:

Ley 99 de 1993 – (Art 43): Esta ley determina por primera vez que la utilización de aguas por personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, dará lugar al cobro de tasas fijadas por el Gobierno nacional que se destinarán al pago de los gastos de protección y renovación de los recursos hídricos (Art 43).

Ley 1450 de 2011 – (Art 216). Esta ley adiciona tres párrafos al artículo 43 de la Ley 99 de 1993 estableciendo que todo proyecto que requiera licencia ambiental y que involucre en su ejecución el uso del agua debe destinar no menos del 1% del total de la inversión para la recuperación, preservación,

conservación y vigilancia de la cuenca hidrográfica que alimenta la respectiva fuente hídrica. Así mismo estableció las diferentes opciones de destinación de los recursos (Art 216).

Ley 1753 de 2015 - (Parágrafo 1º. Art 174): Establece que los esquemas de pago por servicios ambientales podrán ser financiados con recursos provenientes de la inversión forzosa de no menos del 1%, de conformidad con el plan de ordenación y manejo de la cuenca respectiva. Así mismo, pueden hacerlo a través de las compensaciones por pérdida de biodiversidad en el marco de la licencia ambiental y el Certificado de Incentivo Forestal con fines de conservación (Parágrafo 1º. Art 174).

Ley 1955 de 2019 – (Art 321): Establece que todos aquellos titulares de una licencia ambiental que tengan inversiones pendientes a la fecha de promulgación de la presente ley, relativas a la inversión forzosa de no menos del 1% de que trata el parágrafo del artículo 43 de la Ley 99 de 1993, podrán acogerse al porcentaje de incremento del valor de la base de liquidación de la inversión forzosa de no menos del 1%, según el año de inicio de actividades autorizadas en la licencia ambiental. Para el acogimiento se debe presentar la solicitud dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, junto con: a) el certificado que soportar el cálculo de la base de liquidación, b) el plan de inversión con la base actualizada aplicando el porcentaje de incremento definido en la tabla anterior, c) la proyección financiera para la ejecución el plan de inversión y d) el cronograma del plan de inversión del 1% con inicio de ejecución no superior a los seis (6) meses siguientes de la aprobación de la solicitud (Art 321).

Decreto número 1900 de 2006. Este decreto determina las pautas por medio de las cuales se deberá realizar la inversión del 1% del total de la inversión de los proyectos a licenciar para la recuperación, conservación, preservación y vigilancia de la cuenca hidrográfica que la alimenta la fuente hídrica. Establece que las inversiones se deben realizar en la cuenca hidrográfica en el área de influencia del proyecto objeto de la licencia ambiental, y que estas deben calcularse con base en los costos de adquisición de terrenos e inmuebles, obras civiles, adquisición y alquiler de maquinaria y equipo y la constitución de servidumbres. Así mismo, señala que la inversión puede tener como destinación 9 actividades, donde destaca la elaboración de POMCAS, restauración, protección de cobertura vegetal, adquisición de predios, entre otras.

Decreto número 1640 de 2012 (Art 41). Define los instrumentos para la planificación, ordenación y manejo de las cuencas hidrográficas y acuíferos del país, de conformidad con la estructura definida en la Política Nacional para la Gestión Integral del Recurso Hídrico. En este sentido, establece la

inversión forzosa como fuente de financiación de estos instrumentos de ordenación (Art 41).

Decreto Único 1076 de 2015 – (Art 2.2.2.3.8.6). Establece como requisito de integración de las licencias ambientales el estado de cumplimiento de las inversiones del 1% si aplica y el plan de cumplimiento de las actividades pendientes (Art 2.2.2.3.8.6). Adicionalmente, señala las actividades específicas a las cuales se puede destinar la inversión forzosa del 1% y reitera lo mencionado por el Decreto número 1640 de 2012 con respecto de la financiación de los instrumentos de ordenación de cuencas.

Decreto número 2099 de 2016. Modifica el Decreto número 1076 de 2015 en lo relacionado con la inversión forzosa estableciendo la posibilidad de utilizar mecanismos tales como los PSA, bancos de hábitat, así como la aplicación de iniciativas de conservación para la implementación de esta inversión. Así mismo, aclara que los proyectos de inversión deben estar priorizados en las subzonas hidrográficas y, en su defecto, en las zonas hidrográficas en la que se desarrolla el proyecto. Para el caso de proyectos lineales, establece que la inversión se puede ejecutar en una o varias subzonas o zonas hidrográficas siempre que se maximicen los beneficios de las medidas a implementar.

PANORAMA NACIONAL Y DEL DEPARTAMENTO DE CASANARE DE LOS MONTOS DE INVERSIÓN FORZOSA DE NO MENOS DEL 1% Y PLANES DE COMPENSACIÓN AMBIENTAL.

La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) ha aprobado un valor total de (seiscientos cinco mil quinientos sesenta y nueve millones seiscientos ochenta y cuatro mil ciento veintitrés pesos) **\$605.569.684.123** m/cte, con (corte al 3 de febrero del 2022), de los cuales se han ejecutado (cuarenta y cuatro mil setecientos treinta y seis millones novecientos noventa y un mil diez) **\$44.736.991.010** m/cte, siendo un 10% ejecutado y aprobado a nivel nacional.

Para el departamento del Casanare se reportan un total de 242 proyectos identificados con la obligación de la inversión forzosa de no menos del 1% para el sector Hidrocarburos, que deben cumplir con un monto aprobado de (ciento treinta y seis mil seiscientos ochenta y un millones novecientos catorce mil trescientos veintisiete pesos) **\$136.681.914.327** m/cte, con (corte al 3 de febrero del 2022), de los cuales se estima que se ha ejecutado un monto menor a los (dos mil cincuenta millones doscientos veintiocho mil setecientos quince pesos) **\$2.050.228.715** m/cte, siendo un porcentaje menor a un 1.5% ejecutado y aprobado en el departamento del Casanare.

Inversión del 1% Valor Viabilizado Periodo (24/01/2018 A 11/01/2024) \$842.491.044.525.

DEPARTAMENTOS	VALOR ACEPTADO ACTO ADMINISTRATIVO
ANTIOQUIA	\$ 160.077.410.263,43
ANTIOQUIA - BOLIVAR	\$ 37.099.929,68
ANTIOQUIA - CALDAS - RISARALDA - VALLE DEL CAUCA	\$ 228.052.524,63
ANTIOQUIA - CALDAS - BOYACA	\$ 89.440.928,09
ANTIOQUIA - SANTANDER	\$ 1.769.914.867,60
ARAUCA	\$ 17.073.608.549,56
ATLANTICO	\$ 2.490.193.170,26
BOLIVAR	\$ 2.493.818.449,33
BOLIVAR - CESAR	\$ 25.780.065,74
BOLIVAR - SANTANDER	\$ 42.115.267,09
BOYACA	\$ 39.597.556.106,09
BOYACA - CUNDINAMARCA - SANTANDER	\$ 2.521.079.439,70
BOYACA - SANTANDER	\$ 445.598.624,52
CALDAS	\$ 871.204.905,15
CALDAS - QUINDIO - RISARALDA	\$ 4.973.426.626,79
CAQUETA	\$ 592.647.088,60
CAQUETA - META	\$ 1.678.810.939,88
CASANARE	\$ 163.384.509.979,78
CASANARE - ARAUCA	\$ 8.549.189.186,48
CASANARE - BOYACA	\$ 8.966.769.336,82
CASANARE - BOYACA - SANTANDER - ANTOQUIA - CÓRDOBA - SUCRE	\$ 7.338.176.575,70
CASANARE - META	\$ 54.946.041.731,48
CASANARE - VICHADA	\$ 357.183.000,79
CAUCA - PUTUMAYO	\$ 392.830.566,34
CESAR	\$ 5.889.268.074,40
CUNDINAMARCA	\$ 296.024.215.942,50
CUNDINAMARCA - BOYACA	\$ 771.209.709,85
GUAJIRA	\$ 1.030.748.745,64
HUILA	\$ 22.602.120.128,84
HUILA - TOLIMA	\$ 686.879.601,15
HUILA - TOLIMA - VALLE DEL CAUCA	\$ 618.584.273,69
MACDALENA	\$ 6.989.644.849,23
MACDALENA - CESAR	\$ 1.564.242.430,71
META	\$ 138.147.642.273,56
META - BOYACA - CASANARE	\$ 890.721.476,03
META - CASANARE - CUNDINAMARCA	\$ 5.676.959.337,39
META - CUNDINAMARCA	\$ 9.935.703.381,50
META - VICHADA	\$ 674.383.834,91
NARIÑO	\$ 7.455.458.864,48
NORTE DE SANTANDER	\$ 2.075.980.708,37
PUTUMAYO	\$ 13.908.953.550,06
PUTUMAYO - CAUCA	\$ 406.985.803,53
QUINDIO - TOLIMA	\$ 30.729.587.043,75
RISARALDA	\$ 1.349.293.894,59
RISARALDA - CALDAS - QUINDIO	\$ 0,00
SANTANDER	\$ 36.727.219.950,90
SANTANDER - ANTOQUIA	\$ 150.375.756,77
SANTANDER - ANTOQUIA - CALDAS - RISARALDA - VALLE DEL CAUCA	\$ 159.104.589,45
SANTANDER - CUNDINAMARCA - BOYACA - CALDAS - TOLIMA - HUILA	\$ 0,00
SANTANDER - NORTE DE SANTANDER	\$ 78.290.950,93
SUCRE	\$ 43.789.258,22
SUCRE - CÓRDOBA	\$ 111.667.027.222,13
TOLIMA	\$ 21.025.603.505,34
TOLIMA - CUNDINAMARCA	\$ 1.435.793.505,97
VALLE DEL CAUCA	\$ 6.125.729.823,05
VICHADA	\$ 265.384.389,60
CASANARE Y ARAUCA	\$ 410.000,00
PUTUMAYO - NARIÑO	\$ 111.709.421,05
CUNDINAMARCA - CALDAS	\$ 460.557.920,00
CESAR - SANTANDER	\$ 262.048.694,49
Total general	\$ 842.491.044.525

Fuente: ANLA, Apuestas por la Biodiversidad [En línea]. Disponible: <https://cutt.ly/aID9p2V>.

Inversión del 1% Valor Viabilizado Periodo 2021.



Priorización de áreas para conservación.



Fuente: ANLA, <https://www.asocars.org/wp-content/uploads/2021/08/Compensaciones-y-1.pdf>

Si bien se entiende que, como bien indican los datos directos de la ANLA, el porcentaje de inversión no forzosa ha generado un grupo sustancial de recursos para, particularmente, la preservación bajo áreas protegidas con uso sostenible o estrategias complementarias, no es menos cierto que dada la redacción de la ley, el ‘mínimo’ se ha convertido en el ‘máximo’. Esto es, que las empresas no invierten más del 1%. Ese ‘mínimo’ efectivamente se ha convertido en el ‘máximo’ y, claramente, no hay

voluntad de las empresas del sector por superar, al menos generalmente hablando, dicho porcentaje.

Teniendo en cuenta lo anterior se propone aumentar al 4% la inversión forzosa obligatoria de las compensaciones ambientales en Colombia, con el objetivo de fortalecer las iniciativas de conservación ambiental y promover un impacto positivo a través de la reforestación, acuerdos de conservación, sistemas silvopastoriles y agroforestales. Este incremento permitirá destinar recursos adicionales a proyectos fundamentales para la restauración de ecosistemas.

Al aumentar la inversión forzosa del 1% al 4%, se multiplicarán los recursos disponibles para llevar a cabo proyectos ambientales a gran escala. Esto permitirá una mayor cobertura de áreas deforestadas o degradadas, generando un impacto positivo significativo en la calidad del aire, la conservación del suelo y la captura de carbono.

Colombia se ha comprometido a cumplir con acuerdos internacionales para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y promover la conservación de sus recursos naturales. Aumentar la inversión en reforestación mediante compensaciones ambientales contribuirá a cumplir con estos compromisos y fortalecerá la imagen del país en materia ambiental a nivel global.

Por otro lado, cabe resaltar que la inversión en proyectos de reforestación, acuerdos de conservación, sistemas silvopastoriles y agroforestales no solo tiene beneficios ambientales, sino que también puede impulsar la generación de empleo en el sector de la economía verde. El aumento del porcentaje de inversión obligatoria abrirá oportunidades para el crecimiento de empresas dedicadas a la silvicultura y la restauración.

Aunado a ello, según respuesta de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, ANLA, del 13 de agosto de 2024 a derecho de petición interpuesto por mi persona, “se confirmó la existencia de doscientos cuarenta y cinco (245) proyectos con la obligación de inversión forzosa de no menos del 1%, de los cuales, únicamente se encuentran en ejecución y/o ejecutados ciento cuarenta y dos (142) proyectos”, lo cual, en términos generales, resulta para este servidor, como algo irrisorio dada la enorme cantidad de proyectos de este tipo que se han desarrollado en el departamento de Casanare, particularmente en los últimos treinta (30) años.

Al aumentar el porcentaje de inversión obligatoria de compensaciones ambientales hasta el 4% para financiar proyectos de reforestación, se presenta una oportunidad única para promover un desarrollo sostenible, conservar la riqueza natural del país y generar un impacto positivo duradero en el medio ambiente.

Considero que, realizando este incremento, las implicaciones para la protección, conservación y mejoramiento del medio ambiente, serán sustancialmente mayores.

Como consecuencia, Colombia podría convertirse en potencia mundial de preservación, protección, restauración y sostenibilidad.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTOS RADICADO PL 440/24C	TEXTOS PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE PL 440/24C	OBSERVACIÓN JUSTIFICACIÓN
<p><i>Por el cual se modifica el artículo 43 de la Ley 99 de 1993 - Por la cual se aumenta el porcentaje de inversión forzosa en proyectos de impacto medioambiental y se dictan otras disposiciones.</i></p>	<p><i>Por el medio de la cual se modifica el artículo 43 de la Ley 99 de 1993 - Por la cual se aumenta el porcentaje de inversión forzosa en proyectos de impacto medioambiental, y se dictan otras disposiciones.</i></p>	<p><i>Se ajusta el título por redacción.</i></p>
<p>Artículo 1º. Modifíquese el artículo 43 de la Ley 99 de 1993, el cual quedará, así:</p> <p>Artículo 43. Tasas por Utilización de Aguas. La utilización de aguas por personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, dará lugar al cobro de tasas fijadas por el Gobierno nacional que se destinarán al pago de los gastos de protección y renovación de los recursos hídricos, para los fines establecidos por el artículo 159 del Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente, Decreto número 2811 de 1974. El Gobierno nacional calculará y establecerá las tasas a que haya lugar por el uso de las aguas.</p> <p>El sistema y método establecidos por el artículo precedente para la definición de los costos sobre cuya base se calcularán y fijarán las tasas retributivas y compensatorias, se aplicarán al procedimiento de fijación de la tasa de que trata el presente artículo.</p> <p>Parágrafo 1º. Todo proyecto que involucre en su ejecución el uso del agua, tomada directamente de fuentes naturales, bien sea para consumo humano, recreación, riego o cualquier otra actividad industrial o agropecuaria, deberá destinar no menos de un 4% del total de la inversión para la recuperación, preservación y vigilancia de la cuenca hidrográfica que alimenta la respectiva fuente hídrica. El propietario del proyecto deberá invertir este 4%, porcentaje que no será gravable, en las obras y acciones de recuperación, preservación y conservación de la cuenca que se determinen en la licencia ambiental del proyecto.</p> <p>Parágrafo 2º. Parte de ese 4% podrá ser destinado a otros proyectos de mejora ambiental, previo acuerdo entre las empresas, las autoridades locales y el ANLA. No obstante, no menos del 2% deberá ser destinado a lo establecido en el parágrafo primero del presente artículo.</p>	<p>Artículo 1º. Modifíquese los parágrafos 1º y 2º del artículo 43 de la Ley 99 de 1993, el cual quedará, así:</p> <p>Artículo 43. Tasas por Utilización de Aguas. La utilización de aguas por personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, dará lugar al cobro de tasas fijadas por el Gobierno nacional que se destinarán al pago de los gastos de protección y renovación de los recursos hídricos, para los fines establecidos por el artículo 159 del Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente, Decreto número 2811 de 1974. El Gobierno nacional calculará y establecerá las tasas a que haya lugar por el uso de las aguas.</p> <p>El sistema y método establecidos por el artículo precedente para la definición de los costos sobre cuya base se calcularán y fijarán las tasas retributivas y compensatorias, se aplicarán al procedimiento de fijación de la tasa de que trata el presente artículo.</p> <p>Parágrafo 1º. Todo proyecto que requiera licencia ambiental y que involucre en su ejecución el uso del agua, tomada directamente de fuentes naturales, bien sea para consumo humano, recreación, riego o cualquier otra actividad industrial o agropecuaria, deberá destinar no menos de un 4% del total de la inversión para la recuperación, preservación, conservación y vigilancia de la cuenca hidrográfica que alimenta la respectiva fuente hídrica. El propietario del proyecto y beneficiario de la licencia ambiental deberá invertir este 4%, porcentaje que no será gravable, en las obras y acciones de recuperación, preservación y conservación de la cuenca, que se determinen en la licencia ambiental del proyecto, y de acuerdo con la reglamentación vigente en la materia.</p> <p>Parágrafo 2º. Parte de ese 4% podrá ser destinado a otros proyectos de mejora ambiental, previo acuerdo entre las empresas, las autoridades locales y el ANLA. No obstante, no menos del 2% deberá ser destinado a lo establecido en el parágrafo primero del presente artículo.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. Parágrafo modificado por el artículo 25 de la Ley 1930 de 2018. Los recursos provenientes del recaudo de las tasas por utilización de agua, se destinarán de la siguiente manera:</p>	<p>Se permite dejar claridad que, sobre este artículo, se modifica el parágrafo 1º, y se agrega el literal “d” al parágrafo 2º.</p> <p>El resto de este artículo, queda igual a como viene en la actualidad.</p>

TEXTO RADICADO PL 440/24C	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE PL 440/24C	OBSERVACIÓN JUSTIFICACIÓN
	<p>a) En las cuencas con Plan de Ordenamiento y Manejo Adoptado, se destinarán exclusivamente a las actividades de protección, recuperación y monitoreo del recurso hídrico definidas en el mismo;</p> <p>b) En las cuencas declaradas en ordenación, se destinarán a la elaboración del Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca;</p> <p>c) En ausencia de las condiciones establecidas en los literales a) y b), se destinarán a actividades de protección y recuperación del recurso hídrico definidos en los instrumentos de planificación de la autoridad ambiental competente y teniendo en cuenta las directrices del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, o quien haga sus veces.</p> <p><u>d) Parte de ese 4% podrá ser destinado a otros proyectos de mejora ambiental, previo acuerdo entre las empresas, las autoridades locales y el ANLA. No obstante, no menos del 2% deberá ser destinado a lo establecido en el parágrafo primero del presente artículo.</u></p> <p>Para cubrir gastos de implementación, monitoreo y seguimiento; la autoridad ambiental podrá utilizar hasta el diez por ciento (10%) de los recaudos.</p> <p>Un porcentaje de los recursos provenientes del recaudo de las tasas por utilización de agua se destinarán de manera prioritaria a la conservación de los páramos, a través de la subcuenta establecida para tal fin en el Fondo Nacional Ambiental (Fonam), bajo la reglamentación que determine el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.</p> <p>Los recursos provenientes de la aplicación del parágrafo 1° del artículo 43 de la Ley 99 de 1993, se destinarán a la protección y recuperación del recurso hídrico, de conformidad con el respectivo Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca o en la formulación y adopción del Plan.</p> <p>PARÁGRAFO 3°. Parágrafo adicionado por el artículo 216 de la Ley 1450 de 2011. La tasa por utilización de aguas se cobrará a todos los usuarios del recurso hídrico, excluyendo a los que utilizan el agua por ministerio de ley, pero incluyendo aquellos que no cuentan con la concesión de aguas, sin perjuicio de la imposición de las medidas preventivas y sancionatorias a que haya lugar y sin que implique bajo ninguna circunstancia su legalización.</p>	
<p>Artículo 2°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación.</p>	<p>Artículo 2°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación.</p>	<p>Sin modificación.</p>

IMPACTO FISCAL

En lo referente al cumplimiento de lo ordenado en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, la Corte Constitucional en Sentencia C-859 de 2001 y C-766 de 2010 ha reiterado que:

“(…) en materia de gasto público, la competencia parlamentaria desarrolla el principio superior de legalidad del gasto público, según el cual corresponde al Congreso, en su condición de órgano de representación popular, ordenar las erogaciones necesarias para ejecutar los compromisos inherentes al Estado Social de Derecho (artículos 150 y 347 Constitución Política). Sin embargo, el legislador primario por vía de excepción, reservó para el Ejecutivo la iniciativa legislativa en relación con algunos aspectos (artículo 154 Constitución Política).

Así las cosas, se debe establecer el costo y la fuente presupuestal que respaldará la iniciativa. Sin embargo, al respecto de esto la misma Corte señaló en la Sentencia C-507 de 2008, que si bien.

“(…) El mencionado artículo 7° de la Ley 819 de 2003 se erige como una importante herramienta tanto para racionalizar el proceso legislativo como para promover la aplicación y el cumplimiento de las leyes, así como la implementación efectiva de las políticas públicas. **Pero ello no significa que pueda interpretarse que este artículo constituye una barrera para que el Congreso ejerza su función legislativa o una carga de trámite que recaiga sobre el legislativo exclusivamente. (…)**” (subrayado fuera de texto).

Sin embargo, el constituyente en la Ley 819 de 2003, lo que busca era garantizar la efectiva puesta en marcha de las iniciativas, que no se consigue únicamente con la expedición de la ley, la atención a la fuente de recursos es clave para lograr la ejecución de ésta.

Portanto, al revisar con detenimiento el articulado, no se impone o condiciona al Gobierno nacional a asumir partidas presupuestales o incorporaciones que vulneren su autonomía presupuestal, por tanto, este proyecto de ley se enmarca en la competencia de iniciativa del gasto que tiene el Congreso sin vulnerar el Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP) y el Marco de Gastos de Mediano Plazo (MGMP).

Se considera importante tener en cuenta que la presente iniciativa, establece que ese 4% de inversión forzosa en proyectos que involucren en su ejecución el uso del agua, tomada directamente de fuentes naturales, bien sea para consumo humano, recreación, riego o cualquier otra actividad, estaría exenta de gravámenes, por lo cual eventualmente se podría generar un impacto fiscal, debido a que el Estado dejaría de percibir unos ingresos.

Sin embargo, con el aumento del 1% al 4%, las inversiones forzosas aumentarían y generarían una compensación ambiental considerable a partir del uso del agua en el país, a lo que el Estado podría ahorrarse unos recursos en aquellos territorios en

donde gracias a las inversiones forzosas se inviertan los recursos.

Las obras por impuestos son un mecanismo creado en la Reforma Tributaria de 2016, mediante el cual personas naturales y jurídicas, contribuyentes del impuesto de renta y complementarios, podrán realizar el pago del impuesto de renta a través de ejecución de obras o proyectos de inversión pública de trascendencia social por parte de los contribuyentes que cumplan los requerimientos de ley.

Este mecanismo establece la ejecución directa de las obras por parte de los contribuyentes, con la supervisión del sector público. La supervisión comienza desde la formulación de los proyectos hasta la ejecución y recibo final, así como es la constante presencia del Departamento Nacional de Planeación y la Agencia de Renovación del Territorio (ART) durante todo el proceso.

Este mecanismo de pago permite la ejecución de proyectos con recursos de impuestos, pero evitan la habitual circulación del dinero por las entidades estatales, al ser administrado y ejecutado bajo la responsabilidad de una empresa privada para así cumplir con sus obligaciones tributarias.

A través de este mecanismo los contribuyentes pueden aportar al cierre de brechas socioeconómicas en los municipios más afectados por la pobreza y la violencia, permite la inversión directa del dinero para pago de impuestos a través de la ejecución de proyectos de impacto económico y social y que aporten al desarrollo de las regiones. Dicha inversión se puede realizar en proyectos de infraestructura, como la construcción de hospitales, vías terciarias, educación pública, acueducto y alcantarillado, reparación de infraestructura educativa, infraestructura productiva (agricultura), conectividad digital, dotación escolar, mitigación del cambio climático, entre otras, en general, para la construcción de paz y mejorar la calidad de vida de las poblaciones de las Zonas Más Afectadas por el Conflicto Armado (Zomac) y PDET.

CONFLICTO DE INTERÉS

Con base en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, según el cual *“El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo con el artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros Congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”*.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

“Artículo 1°. El artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 quedará así:

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

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

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

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

a) *Cuando el Congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del Congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.*

b) *Cuando el beneficio podría o no configurarse para el Congresista en el futuro.*

c) *Cuando el Congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el Congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.*

d) *Cuando el Congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el Congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.*

e) *Cuando el Congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el Congresista. El Congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.*

f) *Cuando el Congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...).”*

De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este proyecto de ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de

interés por parte de los honorables Congresistas de la República, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés.

En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, presento ponencia positiva para primer debate y solicito respetuosamente a los Honorables Representantes de la Comisión Quinta Constitucional discutir y aprobar el **Proyecto de Ley número 440 de 2024 Cámara**, por el cual se modifica el artículo 43 de la Ley 99 de 1993 – Por la cual se aumenta el porcentaje de inversión forzosa en proyectos de impacto medioambiental y se dictan otras disposiciones.

Atentamente.


ANA ROGELIA MONSALVE ÁLVAREZ
 Representante a la Cámara
 Circunscripción Especial Afrodescendiente
 Partido Demócrata Colombiano.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 440 DE 2024 CÁMARA, POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 43 DE LA LEY 99 DE 1993 –

por la cual se aumenta el porcentaje de inversión forzosa en proyectos de impacto medioambiental, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Modifíquese los párrafos 1° y 2° del artículo 43 de la Ley 99 de 1993, el cual quedará, así:

Artículo 43. Tasas por Utilización de Aguas. La utilización de aguas por personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, dará lugar al cobro de tasas fijadas por el Gobierno nacional que se destinarán al pago de los gastos de protección y renovación de los recursos hídricos, para los fines establecidos por el artículo 159 del Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente, Decreto número 2811 de 1974. El Gobierno nacional calculará y establecerá las tasas a que haya lugar por el uso de las aguas.

El sistema y método establecidos por el artículo precedente para la definición de los costos sobre cuya base se calcularán y fijarán las tasas retributivas

y compensatorias, se aplicarán al procedimiento de fijación de la tasa de que trata el presente artículo.

Parágrafo 1°. Todo proyecto que requiera licencia ambiental y que involucre en su ejecución el uso del agua, tomada directamente de fuentes naturales, bien sea para consumo humano, recreación, riego o cualquier otra actividad industrial o agropecuaria, deberá destinar no menos de un 4% del total de la inversión para la recuperación, preservación, conservación y vigilancia de la cuenca hidrográfica que alimenta la respectiva fuente hídrica. El propietario del proyecto y beneficiario de la licencia ambiental deberá invertir este 4%, porcentaje que no será gravable, en las obras y acciones de recuperación, preservación y conservación de la cuenca, que se determinen en la licencia ambiental del proyecto, y de acuerdo con la reglamentación vigente en la materia.

Parágrafo 2°. Parágrafo modificado por el artículo 25 de la Ley 1930 de 2018. Los recursos provenientes del recaudo de las tasas por utilización de agua, se destinarán de la siguiente manera:

- a) En las cuencas con Plan de Ordenamiento y Manejo Adoptado, se destinarán exclusivamente a las actividades de protección, recuperación y monitoreo del recurso hídrico definidas en el mismo;
- b) En las cuencas declaradas en ordenación, se destinarán a la elaboración del Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca;
- c) En ausencia de las condiciones establecidas en los literales a) y b), se destinarán a actividades de protección y recuperación del recurso hídrico definidos en los instrumentos de planificación de la autoridad ambiental competente y teniendo en cuenta las directrices del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, o quien haga sus veces;
- d) Parte de ese 4% podrá ser destinado a otros proyectos de mejora ambiental, previo acuerdo entre las empresas, las autoridades locales y el ANLA. No obstante, no menos del 2% deberá ser destinado a lo establecido en el parágrafo primero del presente artículo.

Para cubrir gastos de implementación, monitoreo y seguimiento; la autoridad ambiental podrá utilizar hasta el diez por ciento (10%) de los recaudos.

Un porcentaje de los recursos provenientes del recaudo de las tasas por utilización de agua se destinarán de manera prioritaria a la conservación de los páramos, a través de la subcuenta establecida para tal fin en el Fondo Nacional Ambiental (Fonam), bajo la reglamentación que determine el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Los recursos provenientes de la aplicación del parágrafo 1° del artículo 43 de la Ley 99 de 1993, se destinarán a la protección y recuperación del recurso hídrico, de conformidad con el respectivo Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca o en la formulación y adopción del Plan.

Parágrafo 3°. Parágrafo adicionado por el artículo 216 de la Ley 1450 de 2011. La tasa por utilización de aguas se cobrará a todos los usuarios del recurso hídrico, excluyendo a los que utilizan el agua por ministerio de ley, pero incluyendo aquellos que no cuentan con la concesión de aguas, sin perjuicio de la imposición de las medidas preventivas y sancionatorias a que haya lugar y sin que implique bajo ninguna circunstancia su legalización.

Artículo 2°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación.

Atentamente,


ANA ROGELIA MONSALVE ÁLVAREZ
 Representante a la Cámara
 Circunscripción Especial Afrodescendiente
 Partido Demócrata Colombiano.

* * *

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

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

Bogotá, D. C., abril de 2025

Doctor

HERNANDO GONZÁLEZ

Presidente de la Comisión VI

Cámara de Representantes

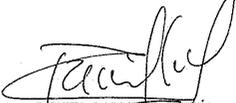
Asunto: Informe de Ponencia para Segundo Debate en Cámara de Representantes al Proyecto de Ley número 136 de 2024 Cámara

Respetado Presidente:

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

De los honorables Congressistas,


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


DANIEL CARVALLO MEJÍA
 Representante a la Cámara por Antioquia
 Coalición Centro de Esperanza

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

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

1. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

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

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

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

El 5 de diciembre de 2024, en el marco de la sesión de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, se aprobó en primer debate el presente proyecto de ley.

I. Objetivo de la iniciativa

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

II. Contenido del Proyecto de Ley

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

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

Artículo 2º. Establece que el Ministerio de Transporte mejorará la señalización en zonas de alto riesgo de accidentes y cerca de cámaras de velocidad, utilizando demarcación especial, elementos reflectivos y radares preventivos. El

objetivo es aumentar la visibilidad y la identificación para mejorar la seguridad vial.

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

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

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

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

Artículo 7º. Se crea un incentivo para que los propietarios de vehículos puedan pagar el SOAT en cuotas, como estrategia para fomentar su adquisición oportuna y reducir la evasión. Este beneficio solo aplicará a quienes no tengan infracciones de tránsito en los últimos 12 meses. El incentivo podrá incluir facilidades de pago, financiamiento o descuentos, sin afectar la cobertura del seguro. El Gobierno nacional deberá reglamentarlo en un plazo de seis meses.

Artículo 8º. Ofrece un descuento del 20% en trámites de licencia de conducción (recategorización, renovación, refrendación) para conductores sin sanciones de tránsito en el año previo a la solicitud del trámite.

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

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

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

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

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

Artículo 14. Crea el Sistema Nacional de Información para la Supervisión del Transporte Escolar, diseñado para recopilar, procesar y mostrar información actualizada sobre este servicio. Incluirá herramientas tecnológicas como GPS y sensores de seguridad para monitoreo en tiempo real, plataformas digitales para registrar datos de empresas, conductores y vehículos, y algoritmos para identificar riesgos y analizar tendencias. El Ministerio de Transporte, junto con las entidades territoriales, implementará y gestionará el sistema, cuya reglamentación técnica y operativa se definirá en un plazo de seis meses.

Artículo 15. Vigencias y derogatorias

III. Justificación del Proyecto

• Seguridad vial: una razón de fondo

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

Ante la gravedad de esta situación -siniestralidad vial- que se vuelve crítica y por ende es un verdadero problema de salud pública (pandemia), entre otros, la **Asamblea General de las Naciones Unidas** el dos (02) de marzo de 2010, aprobó la resolución **A/RES/64/255**, mediante la cual proclamó el período 2011-2020, como el “**Decenio de Acción para la Seguridad Vial**”, “con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial”.

De especial relevancia lo establecido por la citada resolución en sus numerales 6, 7, 8 y 9, mediante los cuales en su orden señaló: “6. *Exhorta a los Estados Miembros a que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura viaria, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, incluidas las distracciones, la educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes, incluida la rehabilitación de las personas con discapacidad, sobre la base del plan de acción;* “7. *Invita a todos los Estados Miembros a fijar sus propios objetivos de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito con miras a su consecución para el final del Decenio, en consonancia con el plan de acción;* “8. *Pide que en el plan de acción del Decenio se incluyan actividades en las que se preste atención a las necesidades de todos los usuarios de las vías de tránsito, en particular los peatones, los ciclistas y otros usuarios vulnerables de los países de ingresos bajos y medianos, apoyando para ello la formulación de leyes y políticas apropiadas y la creación de infraestructura y aumentando los medios de transporte sostenibles, y, a este respecto, invita a las instituciones financieras internacionales y los bancos regionales de desarrollo a prestar asistencia a los países en desarrollo para que puedan construir sistemas sostenibles de transporte público con miras a reducir los accidentes de tránsito;* “9. *Pide también que se adopten medidas conjuntas multisectoriales para que la proporción de países que tienen una legislación completa sobre los principales factores de riesgo de los accidentes de tránsito, que incluyen la no utilización de cinturones de seguridad, dispositivos protectores para niños y cascos, la conducción en estado de ebriedad y la velocidad, aumente del 15% indicado*

en el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción a más del 50% cuando finalice el Decenio, y alienta a los Estados Miembros a que refuercen la aplicación de la legislación vigente en materia de seguridad vial en lo que respecta a esos factores de riesgo”.

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

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

(...) **5. Alienta a los Estados Miembros a que garanticen el compromiso y la responsabilidad al más alto nivel político posible para mejorar la seguridad vial y a que elaboren o pongan en práctica estrategias y planes de seguridad vial en los que participen todos los interesados pertinentes, incluidos todos los sectores y niveles de gobierno, según proceda;** 6. Invita a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de aprobar legislación amplia sobre los principales factores de riesgo, como la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de sujeción infantil y cascos, la conducción en estado de ebriedad y el exceso de velocidad, y de poner en práctica leyes adecuadas, efectivas y basadas en datos empíricos o científicos sobre otros factores de riesgo relacionados con la disminución de facultades o las distracciones durante la conducción; 7. Reafirma la función y la importancia de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, como la Convención sobre la Circulación por Carretera, de 1949, la Convención sobre la Circulación Vial, de 1968, la Convención sobre la Señalización Vial, de 1968, los acuerdos de 1958 y 1998 sobre reglamentos aplicables a los vehículos, el acuerdo relativo a la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas, de 1997, y el acuerdo sobre el transporte de mercaderías peligrosas, de 1957, en la facilitación de la seguridad vial en los planos mundial, regional y nacional y encomia a los Estados Miembros que se han adherido a estos instrumentos jurídicos internacionales sobre seguridad vial; (...). 9. Alienta a los Estados Miembros a que se esfuercen por garantizar la seguridad y protección de todos los usuarios de las vías de tránsito con una infraestructura vial más segura teniendo en cuenta las necesidades del transporte motorizado y no motorizado y otros usuarios vulnerables de las vías de tránsito, especialmente en aquellas de mayor riesgo y con tasas elevadas de accidentes, mediante una combinación de planificación y evaluación adecuadas de la seguridad, que comprendan la

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

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

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

“El 53% de las víctimas mortales de accidentes de tránsito son usuarios vulnerables de la vía pública, con estos porcentajes: peatones (23%); conductores de vehículos de dos y tres ruedas, como motocicletas (21%); ciclistas (6%); y usuarios de dispositivos de micromovilidad, como los patinetes eléctricos (3%). Las víctimas mortales entre los

ocupantes de automóviles y otros vehículos ligeros de cuatro ruedas descendieron ligeramente y ahora representan el 30% del total”¹.

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

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

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

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

Ahora bien, mediante el Decreto número 1430 de 2022, por el cual se aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, se establecieron ocho (08) áreas de acción, conforme al Plan Mundial en materia de seguridad vial diseñado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), siendo estas las siguientes:

ÁREA DE ACCIÓN	OBJETIVOS GENERALES
Velocidades Seguras	1. Fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías del país.
Vehículos seguros	1. Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad vial para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país. 2. Aumentar las condiciones de seguridad vial de los vehículos que se encuentran en operación en el país.

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

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

ÁREA DE ACCIÓN	OBJETIVOS GENERALES
Infraestructura vial segura	1. Proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial. 2. Mitigar el riesgo en puntos, tramos y sectores críticos de siniestralidad. 3. Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en dispositivos y señalización para la infraestructura segura.
Comportamiento seguro en los actores viales	1. Incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales.
Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	1. Consolidar el cumplimiento de las normas de tránsito que propenden por la seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida.
Atención integral a las víctimas de siniestros viales	1. Fortalecer la atención integral y rehabilitación a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales). 2. Mejorar la calidad de la atención inicial a las personas lesionadas en un accidente de tránsito (siniestro vial). 3. Fortalecer el acceso para la atención hospitalaria y la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales). 4. Fortalecer el acompañamiento psicológico, social y jurídico que se les brinda a las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).
Gobernanza	1. Fortalecer los principios de la gobernanza en la gestión de la seguridad vial bajo el enfoque sistema seguro. 2. Fortalecer las políticas públicas territoriales para la protección de la vida de los actores viales. 3. Articular el sector público con los actores privados, sociales y académicos en la implementación de la política de seguridad vial.
Gestión del Conocimiento	1. Fortalecer la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de la política pública en seguridad vial.

• **Siniestralidad Vial en Colombia**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

El citado ⁵órgano de control fiscal, en un evento sobre tal temática, realizado el once de diciembre de 2023, expresó:

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

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

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

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

** Para los Niños, Niñas y Adolescentes, la única causa de muerte violenta que ha tenido una variación creciente es la de eventos de transporte con un 11%.*

** Para los hombres en el grupo de causas generales, las lesiones causadas en el transporte pasaron de ser la sexta causa a la quinta causa de muerte, es decir, para un hombre es más probable fallecer de manera prematura en un siniestro vial que por infecciones respiratorias o enfermedades hipertensivas.*

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

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

En efecto, para el caso de fallecidos por siniestros viales, pasamos de 5.247 en el año 2009, a 8.546 en el año 2023; tal como se evidencia en la siguiente gráfica publicada por el ⁶Observatorio de Seguridad Vial del país:



Así mismo en lo corrido del presente año 2024 (enero a octubre 10), han fallecido por siniestros viales 6.707 personas, presentando un leve descenso (2.16%) comparado con el mismo período de 2023, como se puede observar igualmente en la siguiente gráfica, ⁷publicada por el citado Observatorio de Seguridad Vial:



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

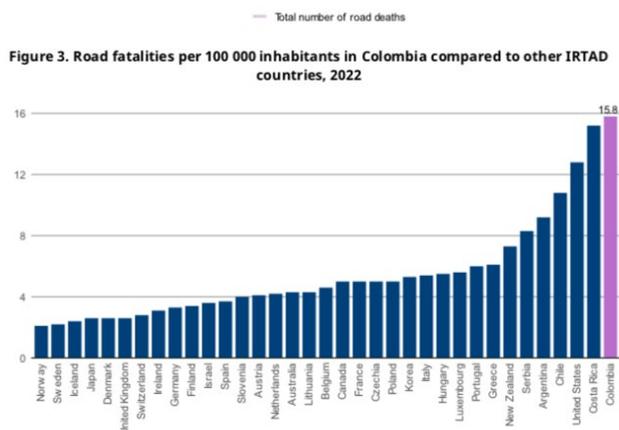


Figure 3. Road fatalities per 100 000 inhabitants in Colombia compared to other IRTAD countries, 2022

Por otra parte, es importante igualmente resaltar que durante los últimos quince años (2009 a 2024), viene Colombia presentando cifras de fallecidos por siniestros viales en constante aumento, lo cual sencillamente es inaceptable, y a ese ritmo estará el país lejos de alcanzar los objetivos fijados por la Asamblea General de las Naciones Unidas (O.N.U.) y de la Organización Mundial de la Salud (O.M.S.), como es la reducción en un 50% de fallecidos y lesionados por siniestralidad vial durante el periodo 2021-2030, dentro del marco de declaratoria de la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial.

• **Cultura y educación vial**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- **Zonas de siniestralidad en Colombia**

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

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

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

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

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

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

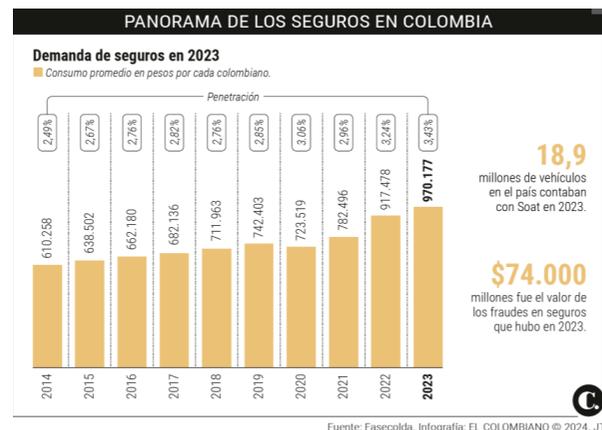
En Colombia, aunque el impuesto sobre vehículos automotores es obligatorio para todos los propietarios de vehículos registrados, no todos cumplen con esta obligación. Existen diversos factores que influyen en el cumplimiento o incumplimiento del pago de este impuesto.

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

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

- **Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT)**

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



Al 30 de agosto de 2024 el parque automotor de Colombia sumaba **19.283.898** de vehículos registrados, según información publicada por el ¹²RUNT (Boletín de prensa número 004 de 2024). de los cuales el **49%** (9.361.528 vehículos) **no cuentan con SOAT vigente**. De igual manera se indica en el boletín en comentario, que “de las 12.047.668 motos registradas en el territorio nacional, 7.327.925 están incumpliendo con esta obligación de tener el SOAT vigente. Si esos 7.327.925 se contrastan contra el total del parque automotor evasor (9.361.528), la participación de las motocicletas en las cifras de evasión a nivel nacional llega al 78%”.

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

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

En el 2023, se registraron preliminarmente más de 1,1 millones de víctimas de accidentes. De estas, más de 773.000 corresponden a vehículos con un SOAT vigente, mientras que alrededor de 263.000 corresponden a vehículos sin SOAT o no identificados.

La problemática del SOAT en el país está creciendo, es de larga data y no es posible vincular el

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

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

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

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

- **El Plan de Movilidad Escolar (PME)**

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

Dentro de los Objetivos del PME encontramos:

- **Promoción de la Cultura de Movilidad:** El cual tiene como propósito fomentar prácticas seguras de desplazamiento para estudiantes y la comunidad educativa, utilizando medios de transporte motorizados y no motorizados.

- **Cumplimiento de Normativas:** Con el objetivo de Seguir las recomendaciones internacionales y nacionales sobre seguridad vial, en línea con el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) y la Ley 1503 de 2011.

- **Identificación de Riesgos y Medidas Preventivas:** A través del cual se analizan riesgos de movilidad y coordinar medidas con la comunidad educativa para promover una movilidad segura y prevenir siniestros viales.

- **Fortalecimiento de la Autonomía Institucional** para ayudar a las instituciones educativas a gestionar la movilidad escolar de manera alineada con el PNSV y sus necesidades específicas.

Algunos beneficios que podríamos mencionar de este plan son: Mejora la seguridad vial y la sostenibilidad, creando espacios escolares más habitables y accesibles, contribuye a disminuir accidentes, lesiones y muertes, ofrece información sobre el desplazamiento de la comunidad educativa y facilita la identificación de riesgos y soluciones, promueve la educación vial, reduce el sedentarismo y fomenta el uso de medios de transporte alternativos.

- **Carriles preferenciales para Rutas Escolares**

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

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

Autopista Norte: El carril exclusivo para rutas escolares funciona en la Autopista Norte desde la calle 167 hasta la calle 235. Está habilitado entre las 6:00 a.m. y las 8:30 a.m. de lunes a viernes. y ha beneficiado a cerca de 100,000 estudiantes de más de 2,400 rutas que utilizan este corredor vial para llegar a sus colegios y jardines. La velocidad promedio ha mejorado en un 30% en el tramo de la calle 167 hasta la 235 con Autopista Norte¹³.

Calle 80: En la calle 80, sentido occidente-orientado, también hay un carril preferencial para rutas escolares, SITP y alimentadores de TransMilenio. Más de 900 rutas escolares utilizan este corredor vial, beneficiando a más de 16,200 estudiantes, así como a usuarios del SITP y rutas alimentadoras del sistema TransMilenio¹⁴.

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

IV. Conveniencia

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

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

Y precisamente, una de las líneas de acción del Plan Nacional de Seguridad Vial del País es

¹³ [Movilidad: Carril exclusivo para rutas escolares en la Autopista Norte | Bogota.gov.co](https://www.bogota.gov.co/movilidad/carril-exclusivo-para-rutas-escolares-en-la-autopista-norte)

¹⁴ [Carril de la 80 será exclusivo para ‘rutas escolares’ \(colombia.com\)](https://www.colombia.com/carril-de-la-80-sera-exclusivo-para-rutas-escolares)

“Comportamiento seguro” porque en Colombia existe:

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

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

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

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

V. Marco Normativo

• Marco Constitucional

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

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

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

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

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

• Marco Legal

Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional del Transporte:

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

Ley 488 de 1998, *Regula el impuesto sobre vehículos automotores.*

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

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

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

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

Ley 1702 de 2013, *por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial.*

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

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

Decreto Ley 2106 de 2019, *por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública.*

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

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

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

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

Ley 2251 de 2022, por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la Política de Seguridad Vial con enfoque de sistema seguro - Ley Julián Estebán-

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

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

Ley 2294 de 2023 Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026

VI. Impacto Fiscal

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

Son varios los principios que rigen la actividad presupuestal y, por tanto, cualquier acción u omisión que determine variaciones que afecten el cumplimiento del deber constitucional o legal del estado, a través de cualquiera de sus entidades, debe resolverse, y para el caso de los proyectos de ley, se pronuncia la Ley 819 de 2003, quien en su artículo 7º expone: “Análisis del impacto fiscal de las normas”. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. “Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo. “El Ministerio de

Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo.

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

VII. Conflicto de Interés

De acuerdo con el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, atentamente nos disponemos a señalar algunos criterios guías en los que se podría configurar conflictos de intereses, para que los Congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran inmersos en alguna de estas causales, sin embargo, pueden existir otras causales en las que se pueda encontrar cada Congresista, las cuales deberán ser determinadas para cada caso en particular por su titular, siendo estos criterios meramente informativos y que deben ser analizados teniendo en cuenta lo expresado en el artículo 1º de la Ley 2003 de 2019.

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

VIII. PLIEGO DE MODIFICACIONES PROPUESTO

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

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE CÁMARA DE REPRESENTANTES	Justificación de las modificaciones propuestas
<p>Proyecto de Ley número 136 de 2024 Cámara, por medio del cual se establece medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial.</p>	<p>Proyecto de Ley número 136 de 2024 Cámara, por medio del cual se establece medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial, a través de acciones que fortalezcan la educación vial, el fomento de la cultura vial y garanticen la movilidad segura.</p>	<p>Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial, a través de acciones que fortalezcan la educación vial, el fomento de la cultura vial y garanticen la movilidad segura.</p>	
<p style="text-align: center;">CAPÍTULO I</p> <p style="text-align: center;">Herramientas para una Seguridad vial efectiva</p>		
<p>Artículo 2º. Zonas de siniestralidad: El Ministerio de Transporte fortalecerá la señalización de tránsito en las zonas de alta siniestralidad vial y en zonas donde se encuentren las cámaras de detección de velocidad, a través de una demarcación especial e instalación elementos reflectivos y radares de velocidad preventiva; con el propósito de prevenir, advertir y mejorar las condiciones de visibilidad e identificación por parte de los actores viales.</p> <p>Parágrafo 1º: Las entidades territoriales, junto con sus operadores respectivos, deberán garantizar que la señalización de las cámaras de detección, se mantenga en condiciones óptimas, procediendo a reparar o reemplazar cualquier daño que se presente.</p>	<p>Artículo 2º. Zonas de siniestralidad: El Ministerio de Transporte fortalecerá la señalización de tránsito en las zonas de alta siniestralidad vial y en zonas donde se encuentren las cámaras de detección de velocidad, a través de una demarcación especial e instalación elementos reflectivos y radares de velocidad preventiva; con el propósito de prevenir, advertir y mejorar las condiciones de visibilidad e identificación por parte de los actores viales.</p> <p>Parágrafo 1º: Las entidades territoriales, junto con sus operadores respectivos, deberán garantizar que la Señalización de las cámaras de detección, se mantenga en condiciones óptimas, procediendo a reparar o reemplazar cualquier daño que se presente.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 3º. Competencias en seguridad vial. El Ministerio de Educación Nacional, en coordinación con las secretarías de tránsito y educación o quien haga sus veces, y con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, promoverá la aplicación integral de los lineamientos de educación en seguridad vial (establecidos en la Ley 1503 de 2011 o la que haga sus veces), a fin de desarrollar las competencias orientadas a adquirir hábitos y comportamientos seguros en la vía, que les permita prevenir, o anticiparse a eventuales siniestros viales.</p> <p>Parágrafo 1º. El Ministerio de Educación en articulación con el ICFES analizará la forma de adelantar la medición de competencias en seguridad vial, a través de las pruebas de Estado en los diferentes niveles de educación formal.</p>	<p>Artículo 3º. Competencias en seguridad vial. El Ministerio de Educación Nacional, en coordinación con las secretarías de tránsito y educación o quien haga sus veces, y con el acompañamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, promoverá la aplicación integral de los lineamientos de educación en seguridad vial (establecidos en la Ley 1503 de 2011 o la que haga sus veces), a fin de desarrollar las competencias orientadas a adquirir hábitos y comportamientos seguros en la vía, que les permita prevenir, o anticiparse a eventuales siniestros viales.</p> <p>Parágrafo 1º. El Ministerio de Educación en articulación con el ICFES analizará la forma de adelantar la medición de competencias en seguridad vial, a través de las pruebas de Estado en los diferentes niveles de educación formal.</p>	Sin modificaciones

<p>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE CÁMARA DE REPRESENTANTES</p>	<p>TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE CÁMARA DE REPRESENTANTES</p>	<p>Justificación de las modificaciones propuestas</p>
<p>Dentro de las competencias a evaluar se tendrá en cuenta el correcto uso de las señales de tránsito, normas de circulación, prevención de accidentes, comportamiento responsable en la vía y las demás que se consideren necesarias.</p> <p>Parágrafo 2°. Para el desarrollo de competencias de seguridad vial, el Ministerio de Transporte junto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, realizará programas especiales, que permitan fortalecer el acompañamiento a las instituciones educativas públicas y privadas, de manera permanente, en los procesos de implementación de planes estratégicos en seguridad vial.</p>	<p>Dentro de las competencias a evaluar se tendrá en cuenta el correcto uso de las señales de tránsito, normas de circulación, prevención de accidentes, comportamiento responsable en la vía y las demás que se consideren necesarias.</p> <p>Parágrafo 2°. Para el desarrollo de competencias de seguridad vial, el Ministerio de Transporte junto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, realizará programas especiales, que permitan fortalecer el acompañamiento a las instituciones educativas públicas y privadas, de manera permanente, en los procesos de implementación de planes estratégicos en seguridad vial.</p>	
<p>Artículo 4°. En el marco de la autonomía académica, las Instituciones Educativas podrán dentro de su proyecto educativo institucional el desarrollo de las competencias en seguridad vial, orientados por los objetivos previstos en la Ley 1503 de 2011.</p>	<p>Artículo 4°. En el marco de la autonomía académica, las Instituciones Educativas podrán dentro de su proyecto educativo institucional el desarrollo de las competencias en seguridad vial, orientados por los objetivos previstos en la Ley 1503 de 2011.</p>	<p>Sin modificaciones</p>
<p>Artículo 5°. <i>Cultura Ciudadana asociada a la Seguridad Vial.</i> El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y las entidades territoriales, diseñarán dentro de los planes de movilidad, acciones que promuevan cambios culturales en la conducta de los ciudadanos en carreteras y vías, a través de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Campañas de concientización y de cambios de comportamiento sobre normas viales, respeto a señales de tránsito y comportamiento seguro en la vía pública. 2. Educación vial dirigida a conductores de todo tipo de vehículos y peatones enfocada en valores como la responsabilidad, la cortesía y la prevención de accidentes. 3. Políticas públicas integrales que apunten a la prevención de accidentes viales. 4. Medidas que establezcan un sistema de seguridad para proteger a los ocupantes. 5. Capacitación para que los conductores de transporte público para atender las necesidades de seguridad vial para adultos mayores 	<p>Artículo 5°. <i>Cultura Ciudadana asociada a la Seguridad Vial.</i> El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y las entidades territoriales, diseñarán dentro de los planes de movilidad, acciones que promuevan cambios culturales en la conducta de los ciudadanos en carreteras y vías, a través de:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Campañas de concientización y de cambios de comportamiento sobre normas viales, respeto a señales de tránsito y comportamiento seguro en la vía pública. 2. Educación vial dirigida a conductores de todo tipo de vehículos y peatones enfocada en valores como la responsabilidad, la cortesía y la prevención de accidentes. 3. Políticas públicas integrales que apunten a la prevención de accidentes viales. 4. Medidas que establezcan un sistema de seguridad para proteger a los ocupantes. 5. Capacitación para que los conductores de transporte público para atender las necesidades de seguridad vial para adultos mayores 	<p>Sin modificaciones</p>

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE CÁMARA DE REPRESENTANTES	Justificación de las modificaciones propuestas
<p>Parágrafo: Con el fin de garantizar el cumplimiento efectivo de las medidas establecidas en este artículo, se implementará un sistema de monitoreo de seguridad vial, el cual estará bajo la supervisión de los organismos de tránsito de cada entidad territorial. Este sistema de monitoreo elaborará informes anuales que serán presentados a la Superintendencia de Transporte, la cual consolidará dicha información para su posterior remisión a las Comisiones Sextas del Congreso de la República. Los informes incluirán estadísticas actualizadas, evaluaciones de impacto y recomendaciones orientadas a mejorar la seguridad vial en las respectivas jurisdicciones.</p>	<p>Parágrafo: Con el fin de garantizar el cumplimiento efectivo de las medidas establecidas en este artículo, se implementará un sistema de monitoreo de seguridad vial, el cual estará bajo la supervisión de los organismos de tránsito de cada entidad territorial. Este sistema de monitoreo elaborará informes anuales que serán presentados a la Superintendencia de Transporte, la cual consolidará dicha información para su posterior remisión a las Comisiones Sextas del Congreso de la República. Los informes incluirán estadísticas actualizadas, evaluaciones de impacto y recomendaciones orientadas a mejorar la seguridad vial en las respectivas jurisdicciones.</p>	
<p>Artículo 6°. Plan de Prevención en Parqueaderos Públicos. Los organismos de tránsito diseñarán y ejecutarán un plan de prevención en parqueaderos públicos con el objetivo de evitar que personas en estado de embriaguez conduzcan sus vehículos. Este plan incluirá medidas específicas para detectar y prevenir la conducción bajo los efectos del alcohol, tales como controles de alcoholemia, así como actividades educativas y de sensibilización dirigidas a los usuarios de los parqueaderos</p> <p>Parágrafo 1°. Los organismos de tránsito y la Policía Nacional trabajarán en conjunto con los administradores de los parqueaderos para garantizar la implementación efectiva de este plan de prevención en un plazo no mayor a 6 meses a partir de la aprobación de esta ley.</p> <p>Parágrafo 2°. Las entidades territoriales estarán facultadas para imponer sanciones administrativas a quienes incumplan las disposiciones establecidas en el Plan de Prevención.</p> <p>Parágrafo 3°. Se habilitará un canal de atención exclusivo, administrado por las entidades territoriales, para recibir y gestionar reportes sobre cualquier irregularidad relacionada con el incumplimiento del Plan de Prevención.</p>	<p>Artículo 6°. Plan de Prevención en Parqueaderos Públicos. Los organismos de tránsito diseñarán y ejecutarán un plan de prevención en parqueaderos públicos con el objetivo de evitar que personas en estado de embriaguez conduzcan sus vehículos. Este plan incluirá medidas específicas para detectar y prevenir la conducción bajo los efectos del alcohol, tales como controles de alcoholemia, así como actividades educativas y de sensibilización dirigidas a los usuarios de los parqueaderos</p> <p>Parágrafo 1°. Los organismos de tránsito y la Policía Nacional trabajarán en conjunto con los administradores de los parqueaderos para garantizar la implementación efectiva de este plan de prevención en un plazo no mayor a 6 meses a partir de la aprobación de esta ley.</p> <p>Parágrafo 2°. Las entidades territoriales estarán facultadas para imponer sanciones administrativas a quienes incumplan las disposiciones establecidas en el Plan de Prevención.</p> <p>Parágrafo 3°. Se habilitará un canal de atención exclusivo, administrado por las entidades territoriales, para recibir y gestionar reportes sobre cualquier irregularidad relacionada con el incumplimiento del Plan de Prevención.</p>	Sin modificaciones
<p>CAPÍTULO II Incentivos a la conducción responsable</p>		

<p>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE CÁMARA DE REPRESENTANTES</p>	<p>TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE CÁMARA DE REPRESENTANTES</p>	<p>Justificación de las modificaciones propuestas</p>
<p>Artículo 7°. Incentivo en el Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito (Soat). Tendrán derecho a un descuento en el costo del valor de la prima emitida por el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat), los propietarios de vehículos que no hayan sido sancionados por infracciones o multas al Código Nacional de Tránsito durante un (1) año; salvo en los casos en los que la licencia de conducción se encuentre suspendida o cancelada.</p> <p>Parágrafo: El Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Transporte o quien haga sus veces, en un término no superior a seis (6) meses contados a partir de la expedición de la presente ley reglamentará este incentivo.</p>	<p>Artículo 7°. Incentivo para el pago del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat) por cuotas. <u>Establézcase un incentivo que permita a los propietarios de vehículos automotores acceder a la modalidad de pago por cuotas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat), como medida para fomentar la adquisición oportuna de dicho seguro y reducir la evasión del mismo. Este incentivo aplicará exclusivamente a los propietarios de vehículos que no hayan sido sancionados por infracciones o multas al Código Nacional de Tránsito durante los doce (12) meses anteriores a la solicitud del beneficio.</u></p> <p><u>El incentivo podrá consistir en facilidades de pago, mecanismos de financiamiento, descuentos asociados al cumplimiento o cualquier otra medida que facilite su pago progresivo, sin afectar las garantías y cobertura del seguro.</u></p> <p><u>Parágrafo. El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte o quien haga sus veces, en un término no superior a seis (6) meses contados a partir de la expedición de la presente ley, reglamentará este incentivo.</u></p>	<p>Sin modificaciones</p>
<p>Artículo 8°. Incentivo en trámites de la licencia. Tendrán derecho a un descuento del veinte por ciento (20%) en los valores correspondientes a recategorización, renovación o refrendación de la licencia de conducción, los conductores que no hayan sido sancionados por infracciones al Código Nacional de Tránsito durante el año anterior, contado a partir de la fecha de la solicitud del trámite correspondiente.</p> <p>Parágrafo: El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte o la entidad que haga sus veces, en coordinación con las entidades territoriales, deberá reglamentar, en un plazo no superior a seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley, reglamentará este incentivo.</p>	<p>Artículo 8°. Incentivo en trámites de la licencia. Tendrán derecho a un descuento del veinte por ciento (20%) en los valores correspondientes a recategorización, renovación o refrendación de la licencia de conducción, los conductores que no hayan sido sancionados por infracciones al Código Nacional de Tránsito durante el año anterior, contado a partir de la fecha de la solicitud del trámite correspondiente.</p> <p>Parágrafo: El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte o la entidad que haga sus veces, en coordinación con las entidades territoriales, deberá reglamentar, en un plazo no superior a seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley, reglamentará este incentivo.</p>	<p>Sin modificaciones</p>
<p>Artículo 9°. Incentivos adicionales por entidades territoriales: Las entidades territoriales podrán crear e implementar incentivos adicionales a los establecidos en los artículos anteriores con el objetivo de fortalecer el cumplimiento de las normas de tránsito y fomentar la seguridad vial. Estos incentivos podrán incluir beneficios económicos, descuentos en impuestos vehiculares o cualquier otra medida que estimule un comportamiento responsable por parte de los actores viales.</p>	<p>Artículo 9° Incentivos adicionales por entidades territoriales: Las entidades territoriales podrán crear e implementar incentivos adicionales a los establecidos en los artículos anteriores con el objetivo de fortalecer el cumplimiento de las normas de tránsito y fomentar la seguridad vial. Estos incentivos podrán incluir beneficios económicos, descuentos en impuestos vehiculares o cualquier otra medida que estimule un comportamiento responsable por parte de los actores viales.</p>	<p>Sin modificaciones</p>

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE CÁMARA DE REPRESENTANTES	Justificación de las modificaciones propuestas
<p>Las condiciones, requisitos y modalidades para acceder a estos incentivos serán definidos por cada entidad territorial de acuerdo a las normas de tránsito establecidas. En todo caso, los incentivos ofrecidos por las entidades territoriales sólo podrán beneficiar a titulares de licencias de conducción que no tengan multas impuestas en el año anterior a la implementación de dicho incentivo.</p>	<p>Las condiciones, requisitos y modalidades para acceder a estos incentivos serán definidos por cada entidad territorial de acuerdo a las normas de tránsito establecidas. En todo caso, los incentivos ofrecidos por las entidades territoriales sólo podrán beneficiar a titulares de licencias de conducción que no tengan multas impuestas en el año anterior a la implementación de dicho incentivo.</p>	
<p style="text-align: center;">CAPÍTULO III Transporte escolar</p>		
<p>Artículo 10. Requisitos de empresas de transporte escolar. Las empresas de transporte escolar para garantizar un buen funcionamiento del transporte escolar deberán:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Realizar a los conductores de transporte escolar prueba psicológica específica para evaluar su idoneidad emocional y mental para el transporte de estudiantes. Esta prueba se realizará periódicamente para garantizar la seguridad de los menores. 2. Mantener los vehículos de transporte escolar en perfecto estado con la revisión técnico-mecánica al día. 3. Garantizar que el vehículo de transporte escolar cumpla las condiciones que establece el Código Nacional de Tránsito y las leyes relacionadas para el transporte de menores de edad. 4. En coordinación con las instituciones educativas, deberán desarrollar e implementar máximo cada seis (6) meses programas, actividades o capacitaciones dirigidas a conductores, estudiantes y demás actores involucrados. Estos programas tendrán como objetivo promover la seguridad vial, la prevención de riesgos en la vía y el fortalecimiento de una cultura de respeto por las normas de tránsito. 5. Llevar a cabo una verificación de antecedentes penales relacionados con delitos sexuales cometidos contra menores, tanto de los conductores de transporte escolar como de las monitoras de rutas escolares, de acuerdo a lo establecido en la Ley 1918 de 2018 y la Ley 2375 de 2024. 	<p>Artículo 10. Requisitos de empresas de transporte escolar. Las empresas de transporte escolar para garantizar un buen funcionamiento del transporte escolar deberán:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Realizar a los conductores de transporte escolar prueba psicológica específica para evaluar su idoneidad emocional y mental para el transporte de estudiantes. Esta prueba se realizará periódicamente para garantizar la seguridad de los menores. 2. Mantener los vehículos de transporte escolar en perfecto estado con la revisión técnico-mecánica al día. 3. Garantizar que el vehículo de transporte escolar cumpla las condiciones que establece el Código Nacional de Tránsito y las leyes relacionadas para el transporte de menores de edad. 4. En coordinación con las instituciones educativas, deberán desarrollar e implementar máximo cada seis (6) meses programas, actividades o capacitaciones dirigidas a conductores, estudiantes y demás actores involucrados. Estos programas tendrán como objetivo promover la seguridad vial, la prevención de riesgos en la vía y el fortalecimiento de una cultura de respeto por las normas de tránsito. 5. Llevar a cabo una verificación de antecedentes penales relacionados con delitos sexuales cometidos contra menores, tanto de los conductores de transporte escolar como de las monitoras de rutas escolares, de acuerdo a lo establecido en la Ley 1918 de 2018 y la Ley 2375 de 2024. 	<p style="text-align: center;">Sin modificaciones</p>

<p>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE CÁMARA DE REPRESENTANTES</p>	<p>TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE CÁMARA DE REPRESENTANTES</p>	<p>Justificación de las modificaciones propuestas</p>
<p>Parágrafo 1°. La Superintendencia de Transporte será la entidad responsable de realizar pedagogía y supervisar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo. Asimismo, tendrá la facultad junto con las entidades territoriales de determinar y aplicar las sanciones administrativas correspondientes en caso de incumplimiento de los requisitos establecidos.</p> <p>Parágrafo 2°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberá realizar pedagogía y monitoreos periódicos de las disposiciones establecidas en el numeral 4 del presente artículo.</p> <p>o.</p>	<p>Parágrafo 1°. La Superintendencia de Transporte será la entidad responsable de realizar pedagogía y supervisar el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo. Asimismo, tendrá la facultad junto con las entidades territoriales de determinar y aplicar las sanciones administrativas correspondientes en caso de incumplimiento de los requisitos establecidos.</p> <p>Parágrafo 2°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberá realizar pedagogía y monitoreos periódicos de las disposiciones establecidas en el numeral 4 del presente artículo.</p>	
<p>Artículo 11. Requisitos del conductor de vehículo de transporte escolar. Los conductores de vehículo de transporte escolar deberán cumplir con las particularidades y responsabilidades asociadas al transporte escolar, por lo cual tendrán los siguientes requisitos para ejercer su labor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Realizarse la prueba psicológica requerida por la empresa de transporte, la cual verificará su idoneidad emocional y mental para desempeñarse en el transporte de estudiantes. La prueba será realizada por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de conductores registrado ante el RUNT. El contenido de la prueba será definido entre el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Educación. 2. No conducir bajo los efectos del alcohol, ni bajo ninguna sustancia que altere la conducta o reacciones normales. 3. Contar con una licencia de conducción y el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat) vigentes del vehículo de transporte escolar. 4. Participar activamente en los programas, actividades o capacitaciones que desarrollen las empresas de transporte o las instituciones educativas sobre seguridad vial y prevención de riesgos en la vía. <p>Parágrafo: Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte escolar tienen la obligación de verificar y garantizar que los conductores asignados al transporte escolar cumplan con los requisitos establecidos en el presente artículo y deberán implementar mecanismos internos de control y supervisión permanente.</p>	<p>Artículo 11. Requisitos del conductor de vehículo de transporte escolar. Los conductores de vehículo de transporte escolar deberán cumplir con las particularidades y responsabilidades asociadas al transporte escolar, por lo cual tendrán los siguientes requisitos para ejercer su labor:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Realizarse la prueba psicológica requerida por la empresa de transporte, la cual verificará su idoneidad emocional y mental para desempeñarse en el transporte de estudiantes. La prueba será realizada por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de conductores registrado ante el RUNT. El contenido de la prueba será definido entre el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Educación. 2. No conducir bajo los efectos del alcohol, ni bajo ninguna sustancia que altere la conducta o reacciones normales. 3. Contar con una licencia de conducción y el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat) vigentes del vehículo de transporte escolar. 4. Participar activamente en los programas, actividades o capacitaciones que desarrollen las empresas de transporte o las instituciones educativas sobre seguridad vial y prevención de riesgos en la vía. <p>Parágrafo: Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte escolar tienen la obligación de verificar y garantizar que los conductores asignados al transporte escolar cumplan con los requisitos establecidos en el presente artículo y deberán implementar mecanismos internos de control y supervisión permanente.</p>	<p>Sin modificaciones</p>

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE CÁMARA DE REPRESENTANTES	Justificación de las modificaciones propuestas
<p>Artículo 12. Planes permanentes de priorización de tránsito en la vía. El Ministerio del Transporte en articulación con las entidades competentes en el orden nacional y territorial, determinará el desarrollo de planes permanentes de priorización de tránsito en la vía como carriles exclusivos, horarios específicos, entre otras medidas, para los vehículos que presten servicio de transporte escolar, en las que se reconozca la prelación de los derechos de los niños y niñas, y el cuidado de ellos en la vía.</p> <p>Parágrafo. Se promoverá el desarrollo de campañas y sensibilización a la ciudadanía sobre la prelación del derecho preferente de los menores.</p>	<p>Artículo 12. Planes permanentes de priorización de tránsito en la vía. El Ministerio del Transporte en articulación con las entidades competentes en el orden nacional y territorial, determinará el desarrollo de planes permanentes de priorización de tránsito en la vía como carriles exclusivos, horarios específicos, entre otras medidas, para los vehículos que presten servicio de transporte escolar, en las que se reconozca la prelación de los derechos de los niños y niñas, y el cuidado de ellos en la vía.</p> <p>Parágrafo. Se promoverá el desarrollo de campañas y sensibilización a la ciudadanía sobre la prelación del derecho preferente de los menores.</p>	Sin modificaciones.
<p>Artículo 13. Seguimiento de los planes de movilidad escolar: El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y las entidades territoriales realizarán un seguimiento y evaluación anual a las Instituciones educativas para verificar la implementación del plan de movilidad escolar y el cual deberá contener como mínimo: zonas seguras alrededor de las instituciones educativas para el ascenso y descenso de los estudiantes, caminos y entornos escolares seguros; medidas de educación vial; compromisos de las instituciones educativas con la promoción de conductas seguras por parte de todos los actores viales que concurren en la cadena de transporte escolar.</p>	<p>Artículo 13. Seguimiento de los planes de movilidad escolar: El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y las entidades territoriales realizarán un seguimiento y evaluación anual a las Instituciones educativas para verificar la implementación del plan de movilidad escolar y el cual deberá contener como mínimo: zonas seguras alrededor de las instituciones educativas para el ascenso y descenso de los estudiantes, caminos y entornos escolares seguros; medidas de educación vial; compromisos de las instituciones educativas con la promoción de conductas seguras por parte de todos los actores viales que concurren en la cadena de transporte escolar.</p>	Sin modificaciones.
<p>Artículo 14. Sistema Nacional de Información para la Supervisión del Transporte Escolar: Créese el Sistema Nacional de Información para la supervisión del Transporte Escolar el cual estará diseñado para recaudar, procesar y exhibir información actualizada sobre las condiciones de operación del servicio de transporte escolar en el país.</p> <p>Este sistema estará compuesto por:</p> <ol style="list-style-type: none"> Herramientas tecnológicas para el monitoreo en tiempo real de los vehículos y rutas, como sistemas GPS y sensores de seguridad. Plataformas digitales para el registro y consulta de datos relacionados con las empresas operadoras, conductores y vehículos habilitados. Algoritmos predictivos para la identificación de riesgos potenciales y el análisis de tendencias relacionadas con el vehículo que presta el servicio como de manera general de la operación del servicio. 	<p>Artículo 14. Sistema Nacional de Información para la Supervisión del Transporte Escolar: Créese el Sistema Nacional de Información para la supervisión del Transporte Escolar el cual estará diseñado para recaudar, procesar y exhibir información actualizada sobre las condiciones de operación del servicio de transporte escolar en el país.</p> <p>Este sistema estará compuesto por:</p> <ol style="list-style-type: none"> Herramientas tecnológicas para el monitoreo en tiempo real de los vehículos y rutas, como sistemas GPS y sensores de seguridad. Plataformas digitales para el registro y consulta de datos relacionados con las empresas operadoras, conductores y vehículos habilitados. Algoritmos predictivos para la identificación de riesgos potenciales y el análisis de tendencias relacionadas con el vehículo que presta el servicio como de manera general de la operación del servicio. 	Con modificación de acuerdo a proposición radicada por el representante Diego Caicedo en la discusión del primer debate en Comisión Sexta de Cámara.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE CÁMARA DE REPRESENTANTES	Justificación de las modificaciones propuestas
<p>Parágrafo 1°. El Gobierno nacional reglamentará los parámetros técnicos y operativos del sistema dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 2°. La implementación y gestión del sistema estará a cargo del Ministerio de Transporte, en coordinación con las entidades territoriales competentes.</p> <p>Parágrafo 3°. <u>Las Secretarías de educación, municipales y distritales, verificarán que todas las empresas. Conductores y vehículos habilitados que presten servicios de transporte escolar, se encuentren registrados en el Sistema Nacional de Información para la Supervisión de Transporte Escolar.</u></p>	<p>Parágrafo 1°. El Gobierno nacional reglamentará los parámetros técnicos y operativos del sistema dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 2°. La implementación y gestión del sistema estará a cargo del Ministerio de Transporte, en coordinación con las entidades territoriales competentes.</p> <p>Parágrafo 3°. <u>Las Secretarías de educación, municipales y distritales, verificarán que todas las empresas. Conductores y vehículos habilitados que presten servicios de transporte escolar, se encuentren registrados en el Sistema Nacional de Información para la Supervisión de Transporte Escolar.</u></p>	
<p>Artículo 15. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su expedición y deroga las demás normas que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 15. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su expedición y deroga las demás normas que le sean contrarias.</p>	Sin modificaciones

1. PROPOSICIÓN

Por las anteriores consideraciones, presentamos ponencia POSITIVA CON MODIFICACIONES y, en consecuencia, solicitamos a la honorable plenaria de la Cámara de Representantes, dar SEGUNDO DEBATE al **PROYECTO DE LEY NÚMERO 136 DE 2024 CÁMARA** por medio del cual se establece medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial. Con base en el texto propuesto que se adjunta y que forma parte integral del presente informe de ponencia POSITIVO.

De los honorables Congressistas,


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


 DANIEL CARVALHO MEJÍA
 Representante a la Cámara por Antioquia
 Coalición Centro de Esperanza

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO EN LA PLENARIA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTO DE LEY NÚMERO 136 DE 2024 CÁMARA

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

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto establecer medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad

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

CAPÍTULO I

Herramientas para una Seguridad vial efectiva

Artículo 2°. *Zonas de siniestralidad:* El Ministerio de Transporte fortalecerá la señalización de tránsito en las zonas de alta siniestralidad vial y en zonas donde se encuentren las cámaras de detección de velocidad, a través de una demarcación especial e instalación elementos reflectivos y radares de velocidad preventiva; con el propósito de prevenir, advertir y mejorar las condiciones de visibilidad e identificación por parte de los actores viales.

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

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

Parágrafo 1°. El Ministerio de Educación en articulación con el ICFES analizará la forma de adelantar la medición de competencias en seguridad

vial, a través de las pruebas de Estado en los diferentes niveles de educación formal.

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

Parágrafo 2°. Para el desarrollo de competencias de seguridad vial, el Ministerio de Transporte junto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, realizará programas especiales, que permitan fortalecer el acompañamiento a las instituciones educativas públicas y privadas, de manera permanente, en los procesos de implementación de planes estratégicos en seguridad vial.

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

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

1. Campañas de concientización y de cambios de comportamiento sobre normas viales, respeto a señales de tránsito y comportamiento seguro en la vía pública.

2. Educación vial dirigida a conductores de todo tipo de vehículos y peatones enfocada en valores como la responsabilidad, la cortesía y la prevención de accidentes.

3. Políticas públicas integrales que apunten a la prevención de accidentes viales.

4. Medidas que establezcan un sistema de seguridad para proteger a los ocupantes.

5. Capacitación para que los conductores de transporte público para atender las necesidades de seguridad vial para adultos mayores.

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

Artículo 6°. Plan de Prevención en Parqueaderos Públicos. Los organismos de tránsito diseñarán y ejecutarán un plan de prevención en parqueaderos

públicos con el objetivo de evitar que personas en estado de embriaguez conduzcan sus vehículos. Este plan incluirá medidas específicas para detectar y prevenir la conducción bajo los efectos del alcohol, tales como controles de alcoholemia, así como actividades educativas y de sensibilización dirigidas a los usuarios de los parqueaderos.

Parágrafo 1°: Los organismos de tránsito y la Policía Nacional trabajarán en conjunto con los administradores de los parqueaderos para garantizar la implementación efectiva de este plan de prevención en un plazo no mayor a 6 meses a partir de la aprobación de esta ley.

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

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

CAPÍTULO II

Incentivos a la conducción responsable

Artículo 7°. Incentivo para el pago del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat) por cuotas. Establézcase un incentivo que permita a los propietarios de vehículos automotores acceder a la modalidad de pago por cuotas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (Soat), como medida para fomentar la adquisición oportuna de dicho seguro y reducir la evasión del mismo. Este incentivo aplicará exclusivamente a los propietarios de vehículos que no hayan sido sancionados por infracciones o multas al Código Nacional de Tránsito durante los doce (12) meses anteriores a la solicitud del beneficio.

El incentivo podrá consistir en facilidades de pago, mecanismos de financiamiento, descuentos asociados al cumplimiento o cualquier otra medida que facilite su pago progresivo, sin afectar las garantías y cobertura del seguro.

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

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

Parágrafo: El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte o la entidad que haga sus veces, en coordinación con las entidades territoriales, deberá reglamentar, en un plazo no superior a seis

(6) meses a partir de la promulgación de la presente ley, reglamentará este incentivo.

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

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

CAPÍTULO III

Transporte escolar

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

1. Realizar a los conductores de transporte escolar prueba psicológica específica para evaluar su idoneidad emocional y mental para el transporte de estudiantes. Esta prueba se realizará periódicamente para garantizar la seguridad de los menores.

2. Mantener los vehículos de transporte escolar en perfecto estado con la revisión técnico-mecánica al día.

3. Garantizar que el vehículo de transporte escolar cumpla las condiciones que establece el Código Nacional de Tránsito y las leyes relacionadas para el transporte de menores de edad.

4. En coordinación con las instituciones educativas, deberán desarrollar e implementar máximo cada seis (6) meses programas, actividades o capacitaciones dirigidas a conductores, estudiantes y demás actores involucrados. Estos programas tendrán como objetivo promover la seguridad vial, la prevención de riesgos en la vía y el fortalecimiento de una cultura de respeto por las normas de tránsito.

5. Llevar a cabo una verificación de antecedentes penales relacionados con delitos sexuales cometidos contra menores, tanto de los conductores de transporte escolar como de las monitoras de rutas escolares, de acuerdo a lo establecido en la Ley 1918 de 2018 y la Ley 2375 de 2024.

Parágrafo 1º: La Superintendencia de Transporte será la entidad responsable de realizar pedagogía y supervisar el cumplimiento de lo

dispuesto en el presente artículo. Asimismo, tendrá la facultad junto con las entidades territoriales de determinar y aplicar las sanciones administrativas correspondientes en caso de incumplimiento de los requisitos establecidos.

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

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

1. Realizarse la prueba psicológica requerida por la empresa de transporte, la cual verificará su idoneidad emocional y mental para desempeñarse en el transporte de estudiantes. La prueba será realizada por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de conductores registrado ante el RUNT. El contenido de la prueba será definido entre el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Educación.

2. No conducir bajo los efectos del alcohol, ni bajo ninguna sustancia que altere la conducta o reacciones normales.

3. Contar con una licencia de conducción y el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigentes del vehículo de transporte escolar.

4. Participar activamente en los programas, actividades o capacitaciones que desarrollen las empresas de transporte o las instituciones educativas sobre seguridad vial y prevención de riesgos en la vía.

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

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

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

Artículo 13. Seguimiento de los planes de movilidad escolar: El Ministerio de Transporte en

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

Artículo 14. Sistema Nacional de Información para la Supervisión del Transporte Escolar: Créese el Sistema Nacional de Información para la supervisión del Transporte Escolar el cual estará diseñado para recaudar, procesar y exhibir información actualizada sobre las condiciones de operación del servicio de transporte escolar en el país.

Este sistema estará compuesto por:

1. Herramientas tecnológicas para el monitoreo en tiempo real de los vehículos y rutas, como sistemas GPS y sensores de seguridad.
2. Plataformas digitales para el registro y consulta de datos relacionados con las empresas operadoras, conductores y vehículos habilitados.
3. Algoritmos predictivos para la identificación de riesgos potenciales y el análisis de tendencias relacionadas con el vehículo que presta el servicio como de manera general de la operación del servicio.

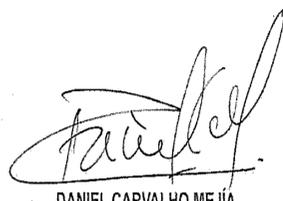
Parágrafo 1°. El Gobierno nacional reglamentará los parámetros técnicos y operativos del sistema dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley.

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

Parágrafo 3°. Las Secretarías de educación, municipales y distritales, verificarán que todas las empresas. Conductores y vehículos habilitados que presten servicios de transporte escolar, se encuentren registrados en el Sistema Nacional de Información para la Supervisión de Transporte Escolar.

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


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


DANIEL CARVALHO MEJÍA
Representante a la Cámara por Antioquia
Coalición Centro de Esperanza

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA CINCO (05) DE DICIEMBRE DE 2024, AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 136 DE 2024 CÁMARA

"POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE MEDIDAS PARA PROMOVER LA RESPONSABILIDAD DE LOS ACTORES VIALES Y LA SEGURIDAD VIAL"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

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

CAPÍTULO I

Herramientas para una Seguridad vial efectiva

Artículo 2. Zonas de siniestralidad: El Ministerio de Transporte fortalecerá la señalización de tránsito en las zonas de alta siniestralidad vial y en zonas donde se encuentren las cámaras de detección de velocidad, a través de una demarcación especial e instalación elementos reflectivos y radares de velocidad preventiva; con el propósito de prevenir, advertir y mejorar las condiciones de visibilidad e identificación por parte de los actores viales.

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

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

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

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

Parágrafo 2. Para el desarrollo de competencias de seguridad vial, el Ministerio de Transporte junto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, realizará programas especiales, que permitan fortalecer el acompañamiento a las instituciones educativas públicas y privadas, de manera permanente, en los procesos de implementación de planes estratégicos en seguridad vial.

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

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

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

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

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

Parágrafo 1°: Los organismos de tránsito y la Policía Nacional trabajarán en conjunto con los administradores de los parqueaderos para garantizar la implementación efectiva de este plan de prevención en un plazo no mayor a 6 meses a partir de la aprobación de esta ley.

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

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

CAPÍTULO II
Incentivos a la conducción responsable

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

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

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

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

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

1. Realizarse la prueba psicológica requerida por la empresa de transporte, la cual verificará su idoneidad emocional y mental para desempeñarse en el transporte de estudiantes. La prueba será realizada por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de conductores registrado ante el RUNT. El contenido de la prueba será definido entre el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Educación.

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

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

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

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

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

CAPÍTULO III
Transporte escolar

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

1. Realizar a los conductores de transporte escolar prueba psicológica específica para evaluar su idoneidad emocional y mental para el transporte de estudiantes. Esta prueba se realizará periódicamente para garantizar la seguridad de los menores.

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

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

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

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

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

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

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

Este sistema estará compuesto por:

1. Herramientas tecnológicas para el monitoreo en tiempo real de los vehículos y rutas, como sistemas GPS y sensores de seguridad.
2. Plataformas digitales para el registro y consulta de datos relacionados con las empresas operadoras, conductores y vehículos habilitados.
3. Algoritmos predictivos para la identificación de riesgos potenciales y el análisis de tendencias relacionadas con el vehículo que presta el servicio como de manera general de la operación del servicio.

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

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

Parágrafo 3°: Las Secretarías de educación, municipales y distritales, verificarán que todas las empresas, conductores y vehículos habilitados que presten servicios de transporte escolar, se encuentren registrados en el Sistema Nacional de Información para la Supervisión de Transporte Escolar.

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

CÁMARA DE REPRESENTANTES. -COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 05 de diciembre de 2024.-En sesión de la fecha, fué aprobado en primer debate, y en los términos anteriores, el Proyecto de Ley 136 de 2024 Cámara "POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE MEDIDAS PARA PROMOVER LA RESPONSABILIDAD DE LOS ACTORES VIALES Y LA SEGURIDAD VIAL." (Acta No. 023 de 2024) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 04 de diciembre de 2024, según Acta No. 22 en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que en el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.

IRMA LUZ HERRERA RODRIGUEZ
Coordinador Ponente

HERNANDO GONZÁLEZ
Presidente

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario General

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE CÁMARA DE REPRESENTANTES

Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 357/2025

FECHA: 13 de mayo de 2025

PARA: JAIME LACOUTURE PEÑALOZA
Secretario General

DE: RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

URGENTE	ENVIAR PROYECTO DE RESPUESTA	—
PARA SU INFORMACIÓN	DAR RESPUESTA Y ENVIAR COPIA	—
FAVOR DAR CONCEPTO	FAVOR TRAMITAR	X

Surtido el trámite previsto en los artículos 149 y siguientes de la Ley 5 de 1992, autorizo la publicación del presente informe de Ponencia para Segundo Debate, el texto definitivo aprobado en primer debate y el texto que se propone para segundo debate del Proyecto de Ley No. 136 de 2024 Cámara "POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE MEDIDAS PARA PROMOVER LA RESPONSABILIDAD DE LOS ACTORES VIALES Y LA SEGURIDAD VIAL"

La ponencia para segundo debate fue presentada por los Honorables Representantes IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ (Ponente Coordinadora) y DANIEL CARVALHO MEJÍA.

Proyecto de Ley Gaceta No. 1136/2024, PPD 2144/2024

- El proyecto fue anunciado para discusión y votación en primer debate el día 4 de diciembre de 2024 (Acta No. 22 de 2024) primer período de la legislatura 2024-2025.
- El proyecto fue discutido y aprobado en primer debate por la Comisión Sexta de la Cámara el día 5 de diciembre de 2024 (Acta No. 23 de 2025) primer período de la Legislatura 2024-2025.

Cordialmente,

RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

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

Bogotá, D.C., 13 de mayo de 2025

Autorizo la publicación del presente informe de Ponencia para Segundo Debate, el texto aprobado en primer debate y el texto que se propone para segundo debate del Proyecto de Ley No. 136 de 2024 Cámara "POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECE MEDIDAS PARA PROMOVER LA RESPONSABILIDAD DE LOS ACTORES VIALES Y LA SEGURIDAD VIAL"

La ponencia para segundo debate fue firmada por los Honorables Representantes IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ (Ponente Coordinadora), y DANIEL CARVALHO MEJÍA.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 357 /25 del 13 de mayo de 2025, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.

RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

C O N T E N I D O

Gaceta número 713 - martes, 13 de mayo de 2025

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia positiva para primer debate texto propuesto del proyecto de ley número 440 de 2024 Cámara, por el cual se modifica el artículo 43 de la Ley 99 de 1993 – por la cual se aumenta el porcentaje de inversión forzosa en proyectos de impacto medioambiental y se dictan otras disposiciones.....	1
Informe de ponencia positiva para segundo debate en Cámara de Representantes al proyecto de ley número 136 de 2024 Cámara, por medio del cual se establece medidas para promover la responsabilidad de los actores viales y la seguridad vial.	10