



8. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 142 DE 2022 SENADO

“Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales y se dictan otras disposiciones”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

CAPÍTULO I

Objeto y Principios Generales

ARTÍCULO 1º. Objeto. El objeto de la presente ley es garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente para todos los actores viales, regulando los principales factores de riesgo que atentan contra la seguridad de las personas en el territorio nacional; dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales y, reforzando los instrumentos normativos para disuadir a los conductores que realicen maniobras altamente peligrosas que ponen en riesgo la vida de las personas en las vías.

ARTÍCULO 2º. Principios generales.

Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante una movilidad segura, sostenible e incluyente. Las autoridades del Estado; las del sector central y descentralizado, competentes, de la Rama Ejecutiva del poder público en todos los niveles territoriales, deben garantizar la protección de la vida, de la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional a través de una movilidad segura, sostenible e incluyente así como el derecho colectivo a un ambiente sano a través de una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos, de la calidad de las infraestructuras de la red vial, de la seguridad de los vehículos terrestres motorizados y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías y carreteras públicas.

Prevención de muertes y traumatismos. La Política de Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de tránsito, transporte e infraestructura dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales.

Protección del ambiente. Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de éstos mediante innovación, desarrollo y uso de lastecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.

CAPÍTULO II

Sistemas de protección para niñas, niños y adolescentes en vehículos motorizados de 4 o más ruedas.

ARTÍCULO 3º. Sistema de Retención Infantil o SRI. Adiciónese al artículo 2 de la Ley 769 de 2002 las siguientes definiciones:

- Sistema de retención infantil (SRI): Conjunto de componentes que puede incluir una combinación de correas o componentes flexibles con una hebilla de cierre, dispositivos de ajuste, piezas de fijación y, en algunos casos, un dispositivo adicional como un capazo, un portabebés, una silla suplementaria o una pantalla de impacto, que puedan anclarse a un vehículo de motor. Está diseñado para reducir el riesgo del usuario en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo, limitando la movilidad del cuerpo.
- Sistema reforzado de retención infantil (SRIR): Dispositivo capaz de acoger en posición de supino o de sentado a un niño ocupante de un vehículo de motor. Está concebido para reducir el riesgo de que el niño sufra lesiones en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo, al limitar la movilidad del cuerpo.
- Sistema de sujeción infantil: Sistema que permite la conexión de un sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil a los vehículos.

ARTÍCULO 4º Número de pasajeros, Cinturones de Seguridad y Sistemas de Retención Infantil. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 82. Ningún vehículo automotor podrá llevar un número de pasajeros superior a la cantidad de asientos o plazas con cinturones de seguridad de tres (3) puntas así la tarjeta de propiedad del vehículo señale un número superior de pasajeros. En la fila delantera de asientos de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas según el número de cinturones de seguridad homologados disponibles además del cinturón del conductor. Los menores de doce (12) años solo podrán ocupar los asientos delanteros del vehículo si su estatura es superior a ciento cincuenta (150) centímetros.



PARAGRAFO: Se concederá un periodo de dos (2) años, contados a partir de la promulgación de la presente ley, para que los vehículos automotores hagan la transición que se estipula en el párrafo anterior.

ARTÍCULO 5º. Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 82 A. Transporte de niños menores de doce (12) años de menos de ciento cincuenta (150) centímetros en un vehículo automotor: Los menores de doce (12) años de edad con una estatura inferior a 150 centímetros, deberán hacer uso obligatorio de un sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil que corresponda a su edad, peso y estatura, ajustado e instalado mediante los sistemas de sujeción del vehículo diseñados para este fin. Las condiciones de uso en los diferentes servicios de transporte, así como el desempeño del sistema de retención infantil deben ser reglamentadas por el Gobierno Nacional, dentro de un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Los menores de quince (15) meses de edad siempre deberán viajar con el sistema de retención infantil o sistema reforzado de retención infantil orientado en sentido contrario a la marcha del vehículo.

Parágrafo 1: Es responsabilidad del conductor del vehículo asegurar que los menores de 12 años con una estatura inferior a 150 centímetros, se transporten con las condiciones establecidas en el presente artículo.

Parágrafo 2: Se adiciona un literal al artículo 131 de la ley 769 de 2002, así:

E.5. Quien transporte menores de doce (12) años de edad de menos de 150 centímetros, en el asiento delantero del vehículo o en los asientos traseros del vehículo, sin el sistema de retención infantil, o sin la orientación del sistema de retención infantil definida para menores de 15 meses. Además, el vehículo será inmovilizado.

Parágrafo 3: Se elimina el literal B22 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002.

ARTÍCULO 6º. Transporte escolar. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Superintendencia de Transporte reglamentará, en un plazo no mayor a seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley, los aspectos técnicos y el protocolo de inspección obligatorio en todo el territorio nacional para los vehículos que prestan servicio de transporte escolar, para lo cual el gobierno nacional tendrá como mínimo en cuenta el uso de sistemas de retención y sistemas de retención infantil, edad del vehículo, dimensiones y demás

condiciones de seguridad necesarias para proteger y proporcionar comodidad a los ocupantes del vehículo.

Parágrafo: La reglamentación de que trata el presente artículo, considerará lo establecido en la ley 2033 de 2020, referente a las disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso.

ARTICULO 7º. Transporte de niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos. El Gobierno Nacional diseñará, en un plazo no mayor a dos (2) años, un programa para garantizar la gratuidad de los desplazamientos de los niños, niñas y adolescentes en condición de vulnerabilidad en zonas rurales desde y hacia sus establecimientos educativos. En ningún caso los niños menores de diez (10) años podrán viajar como pasajeros en motocicleta.

ARTÍCULO 8º. Reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29. Sin perjuicio de que el Estado colombiano adhiera a alguno o a los dos Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son el Acuerdo de 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio, las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben cumplir los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos dos acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29.

El Ministerio de Transporte deberá definir de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años, los sistemas de seguridad en los términos del presente artículo y reglamentará sus especificaciones de uso y desempeño con el propósito de reducir la siniestralidad vial.

ARTÍCULO 9º. Modifíquese el parágrafo del Artículo 5 de la Ley 2251 de 2022 el cual quedará así:

Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial será responsable de implementar la adopción de los reglamentos contenidos en los acuerdos de la Organización de las Naciones Unidas, teniendo en cuenta los sistemas que el Gobierno Nacional defina, conforme a lo establecido en el artículo 8 de la presente ley. El Ministerio de Transporte promulgará en un plazo no mayor de tres (3) años todos los aspectos relacionados con los estándares técnicos

y procesos que en materia de seguridad vial debe cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en la vía.

Lo anterior sin perjuicio de las condiciones y estándares que se hayan pactado para aquellos contratos de concesión cuya ejecución este vigente a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley.

CAPÍTULO III

Conductores noveles, recategorización de la Licencia de Conducción

ARTÍCULO 10º. Modifíquese el párrafo del artículo 7º de la Ley 2251 de 2022, y asígnese numeración PARÁGRAFO 1º, el cual quedará así:

PARÁGRAFO 1º. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical. El Ministerio de Transporte definirá, de acuerdo con el expediente vial en materia de multas y sanciones por infracciones de tránsito las condiciones de recategorización.

ARTÍCULO 11º. Adiciónese dos párrafos nuevos al artículo 7º de la Ley 2251 de 2022, del siguiente tenor:

PARÁGRAFO 2º. Quien aspira a la licencia de conducción por primera vez, se conocerá como conductor novel y se le expedirá la licencia con una vigencia de dos (2) años.

De conformidad con los términos de vigencia de las licencias de conducción establecidas en el artículo 22 de la Ley 769 de 2002, la renovación de la licencia de conducción del conductor novel, será gratuita, siempre y cuando cumpla con los requisitos establecidos en los artículos 22 y 23 del Código Nacional de Tránsito y Transporte

PARÁGRAFO 3º. El Ministerio de Transporte, tendrá un plazo máximo de seis (6) meses, a partir de la expedición de la presente ley, para reglamentar lo relacionado con las categorías

de las licencias de conducción incorporando la categoría de conductor novel, así como las restricciones graduales que tendrán este tipo de actores viales.

CAPÍTULO IV

Vehículos de dos ruedas motorizadas, patinetas y aforo en peajes

ARTÍCULO 12º. Adiciónese un párrafo al artículo 68 de la Ley 769 de 2002, así:

Parágrafo 3º. Dando aplicación a los principios bajo los cuales se planea y desarrolla la infraestructura del transporte, en especial, el de calidad del servicio, capacidad, conectividad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad ambiental, las obras de infraestructura, especialmente aquellas que comunican municipios conurbados o de cortas distancias, que los hacen dormitorio de las ciudades núcleos o capitales, las autoridades competentes deberán realizar los estudios técnicos necesarios para verificar la viabilidad de implementar carriles preferenciales para motociclistas y ciclistas, con el objetivo de proteger la vida e integridad de estos usuarios vulnerables de la vía.

La implementación de los carriles preferenciales para motocicletas y ciclistas se hará en las vías en donde se permitan y serán adicionales a la infraestructura vial existente. En todo caso, este proceso será concertado con todos los actores viales.

Para estos efectos, en las estaciones de peajes existentes y las que se implementen en adelante, en las vías concesionadas y no concesionadas, es de obligatorio cumplimiento un registro de aforo del número de vehículos de dos ruedas motorizadas que atraviesan el peaje.

ARTÍCULO 13º. Adiciónese un párrafo al artículo 9 º de Ley 2251 de 2022, el cual quedará así:

(...)

Parágrafo. Con el propósito de garantizar la seguridad vial en el país, el Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial establecerán la reglamentación, cronograma y régimen de transición para que las motocicletas que se fabriquen, comercialicen e importen en Colombia, cuenten con sistema de encendido automático de luces y sistemas de frenos avanzados, tales como frenos CBS o frenos antibloqueo ABS, así como los cascos, chasis, y autopartes de acuerdo a las normas internacionales armonizadas. El Ministerio de Transporte reglamentará la presente obligación, conforme a las normas técnicas contenidas en el Foro de Armonización Vehicular WP-29, en un término no mayor a seis (6) meses, a partir de la promulgación de la presente ley. En todo



caso, será necesario ajustar periódicamente la reglamentación conforme a la actualización de las normas técnicas.

El Gobierno Nacional prohibirá la comercialización e importación de todo elemento de seguridad y autopartes que no cumplan con las normas técnicas establecidas en la normatividad vigente.

ARTÍCULO 14º. Modifíquese el párrafo 1º del artículo 12º de la Ley 2251 de 2022.

Parágrafo 1º. El límite de velocidad máximo, para las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina será de treinta (30) kilómetros por hora. La velocidad por los carriles de ciclovía y cicloruta será hasta de veinte (20) kilómetros por hora.

ARTÍCULO 15º. Elimínese el párrafo 2º del artículo 12 de la Ley 2251 de 2022.

ARTÍCULO 16º. Elimínese el párrafo 2º del artículo 13 de la Ley 2251 de 2022.

CAPITULO V

Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas

ARTÍCULO 17º. Registro georreferenciado de siniestros viales con víctimas (fallecidos y lesionados) en todas las vías del país. Las autoridades de tránsito y demás entidades del orden nacional y territorial que elaboren los Informes Policiales de Tránsito - IPAT deben realizar, de manera obligatoria, la identificación, diligenciamiento y el reporte de las coordenadas geográficas de cada siniestro vial al sistema RUNT. El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita, gratuitamente y con periodicidad mínima mensual, los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial y a la Superintendencia de Transporte. Este registro servirá: a) para informar a los usuarios de las vías, b) como insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías del país, c) como herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial, para las autoridades territoriales, y d) para ejercer vigilancia y control por parte de la Superintendencia de Transporte. La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, construir una herramienta pública que permita la consulta de los puntos y tramos viales del país que presenten siniestros con víctimas (fallecidos y lesionados).

Parágrafo 1: Con el objeto de consolidar la información relacionada con lesiones causadas por siniestros viales, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, el Ministerio de Salud y Protección Social garantizará la transmisión de la información que esté relacionada con la seguridad vial a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, del Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de



Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) y del Sistema Integrado de Información de la Protección Social (SISPRO), gratuitamente y con periodicidad mínima mensual.

Parágrafo 2: Las autoridades competentes tomarán acciones correctivas y diseñarán políticas con el objetivo de reducir las lesiones corporales en todas las vías del país.

CAPITULO VI

De los delitos contra la seguridad vial

ARTÍCULO 18º. Adiciónese un artículo 353C a la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:

Artículo 353C. Conducir sin Licencia. El que condujere un vehículo automotor o motocicleta, sin haber obtenido la licencia de conducción legal de que trata el Código Nacional de Tránsito Ley 769 de 2002 y demás normas que la modifiquen o sustituyan, o la misma no se encuentre vigente, incurrirá en prisión de tres a seis meses y multa de trece (13) a setenta y cinco (75) salarios mínimos, legales, mensuales vigentes.

ARTÍCULO 19º. Adiciónese un artículo 353D a la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:

Artículo 353D. Conducir superando los límites máximos permitidos. El que condujere un vehículo automotor o motocicleta a una velocidad de treinta (30) kilómetros por hora o más, por encima de la velocidad máxima permitida en el sitio de ocurrencia del hecho, incurrirá en prisión de tres (3) a seis (6) meses y multa de trece (13) a setenta y cinco (75) salarios mínimos, legales, mensuales vigentes.

ARTÍCULO 20º. Adiciónese un artículo 353E a la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:

Artículo 353E. Conducir bajo el influjo de alcohol u otras sustancias psicotrópicas. El que condujere un vehículo automotor con presencia de alcohol en su organismo en una tasa igual o superior a ochenta (80) mg por decilitro de sangre, y/o con presencia en el organismo de otras sustancias psicotrópicas, incurrirá en prisión de tres (3) a seis (6) meses, sin perjuicio de las sanciones administrativas a que haya lugar.

CAPITULO VII

Disposiciones Finales

ARTÍCULO 21º. En un plazo no mayor a un (1) año, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberá estructurar un modelo de financiación dirigido a la ejecución de los planes, programas y proyectos de seguridad vial de los entes territoriales que hayan fijado un objetivo de disminución de lesiones corporales y fatalidades por siniestros viales en sus instrumentos de



política pública en favor de la seguridad vial con cargo al Fondo Nacional de Seguridad Vial, en ningún caso, financiará la formulación de dichas políticas.

ARTÍCULO 22°. Automatización de Controles: Conforme a lo establecido en los artículos 22 de la Ley 2050 de 2020, el artículo 15 de la Ley 2251 de 2022 y las disposiciones legales en materia de contratación estatal, con el objeto de mejorar el servicio de transporte público y de sus servicios conexos a los usuarios, la Superintendencia de Transporte podrá implementar los mecanismos de inspección, vigilancia y control para todos sus vigilados; para garantizar la imparcialidad, neutralidad y efectividad de los mecanismos de inspección, control y vigilancia, se prohíbe la participación o administración de tales mecanismos a quienes tengan el carácter de vigilado y a quienes en virtud de convenio o contrato presten servicios a los organismos de tránsito sujetos a vigilancia.

ARTÍCULO 23°. Agréguese un código numérico al artículo 468-1 del Estatuto Tributario, así:
Artículo 468-1. Bienes gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%). Los siguientes bienes están gravados con la tarifa del cinco por ciento (5%):

-87.15.00.00.10 Sistemas de Retención Infantil que puedan ser utilizados en el asiento de los vehículos.

ARTÍCULO 24°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

PEDRO HERNADO FLÓREZ PORRAS
Senador de la República