



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 1156

Bogotá, D. C., lunes, 6 de septiembre de 2021

EDICIÓN DE 24 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 99 DE 2021 SENADO

por la cual se amplía la población objeto del contrato de aprendizaje, se crea el contrato de aprendizaje extendido y se dictan otras disposiciones.

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY 99 DE 2021 SENADO "POR LA CUAL SE AMPLÍA LA POBLACIÓN OBJETO DEL CONTRATO DE APRENDIZAJE, SE CREA EL CONTRATO DE APRENDIZAJE EXTENDIDO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

1. ANTECEDENTES EN EL TRÁMITE LEGISLATIVO DEL PROYECTO.

El presente proyecto de ley fue radicado el pasado 2 de agosto de 2021 por los Honorables Senadores MILLA PATRICIA ROMERO SOTO, RUBY HELENA CHAGÜI SPATH, NICOLÁS PÉREZ VÁSQUEZ, MARÍA DEL ROSARIO GUERRA DE LA ESPRIELLA, AMANDA ROCIO GONZALEZ RODRIGUEZ, MARIA FERNANDA CABAL MOLINA, FERNANDO NICOLÁS ARAÚJO RUMIÉ, ERNESTO MACIAS TOVAR, ALEJANDRO CORRALES ESCOBAR, CARLOS FELIPE MEJIA MEJIA, PALOMA SUSANA VALENCIA LASERNA, JOHN HAROLD SUÁREZ VARGAS, JOSÉ OBDULIO GAVIRIA VÉLEZ, CIRO ALEJANDRO RAMÍREZ CORTÉS, FABIÁN GERARDO CASTILLO SUÁREZ, y el Senador JAVIER MAURICIO DELGADO MARTÍNEZ quien también funge como ponente del mismo y los Honorables Representantes EDWIN GILBERTO BALLESTEROS, JUAN DAVID VÉLEZ, CHRISTIAN GARCÉS, ESTEBAN QUINTERO CARDONA, JAIRO CRISTANCHO TARACHE, JHON JAIRO BERRIO LÓPEZ, JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA, JOHN JAIRO BERMÚDEZ GARCÉS, JUAN FERNANDO ESPINAL RAMÍREZ, JOSE JAIME USCÁTEGUI PASTRANA, EDWIN ALBERTO VALDÉS, JUAN MANUEL DAZA IGUARÁN, HERNAN HUMBERTO GARZON, MARGARITA MARÍA RESTREPO ARANGO, RUBEN DARIO MOLANO PIÑEROS, DIEGO JAVIER OSORIO JIMÉNEZ, ENRIQUE CABRALES BAQUERO, CÉSAR EUGENIO MARTÍNEZ RESTREPO y OSCAR LEONARDO VILLAMIZAR MENESES.

Fue repartido a la Comisión Séptima del Senado de la República, el pasado 17 de agosto de 2021, en donde honrosamente fuimos designados como ponentes los suscritos Milla Patricia Romero Soto y Javier Mauricio Delgado Ramírez.

2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY.

El proyecto de ley 99 de 2021 Senado, "POR LA CUAL SE AMPLÍA LA POBLACIÓN OBJETO DEL CONTRATO DE APRENDIZAJE, SE CREA EL CONTRATO DE APRENDIZAJE EXTENDIDO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" tiene por objeto modificar el Contrato de Aprendizaje actual, regulado en la ley 789 de 2002, en el entendido de extender sus beneficios a la población joven ya graduada, que no esté en proceso de formación y de esta manera generar mayores posibilidades de empleo para los jóvenes que han terminado sus estudios universitarios, tecnológicos o técnicos, y que no se han vinculado formalmente mediante un contrato de trabajo.

Desde el objeto de éste proyecto de ley se pretende generar para los jóvenes más contratos de aprendizaje y mejor remuneración, a propósito de la reactivación económica y desempleo que vive nuestro país, partiendo de la definición de la relación laboral como dupla armónica entre empleador y trabajador, generando mayores opciones para los jóvenes y facilitando oportunidades de contratación para los empleadores y empresa privada que a pesar de las difíciles circunstancias que ha atravesado la economía colombiana en los últimos 15 meses, le apuesta a la reactivación, productividad, crecimiento y generación de empleo.

El desempleo juvenil del 30% es un problema mayúsculo en Colombia, para ayudar a superar esta adversidad los congresistas del Centro Democrático con la valiosa e importante ayuda de congresistas de otros partidos, proponemos unas reformas al contrato de aprendizaje para que más personas, en su mayoría jóvenes, puedan emplearse con mejor remuneración de la que hoy en día establece el contrato de aprendizaje tradicional en aras de propender a su formación práctica de manera que, así, podrán adquirir más experiencia profesional, bien utilizar su tiempo, producir y aportar al desarrollo y crecimiento del país aportando su fuerza de trabajo.

Este proyecto sería para nuevos contratos de aprendizaje extendido, cuyos beneficiarios sean los jóvenes menores de 30 años que no hayan tenido previamente contrato laboral formal o contrato de aprendizaje, de manera que no se afecte de manera alguna, las cuotas, o plazas de los contratos de aprendizaje de los estudiantes en formación tal y como lo establece la ley 789 de 2002, por lo que los estudiantes, jóvenes en formación, técnicos, tecnólogos y estudiantes universitarios no verán afectada su posibilidad de ejercer como aprendices, en su calidad de estudiantes.

Hoy existen dos categorías de aprendices que se sugiere modificar, en el entendido de ampliar los beneficiarios a una nueva categoría denominada contrato de aprendizaje extendido. En la primera categoría pueden ser aprendices los estudiantes de técnicas y tecnológicas, (SENA). Se procura ampliar esta categoría a personas con el simple título de bachiller, de manera que puedan verse beneficiados con el nuevo contrato de aprendizaje extendido cuando el bachiller requiera trabajar y de esta manera satisfacer sus necesidades básicas y financiar sus estudios superiores. Recordemos que con la recientemente sancionada ley 2101 de 2021 que reduce la jornada laboral semanal en Colombia de 48 horas a 42 horas a la semana de manera gradual, sin reducir el salario de los trabajadores, liderada por el Centro Democrático y el Partido Conservador, los trabajadores colombianos tendrán mas tiempo libre para invertir en su formación, educación, y tiempo en familia, tiempo libre que un bachiller que se beneficie de este importante proyecto de ley puede invertir en su educación.

En esa categoría de aprendices la remuneración o apoyo de sostenimiento es del 75% del salario mínimo legal mensual vigente, se propone entonces que en el caso del Contrato de

<p>Aprendizaje extendido se reconozca el 100% de un salario mínimo legal mensual vigente a cargo de la empresa, contratante, o empleador y adicionalmente, que el Gobierno Nacional asuma los aportes al Sistema General de Pensiones en favor del beneficiario del contrato de aprendizaje extendido, a través de una cuenta notional, es decir, cuando el aprendiz extendido ya haya reunido los requisitos para acceder a la pensión de vejez en el régimen de prima media con prestación definida. De manera muy similar a como se reconoce para efectos de pensión de vejez el tiempo del servicio militar obligatorio, de esta manera no tendría impacto fiscal a corto plazo la presente iniciativa, redundando en la austeridad necesaria que debe reflejar el Estado colombiano debido a las consecuencias o efectos adversos generados por el Covid - 19, sobre todo en lo que respecta a productividad, economía y empleo.</p> <p>En la segunda categoría de beneficiarios actuales del contrato de aprendizaje se encuentran los estudiantes universitarios o de tecnologías o carreras técnicas quienes al igual que la primera categoría de beneficiarios actuales del contrato de aprendizaje, no verán afectados sus derechos, sus posibilidades de formación teórica y práctica, todas las características, cuotas, plazas, requisitos y derechos del contrato de aprendizaje actual continúan conforme están establecidos desde 2002, fecha en la cual se reguló el actual contrato de aprendizaje. El objeto de este proyecto de ley lo que busca es extender, estos beneficios contractuales tanto para el contratante, empresa o patrocinador, como para el aprendiz extendido en el entendido de que esa figura introducida en la legislación nacional por iniciativa del Gobierno de ÁLVARO URIBE VÉLEZ, se pueda multiplicar y así entonces una persona menor de 30 años, que no haya tenido contratación laboral previa, y se haya graduado de bachiller, técnico, tecnólogo o profesional en una institución educativa debidamente acreditada, o como operario o auxiliar del SENA, desarrolla formación práctica en una entidad o persona natural autorizada, denominada contratante formador práctico, para adquirir experiencia laboral y profesional, por un término que no podrá ser inferior a 1 año ni superior a 2 años, y por esto recibirá un apoyo de sostenimiento mensual, no inferior a un salario mínimo legal mensual vigente, adicionalmente, el contratante formador práctico deberá afiliarse al aprendiz extendido a la Aseguradora de Riesgos Laborales. El aprendizaje extendido estará afiliado al Régimen Subsidiado del Sistema de Seguridad Social en Salud y al Sistema General de Pensiones en el Régimen de Prima Media con Prestación Definida administrado por COLPENSIONES o la entidad que haga sus veces, a efecto de que ese tiempo que dure el contrato de aprendizaje extendido pueda ser computado para efectos de pensión de vejez cuando adquiera los requisitos establecidos en la ley para acceder a la pensión de vejez, los aportes a este régimen de seguridad social, serán efectuados por el Gobierno Nacional, a través del mecanismo de cuenta notional, cuando esa persona adquiera los requisitos exigidos para acceder a la pensión de vejez, a través de la emisión de un bono pensional por el tiempo que duró el contrato de aprendizaje extendido.</p>	<p>3. DERECHO COMPARADO.</p> <p>España</p> <p>El contrato para la formación y el aprendizaje, como se le denomina en España, tiene por objeto la cualificación profesional de los trabajadores en un régimen de alternancia de actividad laboral retribuida en una empresa con actividad formativa recibida en el marco del sistema de formación profesional para el empleo o del sistema educativo.</p> <p>La actividad formativa inherente al contrato será la necesaria para la obtención de un título de formación profesional, certificado de profesionalidad, certificación académica o acreditación parcial acumulable, y debe estar relacionada con la actividad laboral desarrollada en el puesto de trabajo. El período de formación se desarrollará durante la vigencia del contrato. Las empresas podrán financiar el costo de la formación mediante bonificaciones en las cotizaciones empresariales a la Seguridad Social.</p> <p>Dentro de los requisitos establecidos para perfeccionar esta forma especial de contratación, formación y desarrollo del aprendizaje y la contratación, en el país de la península ibérica se encuentra que podrá celebrarse con jóvenes mayores de dieciséis años y menores de veinticinco que carezcan de la cualificación profesional reconocida por el sistema de formación profesional para el empleo o del sistema educativo requerida para concertar un contrato en prácticas para el puesto de trabajo. El límite máximo de edad en España no se aplica cuando el contrato se celebre con personas con discapacidad.</p> <p>En comparativo con el contrato de aprendizaje colombiano regulado en la ley 789 de 2002, en aquel país tiene límite de edad mientras que en nuestro país no existe tal medida, ya respecto de los jóvenes, graduados, profesionales, técnicos o tecnólogos, no es claro si en aquel país se encuentran incluidos como beneficiarios de esa modalidad de contratación como lo pretende este proyecto de ley, haciendo más benéfica esta iniciativa en la realidad de nuestro país.</p> <p>De otro lado, en España se ofrecen incentivos a las empresas o empleadores que a diferencia del contrato de aprendizaje tradicional solo redunda en empleabilidad de aprendices o jóvenes de 16 a 25 años como ya lo relacionamos líneas atrás con el objeto de la cualificación profesional de los trabajadores en un régimen de alternancia de actividad laboral retribuida en una empresa con actividad formativa recibida en el marco del sistema de formación profesional para el empleo o del sistema educativo.</p> <p>Entre otros, los beneficios que encontramos en dicho país se resumen así:</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Quienes ejecuten contratos para la formación y el aprendizaje con personas en situación de discapacidad acceden a la posibilidad de obtener una reducción del 50% en las cuotas empresariales o aportes a la Seguridad Social previstas para los contratos para la formación y el aprendizaje. • Durante toda la vigencia del contrato se puede reducir el 100% de las cuotas empresariales a la Seguridad Social por contingencias comunes, así como las correspondientes a accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, desempleo, fondo de garantía salarial y formación profesional, correspondientes a dichos contratos, si el contrato se realiza por empresas cuya plantilla sea inferior a 250 personas, o del 75%, en el supuesto de que la empresa tenga una plantilla igual o superior a esa cifra. <p>En el contrato de aprendizaje tal y como se encuentra establecido actualmente en Colombia, no existen este tipo de beneficios por cuanto el aprendiz está afiliado al Régimen de Seguridad Social en Riesgos laborales y al Régimen de Seguridad Social en Salud, por cuenta de la empresa contratante, por lo que actualmente las empresas o contratantes, salvo lo referente a las prestaciones sociales, no tienen el beneficio de establece la legislación española, situación que se propone introducir en el presente proyecto de ley, toda vez que se propone que en el contrato de aprendizaje extendido, al momento de utilizar esta forma de contratación no laboral, se le de continuidad a la afiliación del aprendiz al Régimen General de Seguridad Social en Salud a través del régimen subsidiado, exonerando de esta manera de dicho aporte a la entidad, persona natural o jurídica contratante, quien sólo deberá asumir los aportes a la Aseguradora de Riesgos Laborales y lo más importante y novedoso de esta iniciativa legislativa, es que el aporte al Régimen de Seguridad Social en Pensión se hará por parte del gobierno nacional a través de COLPENSIONES, entidad a la que estará afiliado el aprendiz extendido y el término de duración de su contrato de aprendizaje extendido será tenido en cuenta al momento en que éste reúna los requisitos exigidos para acceder a la pensión de vejez en el régimen de prima media con prestación definida. Ese aporte no implica erogación económica en este momento de crisis económica para el estado Colombiano, ya que el aporte deberá ser valorado al momento en que el aprendiz extendido solicite su pensión de vejez o tramite la correspondiente indemnización sustitutiva de la pensión de vejez, todo esto a través del mecanismo de cuenta notional como sucede con las semanas de cotización de las personas que prestan el servicio militar obligatorio.</p> <p>Chile</p> <p>Por su parte, el Código del Trabajo Chileno establece en su Artículo 78 y siguientes: <i>"El contrato de aprendizaje es la convención en virtud de la cual un empleador se obliga a impartir a un aprendiz, por sí o a través de un tercero, en un tiempo y en condiciones determinados, los conocimientos y habilidades de un oficio calificado, según un programa establecido. Por otra parte, el aprendiz se obliga a cumplirlo y a trabajar mediante una remuneración convenida"</i>.</p>	<p>A su vez, el Estatuto de Capacitación y Empleo de ese mismo país, Ley N° 19.518, Artículo 59 y siguientes, establece que: <i>"Se entenderá por formación en la empresa, la que se desarrolle bajo la supervisión de un maestro guía. Comprenderá principalmente el desempeño práctico de las funciones y tareas inherentes a una ocupación u oficio, a fin de desarrollar competencias efectivas para el trabajo. Se entenderá por enseñanza relacionada, el conjunto de actividades ejecutadas principalmente fuera del puesto de trabajo. Su finalidad será impartir conocimientos y desarrollar habilidades directamente relacionadas con una ocupación u oficio fomentando los valores y actitudes aplicables al trabajo, que serán impartidos como complementos en la formación del aprendiz."</i></p> <p>Nótese que dentro de la normativa Chilena no se evidencia la preferencia o beneficio privilegiado en razón de la edad para los jóvenes, basta con el acuerdo de voluntades entre la empresa y el aprendiz, cuyas obligaciones para las partes básicamente se reducen en enseñar o impartir instrucción por parte de la empresa y en la prestación del servicio por parte del aprendiz mientras se forma de manera práctica. Situación que dista de la propuesta legislativa que presentamos para consideración y aprobación de los Congresistas de la República de Colombia, en beneficio de los jóvenes colombianos y de la reducción del desempleo con el doble propósito de la reactivación económica que nos ocupa en esta época de pandemia derivada del Covid -19, por cuanto, en la propuesta aquí fundamentada, estamos proponiendo que sean jóvenes graduados, sin experiencia laboral o profesional que no se hayan visto beneficiados con un contrato de aprendizaje previo, contrato de aprendizaje tradicional, y no cuenten con una vinculación laboral formal con anterioridad, con el ánimo de impulsar la experiencia laboral y profesional, abrir mayores y mejores posibilidades de desempeño profesional a los jóvenes, disminuir la tasa de desempleo e incentivar la contratación a través de esta novedosa figura por parte de los empleadores colombianos.</p> <p>Argentina</p> <p>En Argentina la regulación del contrato de aprendizaje y las pasantías educativas están previstas en la Ley N° 26.058 que prescribe que <i>"cuando las prácticas educativas se realicen en la propia empresa, se garantizará la seguridad de los alumnos y la auditoría, dirección y control a cargo de los docentes, por tratarse de procesos de aprendizaje y no de producción a favor de los intereses económicos que pudieran haber a las empresas. En ningún caso los alumnos sustituirán, competirán o tomarán el lugar de los trabajadores de la empresa"</i>.</p> <p>Con esta definición se intenta dar luz a la diferenciación entre aprendiz, pasante y trabajador, ya que, en aquel país, no estamos ante la finalidad tipificante del contrato de trabajo, como es la puesta de la fuerza de trabajo a la orden del empleador para contemplar su interés económico,</p>

sino que la relación presenta otras características que evaden la tradicional contraprestación "trabajo por salario".

En el informe argentino proferido en el marco de la Ley Nacional de Educación N° 26.206, se anunciaba que las autoridades jurisdiccionales tienen la función de propiciar la vinculación de las escuelas secundarias de todas las modalidades y orientaciones con el mundo de la producción y el trabajo para realizar "prácticas educativas en las escuelas, empresas, organismos estatales, organizaciones culturales y organizaciones de la sociedad civil, que permitan a los alumnos - mayores de dieciséis años de edad el manejo de tecnologías o brinden una experiencia adecuada a su formación y orientación vocacional (art. 33)".

Es por ello que en Argentina es necesario diferenciar entre contrato de aprendizaje y contrato de pasantía, como veremos más adelante, también es importante diferenciar en esta propuesta legislativa ambas figuras, ya que no se pretende ni modificar, alterando sus requisitos, características y beneficiarios el contrato de aprendizaje tradicional ni mucho menos lo que hasta el momento ha regulado la legislación colombiana, entre otros, el autor intelectual de esta propuesta, sobre las pasantías y prácticas profesionales, que retiramos, no se pretenden regular modificando de alguna manera lo que ya existe al respecto en la ley colombiana. Ya respecto del contrato de aprendizaje tradicional de igual manera no se propone modificar nada, solo extender, ampliar los beneficiarios de esta modalidad de contratación a los jóvenes ya graduados, bachilleres, profesionales universitarios, técnicos o tecnólogos.

El contrato de aprendizaje en Chile se encuentra previsto en el artículo 1 de la Ley N° 25.013, siendo modificado por la Ley N° 26.390, que cambia varias disposiciones de la Ley de Contrato de Trabajo (LCT). El vínculo tiene una "finalidad formativa teórico-práctica" que será descrita con precisión en un programa que resulte adecuado al plazo de duración del contrato, que se celebrará por escrito entre un empleador y un joven sin empleo de 16 a 28 años, el contrato debe registrarse en el libro especial del artículo 52 de la LCT y ante la seguridad social en la misma forma y oportunidad que los contratos de trabajo por tiempo indeterminado. Respecto del joven sin empleo entre los 16 a 28 años de edad, podemos llamar la atención de la similitud entre aquella legislación y la actual propuesta legislativa, encontrando nuevamente la diferencia en beneficios de esta propuesta, en tanto se ampliaría la población objeto del contrato de aprendizaje, mediante el contrato de aprendizaje extendido, a los jóvenes ya graduados y se establece el límite máximo de edad en 30 años de edad y no en 28 como lo regula la legislación chilena.

Continuando con el análisis del Régimen de Aprendizaje en Chile, para el menor de edad, encontramos, según lo establece el art. 22 de la Ley N° 26.390 que modifica el art. 1° de la Ley N° 25.013 las siguientes características:

- Tiene como finalidad la formación teórico-práctica;
 - La duración será de tres meses a un año;
 - La jornada máxima para el contrato de aprendizaje será de 40 horas semanales
 - La jornada no será de más de seis horas diarias, y la distribución desigual de las horas no podrá superar las siete horas diarias (según lo determinan los artículos 190 de la LCT y el artículo 1 de la Ley N° 25.013, modificados por el art. 9 y 22 de la Ley N° 26.390).
 - Se extenderá una constancia al finalizar el contrato acreditando experiencia y la especialidad adquirida.
 - Cumplido el plazo máximo no podrá celebrarse un nuevo contrato de aprendizaje respecto del mismo aprendiz;
 - Las empresas de servicios eventuales no podrán celebrar contratos de aprendizaje,
 - Deberá existir una proporción numérica consistente: el contrato de aprendizaje no podrá superar el 10% de los contratos por tiempo indeterminado,
 - Si la empresa contara con menos de 10 trabajadores o se tratase de un empresario sin dependientes, se admitirá un solo aprendiz;
 - En cuanto a la extinción del contrato, si es por voluntad unilateral del empleador se deberá cumplir con un preaviso de 30 días antes o en su defecto abonar una indemnización sustitutiva.
 - En caso de cumplimiento del plazo pactado, el empleador no es deudor de indemnización alguna, pero debe no obstante preavisar.
 - Está prohibido contratar como aprendiz a aquellos que hayan tenido una relación laboral previa con el mismo empleador.
- En esta última característica encontramos una similitud con la propuesta legislativa que se pone a consideración, aclarando que solo es aplicable al contrato de aprendizaje extendido aquí propuesto, solo aplica esta forma de contratación para nuevas contrataciones de jóvenes que no hayan tenido vínculo laboral formal con anterioridad.
- México**
- Por su parte en el país azteca, si bien la Ley General Educación no trata sobre aspectos específicos del aprendizaje en la educación técnica y tecnológica, en lo que se refiere a la modalidad de formación para el trabajo puntualiza el artículo 45 que "la formación para el trabajo procurará la adquisición de conocimientos, habilidades o destrezas, que permitan a quien la recibe desarrollar una actividad productiva demandada en el mercado, mediante alguna ocupación o algún oficio calificados".
- También se establece en la Secretaría de educación Pública de México que, "conjuntamente con las demás autoridades federales competentes, establecerá un régimen de certificación, aplicable

en toda la República, referido a la formación para el trabajo, conforme al cual sea posible ir acreditando conocimientos, habilidades o destrezas -intermedios o terminales- de manera parcial y acumulativa, independientemente de la forma en que hayan sido adquiridos". También determinará "los lineamientos generales aplicables en toda la República para la definición de aquellos conocimientos, habilidades o destrezas susceptibles de certificación, así como de los procedimientos de evaluación correspondientes, sin perjuicio de las demás disposiciones que emitan las autoridades locales en atención a requerimientos particulares. Los certificados, constancias o diplomas serán otorgados por las instituciones públicas y los particulares que señalen los lineamientos citados".

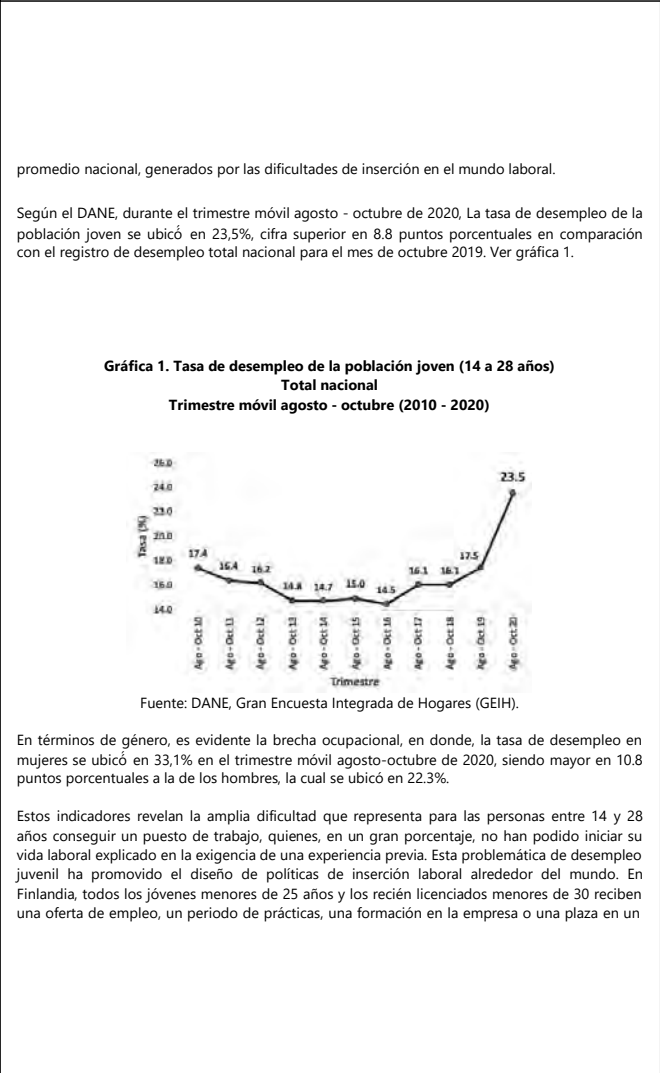
El contrato de aprendizaje tal y como está constituido en Colombia actualmente, no está concebido dentro de la legislación mexicana, existe si, un sistema de becas como mecanismo de vinculación de los subsistemas educativos con el mercado laboral en vista de la deserción de los jóvenes de sus estudios de Educación Media Superior. En esos casos, el gobierno federal ha procurado una variedad de opciones, algunas de las cuales están directamente relacionadas con el mundo laboral.

Así, por ejemplo, las becas de formación educativa en y para el trabajo presentan dos modalidades: (1) becas salario, modalidades prácticas profesionales y (2) becas salario, modalidad educación dual.

En este breve análisis desde el punto de vista del derecho comparado, cobra vital importancia, trascendencia y oportunidad la iniciativa legislativa que nos ocupa, toda vez que Colombia, quedaría como país pionero en la inserción laboral de profesionales, técnicos y tecnólogos, menores de 30 años, con garantía de cotizaciones al Sistema de Seguridad social en Pensiones, cobertura en el Sistema de Riesgos Laborales y obviamente en el en Sistema de Seguridad Social en Salud, sin dejar de lado la experiencia tanto laboral y profesional que adquieren a través de la extensión de este contrato de aprendizaje extendido.

4. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA.

Tras la llegada del COVID-19 a Colombia en marzo de 2020, el gobierno nacional declaró el estado de emergencia económica, social y ecológica en todo el territorio nacional. Obligando a mantener el aislamiento social dentro de la población, lo que a su vez restringió el normal desarrollo de la actividad productiva del sector empresarial. Lo anterior ha tenido un impacto en la gran mayoría de los sectores productivos, generando una disminución importante en el número de ocupados, la tasa de desempleo se ha ubicado en máximos históricos dejando a miles de colombianos sin un lugar de trabajo. Esta problemática es aún más profunda en la población joven, en donde, la tendencia muestra porcentajes de desempleo superiores al



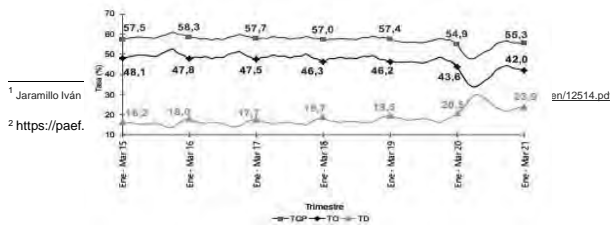
centro de enseñanza (Comisión Europea, "Propuesta", 2012). En Suecia, las políticas para combatir el desempleo juvenil incluyen una garantía para los menores de 25 años, de acceso al trabajo o a la formación tras cien días de estar desempleados, y delega en las autoridades territoriales la responsabilidad del seguimiento de los menores de 20 años que abandonan la formación (Higgins, 2012).

De este modo, la estrategia central europea contra el desempleo de esta población consiste en recomendar a los estados miembros que "velen por que todos los jóvenes menores de 25 años reciban ofertas de empleo, educación continua, formación de aprendiz o periodo de prácticas en un plazo de cuatro meses tras quedar desempleados o acabar la educación formal"¹. En este sentido, el desempleo en la población joven representa un desafío para el desarrollo económico en Colombia, el cual se enmarca en un reto de generación de nuevas oportunidades para la población juvenil que con la presente iniciativa legislativa se vería profundamente beneficiada.

Si bien los esfuerzos del gobierno nacional con programas como el Programa de Apoyo al Empleado Formar PAEF, que a la fecha ha arrojado un total de 142.624 empleadores favorecidos por cumplir todos los requisitos del programa y que terminaron por beneficiar 4.150.371 trabajadores para un total de más de 6 mil 840 millones de pesos girados en este programa en beneficio de los trabajadores colombianos², han surtido efectos positivos, aun así, se necesitan más esfuerzos representados en la generación de empleo juvenil.

Haciendo un comparativo de las cifras de desempleo juvenil y la tasa de ocupados en el trimestre abril – junio de 2020 y de 2021, encontramos que la tasa de ocupación (TO) para el total de personas entre 14 y 28 años fue 33,7%, en el periodo abril – junio de 2020, y para el mismo periodo en el año 2021, la tasa de ocupación (TO) para el total de personas entre 14 y 28 años fue 41,6%, presentando un aumento de 7,8 p.p. Por su parte, la tasa de desempleo (TD) de la población joven se ubicó en 29,5% en el mismo periodo de 2020 mientras que la tasa de desempleo (TD) de la población joven se ubicó en 23,3%, registrando una disminución de 6,2 p.p, para el periodo abril junio de 2021, lo que ratifica el reconocimiento que se merece el gobierno nacional en su lucha por disminuir el desempleo juvenil en Colombia. Ver grafica 2 y 3

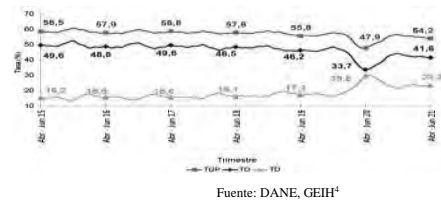
Gráfico 2. Tasa global de participación, ocupación y desempleo de la población joven Total nacional Trimestre abril - junio (2015 -2021)



¹ Jaramillo Iván

² <https://paef.gov.co>

Fuente: DANE, GEIH³
Gráfico 3. Tasa global de participación, ocupación y desempleo de la población joven Total nacional Trimestre enero - marzo (2015 -2021)



Fuente: DANE, GEIH⁴

A pesar de estas alentadoras cifras y disminución del desempleo juvenil, es claro que no es suficiente, esto es, los jóvenes, profesionales, técnicos y tecnólogos de nuestro país, menores de 30 años que no tengan una relación laboral formal o en su defecto que no hayan celebrado contrato de trabajo con anterioridad, necesitan nuevas oportunidades, ofertas laborales de vinculación laboral formal, por ello este proyecto de ley impactaría favorablemente a ellos. Sin desconocer que en estos momentos a pesar de los múltiples ofrecimientos del gobierno nacional para apalancar a los empleadores subsidiando hasta el 25% de un salario mínimo legal mensual vigente a los empleadores que celebren nuevos contratos de trabajo.

De ahí la importancia de este proyecto de ley, ya que los empleadores por cada trabajador pueden economizarse alrededor de \$ 186.247,83 por cada aprendiz extendido sin que eso implique un desconocimiento de los derechos de los trabajadores, por cuanto, como lo propone el proyecto de ley, el Gobierno Nacional a través del acogimiento de ese aprendiz extendido en el régimen subsidiado de salud, asumiría dicha obligación, misma que ya así el Joven no este vinculado laboralmente o lo esté de manera informal la asume el Sistema de Seguridad Social en Salud, en razón a que ese joven debe estar afiliado al régimen subsidiado de salud. De otro lado el aporte del empleador a la Administradora de Fondos Pensionales AFP, en este caso COLPENSIONES, debe ser asumido por el Estado colombiano, pero no ya, sino cuando el trabajador tramite su pensión de vejez, o indemnización sustitutiva de pensión de vejez, es decir dentro de 1300 semanas, 25 años aproximadamente.

³ https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/juventud/Boletin_GEIH_juventud_abr21_jun21.pdf

⁴ https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/juventud/Boletin_GEIH_juventud_abr21_jun21.pdf

Con base en las cifras de beneficiados del contrato de aprendizaje tradicional que ha publicado el SENA, entre los años 2015 y 2018 se han beneficiado más de 1700 personas del contrato de aprendizaje tradicional (ver gráfico 4) , de ahí que se estima que el numero de beneficiados con este proyecto ley, triplique, sino es que es más, la cifra de beneficiados, partiendo de que hay más de 1,5 millones de desempleados o en busca de trabajo y más de 5,7 millones de jóvenes inactivos, según cifras del DANE ⁵, estas serían, aproximadamente, las personas beneficiadas con esta iniciativa que favorece a bachilleres graduados, profesionales, técnicos y tecnólogos sin experiencia laboral anterior.

Grafica 4 Contratos de Aprendizaje Sennova 2015-2018



Fuente SENA Secretaría General⁶

5. IMPACTO FISCAL

El presente proyecto de ley, al no ordenar gasto a corto plazo, no comprende un impacto fiscal directo e inmediato y en consecuencia no requiere cumplir con lo establecido en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, ni se encuentra condicionado al aval del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Esto por cuanto ya el gobierno no tiene que disponer de capital sino cuando se vaya a pensionar el aprendiz, es decir, partiendo del supuesto de que sea un joven de 22 años recién graduado hombre, conforme al régimen pensional actual, tendría que hacer alguna erogación en 40 años aproximadamente, partiendo del hipotético de que ese aprendiz realiza aportes

⁵ <https://www.portafolio.co/economia/empleo/desempleo-en-los-jovenes-en-colombia-entre-abril-y-junio-del-2021-555027>

⁶ <http://sennova.senaedu.edu.co/SENNOVA2019.php>

continuos al sistema de pensiones.

El cálculo con una mujer sería inferior, estaríamos hablando de erogación económica en 35 años y equivaldría bajo el supuesto de que el contrato de aprendizaje extendido se celebre por un año a un aporte, bajo la modalidad de cuenta nacional, y sobre la base de un salario mínimo legal mensual vigente de \$145.364,16 mensuales, para un total de \$ 1.744.369,92 anuales, por cada joven que se beneficie del contrato de aprendizaje extendido, retirando que esto estaría representado en un bono pensional exigible al momento de acreditar los requisitos para acceder a la pensión de vejez del beneficiario del contrato de aprendizaje extendido.

De otro lado, es necesario remitirnos a la Jurisprudencia del primer nivel hermenéutico en materia constitucional; la Honorable Corte Constitucional quien en la Sentencia C-625 de 2010 con ponencia del Honorable Magistrado Nilson pinilla estableció que:

"Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso.

Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático.

Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una

vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7º de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo afecte la validez constitucional del trámite respectivo.


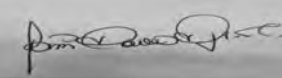
Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquél el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.

De allí que esta corporación haya señalado que corresponde al Gobierno el esfuerzo de llevar a los legisladores a la convicción de que el proyecto por ellos propuesto no debe ser aprobado, y que en caso de resultar infructuoso ese empeño, ello no constituye razón suficiente para tener por incumplido el indicado requisito, en caso de que las cámaras finalmente decidan aprobar la iniciativa cuestionada."

6. PROPOSICIÓN

Por las razones expuestas, en consideración al artículo 153 de la Ley 5 de 1992, respetuosamente solicitamos a los Honorables Senadores de la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Senado de la República, discutir y aprobar en Primer Debate el Proyecto De Ley 99 de 2021 Senado **"POR LA CUAL SE AMPLÍA LA POBLACIÓN OBJETO DEL CONTRATO DE APRENDIZAJE, SE CREA EL CONTRATO DE APRENDIZAJE EXTENDIDO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

De los Honorables Senadores,

 MILLA PATRICIA ROMERO SOTO COORDINADORA PONENTE Senadora Partido Centro Democrático	 JAVIER MAURICIO DELGADO MARTÍNEZ Ponente Senador Partido Conservador
--	--

7. TEXTO PROPUESTO PARA PROYECTO DE LEY 99 de 2021 SENADO

"POR LA CUAL SE AMPLÍA LA POBLACIÓN OBJETO DEL CONTRATO DE APRENDIZAJE, SE CREA EL CONTRATO DE APRENDIZAJE EXTENDIDO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

El Congreso de Colombia

DECRETA

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar el Contrato de Aprendizaje y crear el Contrato de Aprendizaje Extendido con el fin de aumentar el empleo en la población joven.

Lo dispuesto en la presente ley solo aplica para Contratos de Aprendizaje Extendido celebrados con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 2. Contrato de Aprendizaje Extendido. Adiciónese el artículo 30A a la ley 789 de 2002, el cual quedará así:

"Artículo 30A. Contrato de Aprendizaje Extendido. El contrato de aprendizaje extendido es una forma especial dentro del Derecho Laboral, adicional a lo establecido en la presente ley, mediante la cual una persona menor de 30 años, que no haya tenido contratación laboral previa, y se haya graduado de bachiller, técnico, tecnólogo o profesional en una institución educativa debidamente acreditada, o como operario o auxiliar del SENA, desarrolla formación práctica en una entidad o persona natural autorizada, denominada contratante formador práctico, para adquirir experiencia laboral y/o profesional, por un término que no podrá ser inferior a doce (12) meses ni superior a veinticuatro (24) meses, y por esto recibirá un apoyo de sostenimiento mensual, no inferior a un salario mínimo, que en ningún caso constituye salario. En el contrato de aprendizaje extendido no se causa el apoyo de sostenimiento mensual propio de la fase lectiva del contrato de aprendizaje tradicional.

Artículo 3. Aportes a la Seguridad Social. Adiciónese el artículo 30B a la ley 789 de 2002, el cual quedará así:
(...)

El contratante formador práctico deberá afiliarse al aprendiz extendido a la Administradora de Riesgos Laborales. El aprendiz extendido estará afiliado al Régimen Subsidiado del Sistema de Seguridad Social en Salud, el Ministerio de Salud reglamentará lo pertinente.

El aprendiz extendido estará afiliado al Sistema General de Pensiones en el Régimen de Prima Media con Prestación Definida administrado por COLPENSIONES o la entidad que haga sus

veces, el tiempo que dure el contrato de aprendizaje extendido será computado para efectos de pensión de vejez cuando adquiera los requisitos establecidos en la ley para dicha prestación en ese régimen, las contribuciones estarán definidas bajo el parámetro de cuenta notional a favor del aprendiz. Dicha entidad deberá, en cada caso concreto, cuando se reúnan los requisitos para acceder a la pensión de vejez, solicitar a la Nación a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público el bono pensional correspondiente al tiempo de ejecución del contrato de aprendizaje extendido, en ningún caso la base de cotización podrá ser inferior al monto del salario mínimo legal mensual vigente para la época de ejecución del contrato de aprendizaje extendido.

Artículo 4. Cuotas De Contrato De Aprendizaje Extendido. Adiciónese un parágrafo 3 al artículo 33 de la ley 789 de 2002 el cual quedará así.

Parágrafo 3. Los contratos de aprendizaje extendido de que trata esta ley, no modifican las cuotas de contratos de aprendizaje establecidas para estudiantes en formación y no se computarán para acreditar el cumplimiento de las mismas. Las personas naturales o jurídicas, podrán implementar por lo menos 1 contrato de aprendizaje extendido por cada 10 trabajadores, el cual solo podrá celebrarse por una única vez respecto de cada aprendiz extendido.

Artículo 5. Remisión General. En lo no regulado en esta ley serán aplicables las normas del contrato de aprendizaje tradicional, al contrato de aprendizaje extendido.

Artículo 6. Reglamentación. El Gobierno Nacional reglamentará lo dispuesto en la presente ley en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de su entrada en vigencia.

Artículo 7. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias

De los Honorables Senadores,

 MILLA PATRICIA ROMERO SOTO COORDINADORA PONENTE Senadora Partido Centro Democrático	 JAVIER MAURICIO DELGADO MARTÍNEZ Ponente Senador Partido Conservador
--	--


COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA. - Bogotá D.C., a los cinco (05) días del mes de septiembre del año dos mil veintiuno (2021) - En la presente fecha se autoriza la **publicación en Gaceta del Congreso de la República**, el siguiente Informe de Ponencia para Primer Debate y Texto Propuesto para Primer Debate.

NÚMERO DEL PRYECTO DE LEY: N° 99/2021

TÍTULO DEL PROYECTO: "POR LA CUAL SE AMPLÍA LA POBLACIÓN OBJETO DEL CONTRATO DE APRENDIZAJE, SE CREA EL CONTRATO DE APRENDIZAJE EXTENDIDO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Lo anterior, en cumplimiento de lo ordenado en el inciso 5° del artículo 2° de la Ley 1431 de 2011.

El Secretario,


JESÚS MARÍA ESPAÑA VERGARA
 SECRETARIO COMISIÓN SÉPTIMA

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 408 DE 2021 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 la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones.

<p style="text-align: center;">INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL PROYECTO DE LEY NO. 408 DE 2021 SENADO</p> <p>"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 la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones".</p> <p style="text-align: center;">TRÁMITE DEL PROYECTO</p> <p>Origen: Congresual</p> <p>Autores: Representante Rodrigo Rojas Lara, Senador Roy Leonardo Barreras Montealegre, Representante Diego Patiño Amariles, Representante Emeterio Montes De Castro, Representante Milton Angulo Viveros.</p> <p style="text-align: center;">ANTECEDENTES</p> <p>Esta iniciativa fue radicada por el Representante Rodrigo Rojas Lara, el Senador Roy Leonardo Barreras Montealegre, el Representante Diego Patiño Amariles, el Representante Emeterio Montes De Castro y el Representante Milton Angulo Viveros, el 16 de marzo de 2021 ante la Secretaría General del Senado de la República, siendo publicada en la Gaceta del Congreso No. 145 de 2021.</p> <p>Con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario, y en atención a lo establecido en el artículo 150, de la Ley 5, de 1992, el secretario de la Comisión Sexta Constitucional Permanente me notificó mediante oficio; mi designación como única ponente de este proyecto, razón por la cual hoy presento el Informe de Ponencia para Primer Debate ante esta célula legislativa, dándole cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 153, de la referida Ley 5. Posteriormente fue rendido primer debate ante la Comisión Sexta del Senado de la República, lo que obedece a la presentación de la presente segunda ponencia.</p>	<p style="text-align: center;">OBJETO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA</p> <p>El presente proyecto de ley tiene como objeto 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 la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, reforzando los instrumentos normativos para luchar contra la violencia vial.</p> <p style="text-align: center;">EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</p> <p>MARCO JURÍDICO DEL PROYECTO DE LEY</p> <p>El Proyecto de Ley a que se refiere esta ponencia cumple con lo establecido en el artículo 140, numeral 1°, de la Ley 5ª de 1992, pues se trata de una iniciativa Congressional presentado a consideración del Congreso de la República por el Representante Rodrigo Rojas Lara, el Senador Roy Leonardo Barreras Montealegre, el Representante Diego Patiño Amariles, el Representante Emeterio Montes De Castro y el Representante Milton Angulo Viveros.</p> <p>Cumple además, con lo dispuesto en los artículos 154, 157, 158 y 169 de la Constitución Política, referentes a su origen, las formalidades de publicidad, unidad de materia y título de la ley. Así mismo, es coherente con el artículo 150 de la Constitución que manifiesta que dentro de las funciones del Congreso está la de hacer las leyes.</p>
---	---

<p>1. FUNDAMENTOS JURÍDICOS</p> <p>1.1 Constitución Política de Colombia.</p> <p>ARTICULO 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.</p> <p>Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.</p> <p>ARTICULO 82. Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.</p> <p>Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común</p> <p>1.2 Legales</p> <p>Ley 769 de 2002 : "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones"</p> <ul style="list-style-type: none"> • ARTÍCULO 4o. ACREDITACIÓN DE FORMACIÓN-PROGRAMAS DE SEGURIDAD. Los directores de los organismos de tránsito deberán acreditar formación profesional o experiencia de dos (2) años o en su defecto estudios de diplomado o postgrado en la materia. El Gobierno Nacional reglamentará la formación técnica, tecnológica o profesional que deberá acreditarse para ser funcionario o autoridad de tránsito. Texto subrayado declarado INEXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-530 de 2003. 	<p>PARÁGRAFO 1o. El Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial para disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales, de control de piratería e ilegalidad. <u>(Subrayado fuera del texto)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • ARTÍCULO 50. CONDICIONES MECÁNICAS Y DE SEGURIDAD. Por razones de seguridad vial y de protección al ambiente, el propietario o tenedor del vehículo de placas nacionales o extranjeras, que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas y de seguridad. • ARTÍCULO 56. OBLIGATORIEDAD DE ENSEÑANZA. Se establecerá como obligación en la educación Preescolar, Básica Primaria, Básica Secundaria y Media Vocacional, impartir los cursos de tránsito y seguridad vial previamente diseñados por el Gobierno Nacional. (...) <p>Ley 1702 De 2013 : "Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Artículo 5°. Definiciones. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Seguridad Vial. Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.</p> <p>(...)</p>
<p>Resolución 3752 de 2015: "Por la cual se adoptan medidas en materia de seguridad activa y pasiva para uso en vehículos automotores, remolques y semirremolques".</p> <ul style="list-style-type: none"> • ARTÍCULO 4o. SISTEMA DE FRENOS. Es de obligatorio cumplimiento la utilización del Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS), para todos los vehículos automotores, remolques y semirremolques de ensamble o fabricación nacional e importados, que se comercialicen en Colombia. • ARTÍCULO 5o. BOLSAS DE AIRE. Es de obligatorio cumplimiento la utilización de mínimo dos (2) bolsas de aire delanteras "Frontal Airbags" en todos los vehículos para el transporte de pasajeros que tengan hasta diez (10) asientos incluido el del conductor y para el transporte de mercancías con un peso bruto vehicular máximo de 2.5 toneladas, de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia. • ARTÍCULO 6o. APOYACABEZAS O SISTEMAS DE RETENCIÓN DE CABEZAS. En todos los vehículos para el transporte de pasajeros que tengan hasta diez (10) asientos incluido el del conductor y para el transporte de mercancías con un peso bruto vehicular máximo de 2.5 toneladas, de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento la utilización de apoyacabezas o sistemas de retención de cabeza en los asientos que cuenten con cinturón de seguridad de tres puntos. <p>1.3 Jurisprudenciales</p> <p>Corte Constitucional Sentencia C-1090/03, MP: Clara Inés Vargas Hernández.</p> <p>(...) El legislador está en la obligación de expedir normas jurídicas que busquen salvaguardar la seguridad vial, y con ella, los derechos a la vida e integridad personal de los demás conductores y peatones, quienes se ven sometidos a un riesgo adicional generado por el comportamiento voluntario de un conductor, bien sea de servicio público de transporte de pasajeros o particular, quien decide fumar mientras conduce.</p> <p>(...)</p> <p>La regulación del transporte privado se encamina a establecer unos límites razonables al ejercicio de la libertad de locomoción, con el propósito de mantener unas condiciones</p>	<p>esenciales de vida en comunidad y se rige bajo los principios de seguridad, calidad, cubrimiento, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización. No obstante, al legislador le está vedado establecer restricciones a esa libertad o a la autonomía de las personas, salvo en los casos en que la misma afecte derechos de terceros o el interés general como es el caso de la seguridad vial.</p> <p>(...)</p> <p>Corte Constitucional Sentencia C-468/11, MP: María Victoria Calle Correa.</p> <p>(...)</p> <p>Según la jurisprudencia constitucional, las licencias de conducción son documentos públicos de carácter personal e intransferible que autorizan a una persona para conducir válidamente un vehículo automotor de acuerdo con las categorías que para cada modalidad se establezcan. Para su obtención, el legislador ha previsto una serie de requisitos, que para la conducción de vehículos de servicio público se hacen más exigentes. La licencia de conducción certifica, entonces, que quienes conducen vehículos automotores, actividad que tradicionalmente se ha considerado peligrosa, son realmente las personas a quienes el Estado ha concedido autorización para ello, por haber verificado previamente su idoneidad para el desempeño de tal actividad, es decir, la aptitud, física, mental, sicomotora, práctica, teórica y jurídica de una persona para conducir un vehículo por el territorio nacional. Cabe precisar, en todo caso, que la licencia de conducción no es el único requisito que los conductores de vehículos automotores deben cumplir para poder circular en ellos, además resulta obligatorio acreditar el cumplimiento de muchas otras condiciones, como por ejemplo, contar con una licencia de tránsito (art. 43 Ley 769 de 2002); estar amparado por un seguro obligatorio vigente (art. 42 Ley 769 de 2002); llevar dos placas iguales, una en el extremo delantero y otra en el extremo trasero del vehículo (art. 45 Ley 769 de 2002); inscribir el vehículo en el Registro Nacional Automotor, RUNT, (artículo 46 Ley 769 de 2002); contar con una revisión técnico-mecánica (art. 50 Ley 769 de 2002, modificado por el art. 9 de la Ley 1383 de 2010), entre otros.</p> <p>(...)</p> <p>Frente al requisito de saber leer y escribir para la obtención de la licencia de conducción de los vehículos automotores; la honorable Corte en esta misma providencia determinó:</p> <p>La medida cuestionada no ofrece en términos generales un tratamiento manifiestamente desproporcionado a quienes no saben leer ni escribir, ni limita</p>

excesivamente su derecho a la libre locomoción, (i) porque la actividad de conducir un vehículo automotor no es un derecho; (ii) porque la actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones; (iii) porque la restricción a la libertad de circulación que se podría producir por vía de exigir el requisito de saber leer y escribir para obtener la licencia de conducción, es menor, en tanto no genera la imposibilidad de circular o transportarse en cualquier tipo de vehículos; (iv) porque el legislador puede establecer limitaciones razonables y proporcionadas a la libertad de locomoción cuando se trata de salvaguardar intereses y valores superiores; (v) porque la medida además de concurrir a garantizar la seguridad de quien conduce y la de las demás personas, contribuye para que la condición de analfabeta no se perpetúe en el tiempo, no sólo porque el Estado está obligado a crear las condiciones para ello, sino porque se genera un estímulo adicional en quienes desean conducir y son iletrados, precisamente para superar tal condición; y (vi) porque el Estado ha adelantado una política educativa y un plan especial de alfabetización dirigido a disminuir de manera significativa las tasas de analfabetismo.

2. CONVENIENCIA DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley se traduce en el cumplimiento del mandato otorgado al legislador; de regular la actividad de tránsito automotor, con el fin de asegurar el cumplimiento del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, y derechos y libertades, y de los deberes sociales del Estado y de los particulares. ¹ Esto como consecuencia de la concepción de la misma; como una actividad riesgosa o de peligro, que obligatoriamente amerita una intervención especial que va desde la tipificación de conductas, la actividad sancionatoria y la orientación de medidas óptimas que garanticen la seguridad en la vía.

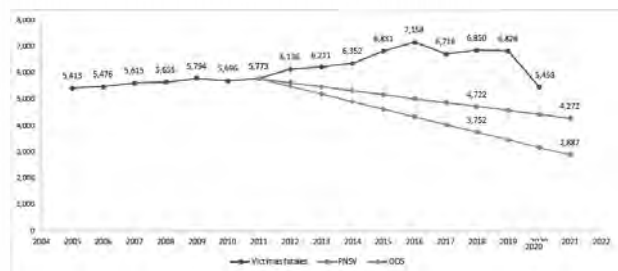
De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud: "Cada año se pierden aproximadamente 1,35 millones de vidas como consecuencia de los accidentes de tránsito. Entre 20 millones y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y

¹ Corte Constitucional, Sentencia C-969/2012, Magistrado Ponente: GABRIEL EDUARDO MENDOZA MARTELO

muchos de esos traumatismos provocan una discapacidad. Las lesiones causadas por el tránsito ocasionan pérdidas económicas considerables para las personas, sus familias y los países en su conjunto. Esas pérdidas son consecuencia de los costos del tratamiento y de la pérdida de productividad de las personas que mueren o quedan discapacitadas por sus lesiones, y del tiempo de trabajo o estudio que los familiares de los lesionados deben distraer para atenderlos. Los accidentes de tránsito cuestan a la mayoría de los países el 3% de su PIB."²

En el 2019 de acuerdo con los datos procesados por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, los siniestros viales en Colombia dejaron 6.826 personas fallecidas y 36.812 lesionadas. En 2019 murió una persona por siniestros viales cada 77 minutos.

- De acuerdo al PNSV 2011-2021, el país se comprometió a reducir en 26% las muertes en vía para el 2021. Esta meta no se logró, ni tampoco los compromisos de Colombia respecto al Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020



² OMS, Accidentes de Tránsito. Diciembre 7 de 2018. Documento electrónico disponible en: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

Datos preliminares con fecha de corte al 30 de noviembre de 2020

Fuente: Despacio.org

De acuerdo al PNSV 2011-2021, el país se comprometió a reducir en 26% las muertes en vía para el 2021. Esta meta no se logró, ni tampoco los compromisos de Colombia respecto al Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020.³

De las dos mil cuatrocientas sesenta y tres personas que han muerto entre enero y mayo de 2020, en accidentes de tránsito, ciento cuarenta y uno -141- corresponden a niños, niñas y adolescentes. Entre los cero y catorce años, siguen siendo más altas las muertes de niños y niñas en accidentes de tránsito (65) que por homicidio doloso (55), todas igualmente preocupantes y reclaman del Estado Colombiano medidas preventivas eficaces para proteger la vida y la integridad de todos los habitantes del territorio colombiano.

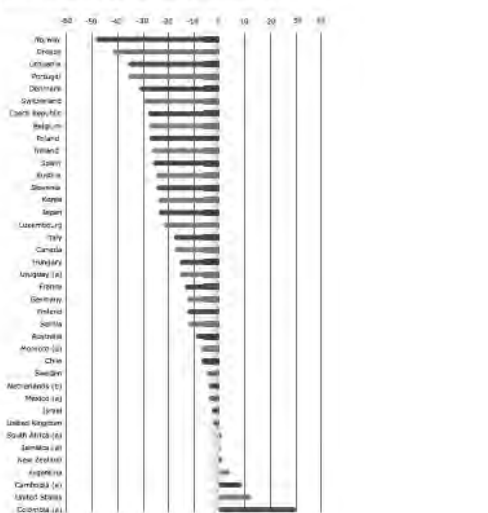
En lo relativo a las lesiones, entre enero y mayo de 2020 se presentaron seis mil cientos veintiocho -6.128- casos, en ese mismo periodo en 2019 se presentaron doce mil seiscientos veintidós casos, lo que, a pesar de representar una disminución de más del cincuenta por ciento, tampoco corresponde a la reducción promedio del parque automotor en circulación.⁴

³ Despacio.org. Situación de la seguridad vial vehicular en Colombia. Febrero de 2021. www.despacio.org

⁴ Proyecto de Ley 408 de 2021 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 la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021.

En comparación con otros países el porcentaje de siniestros en Colombia, es una cifra creciente año tras años; con excepción de 2020 dada su atipicidad.⁵

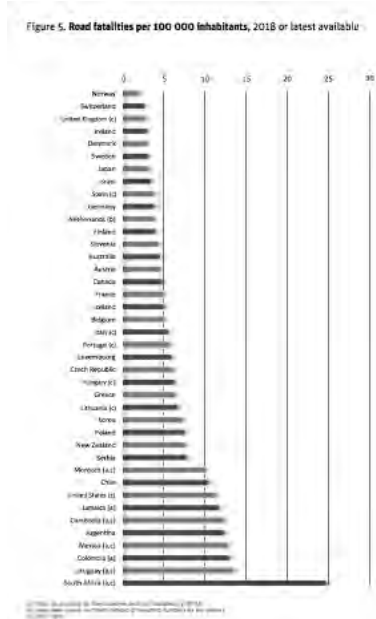
Figure 2: Percentage change in the number of road deaths, 2010-17



Fuente: Road Safety Annual Report, ITF/OCDE(2019)

⁵ OECD, Road Safety Annual Report 2019. Documento electrónico disponible en: <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/irtad-road-safety-annual-report-2019.pdf>

Es uno de los países con mayores casos de accidentes fatales por cada 100.000 habitantes como se muestra en la siguiente figura.



Fuente; Road Safety Annual Report, ITF/OCDE(2019)

Muy a pesar de los esfuerzos que el país ha venido haciendo en los ámbitos legislativo y ejecutivo y en los diferentes niveles de gobierno y de haber declarado la Seguridad Vial una política de Estado (2014), los objetivos planteados en el Plan Nacional de Seguridad Vial (2011-2021) de disminuir en un 26% las muertes entre 2011 a 2021 difícilmente se lograran causando, como se deja evidenciado, un inestimable daño a la vida y a la integridad física de las personas, además de los efectos sobre el desarrollo económico, social y ambiental de la Nación. Colombia, como muchos países de ingresos bajos y medios, no ha logrado ser efectiva en la disminución de muertes y lesiones por eventos de tránsito; la Organización Mundial de la Salud ha redefinido el problema de la seguridad vial, no como un problema de accidentes o siniestros, sino como un problema de lesiones corporales que atenta contra la vida, la integridad personal y la salud.⁶

Según esta misma organización, se debe abogar por la implementación del enfoque de sistemas de seguridad, el cual se traduce en un sistema de transporte seguro para todos los usuarios de las carreteras. Ese enfoque tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y los arcones seguros, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y reducir el número de lesiones graves.⁷

Resultante de lo anterior, el sistema de transporte debe ser adaptado a los límites biomecánicos humanos para disminuir la probabilidad de muerte o lesión. No es el conductor seguro, o la infraestructura segura, o el vehículo seguro, o las normas de tránsito más estrictas, etc., es, el sistema en su conjunto que debe ofrecer seguridad para garantizar que nadie pierda la vida o salga herido.

Bajo el Sistema Seguro, todos trabajan en conjunto para implementar medidas basadas en la evidencia que ayuden a reducir la posibilidad de colisiones y sus impactos, en caso de que lleguen a ocurrir. La planificación como la inversión en infraestructura deben considerar la seguridad vial como un elemento integral de la movilidad. Estas áreas de acción del enfoque de Sistema Seguro están integradas y van más allá de intentar persuadir a las personas para que cambien su comportamiento solo a través de educación

⁶ Proyecto de Ley 408 de 2021 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 la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021.
⁷ idem

o control. Estas áreas de acción incluyen atender los factores subyacentes, como el uso del suelo y la planificación de la movilidad, para depender menos de los vehículos y promover medios de transporte seguros, saludables y amigables con el medioambiente; gestión integral de la velocidad para obtener velocidades más seguras; intersecciones diseñadas de tal forma que permitan a las personas cruzar de manera segura; diseño de vías que respondan ante el error humano; mejoramiento del transporte público; diseño y tecnología de vehículos seguros; y una mejor coordinación y calidad de los servicios de emergencia y cuidados tras los eventos de tránsito.⁸

Medidas adoptadas en el Proyecto de Ley:

Teniendo en cuenta lo anterior, en particular las recomendaciones de la OMS, el presente proyecto de ley contiene:

- Adopción de principales estándares de seguridad vehicular: dado la posibilidad que éstos ofrecen de reducir y compensar el error humano y, de reducir el impacto de la colisión tanto para los ocupantes del vehículo, como para los usuarios fuera de él.

Los vehículos seguros desempeñan un papel esencial para evitar accidentes y reducir la probabilidad de lesiones graves. Existen algunos reglamentos de las Naciones Unidas sobre la seguridad de los vehículos que, si se aplicaran a los criterios de fabricación y producción de los países podrían salvar muchas vidas. Algunos de esos reglamentos exigen que los fabricantes de vehículos cumplan normas relativas a impactos frontales y laterales, incluyan el control electrónico de estabilidad (para prevenir el sobreviraje) y aseguren que todos los vehículos tengan airbags y cinturones de seguridad. Sin esas normas básicas, el riesgo de accidentes de tránsito aumenta considerablemente, tanto para los ocupantes del vehículo como para quienes están fuera de él.⁹

El Informe del Bien Público Regional desarrollado por el Banco Interamericano de Desarrollo y el LATIN-NCAP da cuenta que en América Latina se podrían salvar cerca de 40 mil vidas mejorando los estándares de seguridad vial de los vehículos

⁸ Proyecto de Ley 408 de 2021 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 la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021.
⁹ OMS, Accidentes de Tránsito. Diciembre 7 de 2018. Documento electrónico disponible en: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

que se comercializan en la región. Afirma el informe "En América Latina se ha demostrado por parte de Latin NCAP que los automóviles de pasajeros que se venden en la región, a pesar de verse iguales que los mismos o similares modelos de mercados de economías maduras, muestran niveles de seguridad inferiores. La principal recomendación es establecer como obligatoria la homologación de los vehículos y componentes respecto de los 17 Reglamentos ONU consensuados (...). Los Reglamentos ONU dan la especificación técnica que debe cumplir un elemento de seguridad para cumplir efectivamente su función. Por ejemplo, un auto puede tener ABS, pero puede que este no logre cumplir la función para la que está diseñado en ciertas condiciones de conducción. Las normas ONU además determinan técnicamente que parámetros deben cumplir las tecnologías para proteger efectivamente. Un airbag puede ser una "bolsa inflable" pero, si, por ejemplo, es muy rígida al inflarse puede dañar al pasajero o si es que no tiene suficiente presión podría no protegerle. Los Reglamentos ONU describen el comportamiento que deben cumplir cada tecnología en el automóvil".¹⁰

- Se insta la obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. Teóricamente, todas las vías se deberían concebir teniendo en cuenta la seguridad de todos los usuarios. Esto supondría velar por que hubiera servicios adecuados para peatones, ciclistas y motociclistas. Las aceras, los carriles para bicicletas, los cruces seguros y otras medidas de ordenamiento del tránsito pueden ser cruciales para reducir el riesgo de lesiones entre los usuarios.¹¹
- Estipula el otorgamiento graduado de licencias. Se propone como un medio para la disminución de las tasas de siniestros viales entre conductores novatos y jóvenes quien presentan un alto riesgo de verse incluidos en siniestro de tránsito.
- Crea un sistema de puntos asociado al comportamiento de los conductores, del cual se llevará a través del Registro Único de Conductores del RUNT, de conformidad con el procedimiento que establezca el Ministerio de Transporte dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de la presente Ley. De este

¹⁰ Proyecto de Ley 408 de 2021 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 la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones". Exposición de Motivos. Gaceta del Congreso 145 de 2021.
¹¹ OMS, Accidentes de Tránsito. Diciembre 7 de 2018. Documento electrónico disponible en: <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

sistema dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción. Esto con el fin de incentivar un buen comportamiento en la vía.

RELACION DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

En cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 3 de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, disposición por medio de la cual se le imparte a los autores y ponentes la obligación de presentar 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 presente proyecto, de acuerdo al artículo 286; manifiesto que, esta iniciativa legislativa no genera conflictos de interés a los congresistas que participen en su discusión y votación, por ser un proyecto que no resulta en un beneficio particular, actual y directo en su favor, de conformidad con lo establecido en el artículo 1 de la referida Ley 2003.

Ese beneficio particular se presenta cuando el congresista tiene un privilegio del cual no gozan el resto de los ciudadanos, es decir, no hay conflicto de interés cuando se trata del interés general, común a todos, es decir, si el interés se confunde con el que les asiste a todas las personas o a la comunidad en general, en igualdad de condiciones, no existe conflicto, pues en tal caso estaría actuando en interés de la colectividad y no en el suyo propio, en palabras del Consejo de Estado. El beneficio es actual cuando efectivamente se configura en las circunstancias presentes y es directo cuando se produce 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. En este caso, se trata de una norma de carácter general, que tiene por objeto eliminar el cobro por reconexión y reinstalación del servicio esencial de internet fijo para los estratos 1, 2 y 3 en todo el territorio nacional.

Sobre el respecto, el Consejo de Estado en sentencia proferida el 10 de noviembre de 2009, hace las siguientes precisiones al referirse a los elementos que deben concurrir para que se configure la violación al régimen de conflicto de intereses como causal de pérdida de investidura:

"No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que por se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el

*asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna"*¹²(SUBRAYADO FUERA DE TEXTO).

Sin embargo, el conflicto de interés y el impedimento es un tema especial e individual en el que cada congresista debe analizar si puede generarle un conflicto de interés o debe presentar un impedimento.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

ARTÍCULO	MODIFICACIÓN
<p>TÍTULO</p> <p>"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 la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones".</p>	<p>"Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos para el diseño e implementación de la Política de Seguridad Vial con enfoque de Sistema Seguro y se dictan otras disposiciones"</p>
<p>ARTÍCULO 1º. Objeto. El objeto de la presente ley es garantizar el derecho a la</p>	<p>ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones</p>


¹² Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sentencia de 10 de noviembre de 2009, radicado No. FI. 01180-00 (Concejera Ponente: Martha Teresa Briceño de Valencia).

<p>vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, reforzando los instrumentos normativos para luchar contra la siniestralidad vial.</p>	<p>normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.</p>
<p>ARTÍCULO 2º. Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante la seguridad vial. Las autoridades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, de la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional 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 vehicular 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 públicas bajo los siguientes principios de seguridad vial:</p> <p>Sistema Seguro: Reconoce que en el centro del sistema tránsito y transporte están las personas, el error humano está latente y puede provocar siniestros viales. El sistema necesita poner capas de protección en forma de vías seguras y vehículos seguros. Todas las partes del sistema deberán fortalecerse en combinación para multiplicar los efectos protectores y si una parte falla, las otras aún protegerán a las personas.</p> <p>Prevención de muertes y traumatismos. La Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del</p>	<p>ARTÍCULO 2º. Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante la seguridad vial. Las Entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional así como el derecho colectivo a un ambiente sano promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular 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 públicas bajo los siguientes principios de seguridad vial:</p> <p>a). Sistema Seguro: Reconoce como prioridad del tránsito y transporte las personas, el error humano latente y generador de siniestros viales. El sistema necesita poner capas de protección en forma de vías y vehículos seguros. Todas las partes del sistema deberán fortalecerse en combinación para multiplicar los efectos protectores y si una parte falla, las otras aún protegerán a las personas. Prevención de muertes y traumatismos.</p> <p>Prevención de muertes y traumatismos. La Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema</p>

<p>sistema de tránsito y transporte 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</p>	<p>de tránsito y transporte 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</p>
<p>Responsabilidad compartida. Los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, así como los usuarios de las vías y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos, deben ser responsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema.</p> <p>Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación y la comercialización de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) a la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) fuera de él.</p> <p>Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito del ámbito nacional deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.</p>	<p>b). Responsabilidad compartida. Los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, así como los usuarios de las vías y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos, deben ser responsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema.</p> <p>c). Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) a la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) fuera de él.</p> <p>d) Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito del ámbito nacional deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.</p>


<p>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 y progreso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.</p>	<p>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 y progreso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.</p>	<p>ARTÍCULO 6º. Obligatoriedad de contemplar el Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá prever los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía. Deberá promover las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.</p>	<p>ARTÍCULO 6º. Obligatoriedad de contemplar el Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá propender por prever los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de tráfico en detrimento de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía. Deberá Propendiendo por la implementación de las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.</p>
<p>ARTÍCULO 5º. Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. El diseño geométrico de vías deberá considerar adicionalmente, especificaciones necesarias para buses, vehículos livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los efectos de diseño de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuados en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos.</p>	<p>ARTÍCULO 5º. Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. El diseño geométrico de vías, deberá considerar adicionalmente, siempre y cuando lo permita la capacidad y jerarquía de la vía; las especificaciones necesarias para buses, vehículos livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los efectos de diseño de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuados en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos.</p>	<p>CAPÍTULO III Reformas al Código Nacional de Tránsito</p>	<p>CAPÍTULO III Reformas al Código Nacional de Tránsito LICENCIA DE CONDUCCIÓN</p>
<p>Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial deben cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en vía.</p>	<p>Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial deben cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en vía.</p>	<p>ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.</p>	<p>ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.</p>
<p>fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió y categoría.</p>	<p>huella y tipo de sangre, categorías autorizadas, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió y categoría.</p>	<p>"ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p>	<p>"ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p>
<p>Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.</p>	<p>Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.</p>	<p>Para vehículos particulares:</p>	<p>Para vehículos particulares:</p>
<p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, tendrá derecho a que se le expida sin costo adicional la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control.</p>	<p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, tendrá derecho a que se le expida sin costo adicional la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control.</p>	<p>a) Saber leer y escribir.</p>	<p>a) Saber leer y escribir.</p>
<p>La Licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p>	<p>La Licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p>	<p>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.</p>	<p>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.</p>
<p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares, ante las autoridades públicas, practicados por Universidades públicas que garanticen cobertura nacional, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</p>	<p>c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares, ante las autoridades públicas, estos exámenes evaluarán el cumplimiento de los requisitos teórico-prácticos de aptitud en conducción y su practicados por Universidades públicas que garanticen cobertura nacional, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</p>
<p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>Para lo cual las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes por parte de las instituciones de educación superior reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, en el marco de la autonomía de las mismas.</p>	<p>Para lo cual las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes por parte de las instituciones de educación superior reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, en el marco de la autonomía de las mismas.</p>
<p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>d) Obtener un certificado de aprobación de cumplimiento de los requisitos teórico prácticos de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p>	<p>d) Obtener un certificado de aprobación de cumplimiento de los requisitos teórico prácticos de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p>
<p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>e) Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores, registrado ante el RUNT.</p>	<p>d) Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores, registrado</p>

<p>Para vehículos de servicio público: Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte"</p> <p>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 podría horizontal y vertical.</p>	<p>ante el RUNT.</p> <p>Para vehículos de servicio público: Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte"</p> <p>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 podría horizontal y vertical.</p> <p>Parágrafo 2º. Los exámenes referidos en el literal c del presente artículo podrán ser practicados por las Universidades</p>	<p>Públicas del país, garantizando la cobertura nacional. Las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes por parte de las instituciones de educación superior reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, en el marco de la autonomía de las mismas. A su vez, estas podrán delegar la verificación de los requisitos prácticos en los centros de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p>
<p>5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En todo caso, no se podrá exigir que el casco contenga el número de placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza.</p> <p>6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías".</p> <p>ARTÍCULO 11. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y con discriminación del tipo de usuario que resultó siniestrado en la vía (peatón, ciclista, usuario de moto, usuarios de T. pasajeros, usuario de V. individual, usuario de T. de carga, usuario de otro). Dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control, informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de</p>	<p>luzes delanteras y traseras encendidas.</p> <p>ARTÍCULO 11º. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de consolidar la información relacionada con lesiones corporales causadas por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial. Los concesionarios y las autoridades administradoras de infraestructura vial deberán reportar en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales. El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle.</p>	<p>política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a la Superintendencia de Transporte para tal fin.</p> <p>CAPITULO NUEVO VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO NUEVO. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora.</p> <p>La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.</p> <p>ARTÍCULO NUEVO. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo</p>

<p>en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los cien (100) kilómetros por hora.</p> <p>Para el servicio público, de carga el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.</p> <p>Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.</p> <p>PARÁGRAFO. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas de que trata el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales de que trata este artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía, los usuarios vulnerables, el uso del suelo y, el número de muertos y lesionados.</p>	<p>Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana deberán desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p>
<p>ARTICULO NUEVO. IMPLEMENTACION DE PLANES DE GESTION DE LA VELOCIDAD. Las autoridades de tránsito y transporte implementaran planes de gestión de la velocidad bianuales, encaminados al diagnóstico de zonas de alto riesgo y aplicación de medidas de regulación de los límites de velocidad, pacificación de tráfico, medidas de control y de educación. Estos planes considerarán medidas de mitigación de este factor de riesgo para los actores viales más vulnerables, en particular peatones, ciclistas y motociclistas Dichos planes serán reglamentados por el</p>	<p>TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN SENADO DE LA REPUBLICA</p>
<p>PROPOSICIÓN FINAL</p>	<p>PROYECTO DE LEY No. 408 DE 2021 SENADO</p>
<p>Por las anteriores consideraciones, propongo a la plenaria del honorable Senado de la República, darle Segundo Debate al Proyecto de Ley No. 408 de 2021 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 la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones", con las modificaciones propuestas.</p>	<p>"Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la Política de Seguridad Vial con enfoque de Sistema Seguro y se dictan otras disposiciones"</p>
 <p>ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ Senadora de la República</p>	<p>EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p>Decreta:</p>
<p>CAPITULO I Objeto y Principios Generales</p>	<p>ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.</p>
<p>a) Sistema Seguro: Reconoce como prioridad del tránsito y transporte las personas, el error humano latente y generador de siniestros viales. El sistema necesita poner capas de protección en forma de vías y vehículos seguros. Todas las partes del sistema deberán fortalecerse en combinación para multiplicar los efectos protectores y si una parte falla, las otras aún protegerán a las personas. Prevención de muertes y traumatismos.</p>	<p>ARTÍCULO 2º. Principios generales. Las Entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular 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 públicas bajo los siguientes principios de seguridad vial:</p>
<p>b) Responsabilidad compartida. Los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, así como los usuarios de</p>	<p>b) Responsabilidad compartida. Los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, así como los usuarios de</p>

<p>las vías y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos, deben ser responsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema.</p> <p>c) Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) a la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) fuera de él.</p> <p>d) Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito del ámbito nacional deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura vial.</p> <p>ARTÍCULO 3º. <i>Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre vehículos WP 29 y sus equivalentes de FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards por sus siglas en inglés).</i> La Agencia Nacional de Seguridad Vial unificará y armonizará todas las regulaciones relacionadas con la seguridad vial vehicular de manera que sean consistentes con la normativa internacional WP. 29 y FMVSS. En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 3 años, la Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las normas sobre seguridad activa y pasiva de los vehículos de ruedas, equipos y repuestos relacionadas con: i) Protección en caso de colisión frontal; ii) Protección en caso de colisión lateral; iii) Protección en caso de colisión lateral contra un poste; iv) Protección en caso de colisión trasera; v) Protección de peatones; vi) Control Electrónico de Estabilidad; vii) Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); viii) Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; ix) Cinturones de seguridad; x) Asientos y sus anclajes; xi) Apoyacabezas; xii) Emisiones contaminantes de los vehículos; xiii) Emisiones de CO2 y xiv) consumo de combustible. <u>La Superintendencia</u></p>	<p>de Industria y Comercio deberá garantizar <u>respeto de los fabricantes, el cumplimiento de las normas técnicas de producción y fabricación e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.</u></p> <p>Parágrafo. Lo anterior, sin perjuicio de que el Estado colombiano adhiera a alguno o a los tres Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son los Acuerdos de 1958 y 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 garantizar que se cumplan los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos tres acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29 y sus equivalentes de FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards por sus siglas en inglés).</p> <p>ARTÍCULO 4º. <i>Obligatoriedad de incorporar en el diseño vial especificaciones que prevengan y disuadan comportamientos de los usuarios que puedan poner en riesgo su vida, su integridad personal y su salud o la de terceros.</i> Para todos los efectos de diseño de vías de todas las jerarquías y para intervenciones de construcción de vías nuevas, rectificación, mejoramiento, rehabilitación y/o mantenimiento, el diseño de especificaciones técnicas incluyendo dispositivos viales, señalización y distribución, deberá prever mecanismos de disuasión de comportamientos de los usuarios que pongan en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables.</p> <p>ARTÍCULO 5º. <i>Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional.</i> El diseño geométrico de vías, deberá considerar adicionalmente, <u>siempre y cuando lo permita la capacidad y jerarquía de la vía;</u> las especificaciones necesarias para buses, vehículos livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los efectos de diseño de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuados en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos.</p>
<p><u>Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial deben cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en vía.</u></p> <p>ARTÍCULO 6º. Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá <u>propender</u> por prever los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de tráfico en detrimento de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía. <u>Propendiendo por la implementación de</u> las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN</p> <p>ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.</p> <p>El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, categorías autorizadas, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió y categoría.</p> <p>Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.</p> <p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, tendrá derecho a que se le expida sin costo adicional la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos</p>	<p>efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control.</p> <p>La Licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> <p>Para vehículos particulares:</p> <p>a) Saber leer y escribir.</p> <p>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.</p> <p>c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares, ante las autoridades públicas, <u>estos exámenes evaluarán el cumplimiento de los requisitos teórico-prácticos de aptitud en conducción y su</u> resultado será registrado en el sistema RUNT.</p> <p>d) Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores, registrado ante el RUNT.</p> <p>Para vehículos de servicio público:</p> <p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte"</p>

<p>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 podría horizontal y vertical.</p> <p>Parágrafo 2º. Los exámenes referidos en el literal c del presente artículo podrán ser practicados por las Universidades Públicas del país, garantizando la cobertura nacional. Las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes por parte de las instituciones de educación superior reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, en el marco de la autonomía de las mismas. A su vez, estas podrán delegar la verificación de los requisitos prácticos en los centros de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p> <p>ARTÍCULO 9. Modifíquese el artículo 124 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 124. SISTEMA DE PUNTOS DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN: Crease un sistema de puntos asociado al comportamiento de los conductores, del cual se llevará a través del Registro Único de Conductores del RUNT, de conformidad con el procedimiento que establezca el Ministerio de Transporte dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de la presente Ley. De este sistema dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción.</p> <p>A todos los titulares actuales y nuevos de una licencia de conducción de cualquier categoría, se le asignarán un total de 24 puntos al momento del otorgamiento, los cuáles serán reducidos o recuperados de acuerdo con su comportamiento como conductor, de conformidad con lo establecido en la presente ley.</p> <p>Sin perjuicio de las sanciones que procedan, el descuento de puntos se aplicará separadamente por cada una de las infracciones cometidas, aún si el conductor acepta la conducta y paga la multa con descuento.</p>	<p>Las autoridades de tránsito competentes de adelantar el proceso contravencional, descontarán puntos al conductor que sea sancionado o acepte la comisión de las infracciones establecidas en el artículo 131 de la presente Ley, así:</p> <p>a) 3 puntos para las infracciones del literal A.</p> <p>b) 6 puntos, para las infracciones del literal B.</p> <p>c) 12 puntos, para las infracciones del literal C.</p> <p>d) 20 puntos, para las infracciones de los literales D y E.</p> <p>e) Para las infracciones del literal F, si la suspensión de la licencia, supera aquella establecida para la pérdida total de los puntos, se establece la imposibilidad de recuperar puntos, mientras dure la suspensión establecida para la falta conforme lo establecido en el artículo 152 de la presente ley.</p> <p>Las autoridades de tránsito están obligadas a reportar las sanciones dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la finalización del proceso contravencional, para que el sistema descuenta automáticamente los puntos.</p> <p>La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema, implica la suspensión automática de la licencia de conducción por 6 meses.</p> <p>Cuando el registro de una infracción implique la pérdida total de puntos, la autoridad que realizó dicho registro, remitirá la respectiva comunicación al infractor a la última dirección registrada por éste en el RUNT; los conductores podrán consultar sus puntos de forma gratuita en el sistema.</p> <p>Si en un periodo de un (1) año después de impuesta la última sanción establecida en los literales A, B, C, D Y E, del artículo 131 de la presente Ley, no se registra la comisión de nuevas infracciones de tránsito, el conductor el sistema restablecerá la totalidad de los puntos perdidos.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá reglamentar la creación de cursos especializados para la recuperación de puntos, en todo caso, cumplido el periodo de</p>
<p>suspensión de la licencia por pérdida de puntos se deberá realizar un curso de por lo menos 15 horas para la reactivación de la licencia de conducción.</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO IV</p> <p style="text-align: center;">OBLIGACIONES DE CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS</p> <p>ARTÍCULO 10. Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>"Artículo 94. Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.</p> <p>No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.</p> <p>No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.</p> <p>Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.</p> <p>No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</p> <p>Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.</p> <p>Los conductores y los acompañantes, cuando los hubiere, deberán utilizar casco de seguridad en estado íntegro, que corresponda a la talla correcta, con protección total de cráneo, sujetos; y cumplir con los demás criterios que fije el Ministerio de Transporte.</p> <p>La no utilización del casco de seguridad o que no cumpla con las condiciones exigidas dará lugar a la inmovilización del vehículo."</p>	<p>ARTÍCULO 11. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>"Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código. 2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor. 3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores. 4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas. 5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En todo caso, no se podrá exigir que el casco contenga el número de placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza. 6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías". <p style="text-align: center;">CAPITULO V</p> <p style="text-align: center;">Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas y registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión.</p> <p>ARTÍCULO 12º. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de consolidar la información relacionada con lesiones corporales causadas por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial. Los concesionarios y las autoridades administradoras de infraestructura vial deberán reportar en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales.</p>

<p>El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle.</p> <p>ARTÍCULO 13º. Registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión. Con el objeto de garantizar el derecho a la información del consumidor, el Registro Único Nacional de Tránsito publicará anualmente, en su página web, un registro consolidado a partir de la información consignada en el Registro Nacional de Automotores y en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, de los vehículos que estuvieron involucrados en un siniestro de tránsito con resultado de muerte o lesión que contenga la marca, modelo y tipo de vehículo, así como la edad del parque automotor inscrito en el sistema. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT emita la información gratuitamente.</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO VI VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 14º. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora.</p> <p>La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.</p> <p>ARTÍCULO 15º. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los cien (100) kilómetros por hora.</p> <p>Para el servicio público, de carga el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los</p>	<p>ochenta (80) kilómetros por hora.</p> <p>Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.</p> <p>PARÁGRAFO. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas de que trata el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales de que trata este artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía, los usuarios vulnerables, el uso del suelo y, el número de muertos y lesionados.</p> <p>ARTÍCULO 16º. IMPLEMENTACIÓN DE PLANES DE GESTION DE LA VELOCIDAD. Las autoridades de tránsito y transporte implementarán planes de gestión de la velocidad bianuales, encaminados al diagnóstico de zonas de alto riesgo y aplicación de medidas de regulación de los límites de velocidad, pacificación de tráfico, medidas de control y de educación. Estos planes considerarán medidas de mitigación de este factor de riesgo para los actores viales más vulnerables, en particular peatones, ciclistas y motociclistas Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana deberán desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial</p> <p>ARTÍCULO 17º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <div style="text-align: center;">  <p>ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ Senadora de la República</p> </div>
<p style="text-align: center;">TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISION SEXTA DEL SENADO DE LA REPUBLICA, EN SESION REALIZADA EL DÍA 16 DE JUNIO DE 2021, DEL PROYECTO DE LEY No. 408 DE 2021 SENADO</p> <p style="text-align: center;">“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 LA SEGURIDAD VIAL BAJO EL ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">Decreta:</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO I Objeto y Principios Generales</p> <p>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 la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, reforzando los instrumentos normativos para luchar contra la siniestralidad vial.</p> <p>ARTÍCULO 2º. Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante la seguridad vial. Las autoridades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, de la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional 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 vehicular 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 públicas bajo los siguientes principios de seguridad vial:</p> <p>Sistema Seguro: Reconoce que en el centro del sistema tránsito y transporte están las personas, el error humano está latente y puede provocar siniestros viales. El sistema necesita poner capas de protección en forma de vías seguras y vehículos seguros. Todas las partes del sistema deberán fortalecerse en combinación para multiplicar los efectos protectores y si una parte falla, las otras aún protegerán a las personas.</p> <p>Prevención de muertes y traumatismos. La Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de tránsito y transporte 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</p> <p>Responsabilidad compartida. Los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, así como los usuarios</p>	<p>de las vías y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos, deben ser responsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema.</p> <p>Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación y la comercialización de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) a la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) fuera de él.</p> <p>Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito del ámbito nacional deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.</p> <p>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 y progreso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura vial.</p> <p>ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre vehículos WP 29 y sus equivalentes de FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards por sus siglas en inglés). La Agencia Nacional de Seguridad Vial unificará y armonizará todas las regulaciones relacionadas con la seguridad vial vehicular de manera que sean consistentes con la normativa internacional WP. 29 y FMVSS. En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 3 años, la Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las normas sobre seguridad activa y pasiva de los vehículos de ruedas, equipos y repuestos relacionadas con: i) Protección en caso de colisión frontal; ii) Protección en caso de colisión lateral; iii) Protección en caso de colisión lateral contra un poste; iv) Protección en caso de colisión trasera; v) Protección de peatones; vi) Control Electrónico de Estabilidad; vii) Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); viii) Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; ix) Cinturones de seguridad; x) Asientos y sus anclajes; xi) Apoyacabezas; xii) Emisiones contaminantes de los vehículos; xiii) Emisiones de CO2 y xiv) consumo de combustible. La Superintendencia de Industria y Comercio deberá garantizar respecto de los fabricantes, el cumplimiento de las normas técnicas de producción y fabricación e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.</p> <p>Parágrafo. Lo anterior, sin perjuicio de que el Estado colombiano adhiera a alguno o a los tres Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son los Acuerdos de 1958 y 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997</p>

<p>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 garantizar que se cumplan los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos tres acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29 y sus equivalentes de FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards por sus siglas en inglés).</p> <p>ARTÍCULO 4º. Obligatoriedad de incorporar en el diseño vial especificaciones que prevengan y disuadan comportamientos de los usuarios que puedan poner en riesgo su vida, su integridad personal y su salud o la de terceros. Para todos los efectos de diseño de vías de todas las jerarquías y para intervenciones de construcción de vías nuevas, rectificación, mejoramiento, rehabilitación y/o mantenimiento, el diseño de especificaciones técnicas incluyendo dispositivos viales, señalización y distribución, deberá prever mecanismos de disuasión de comportamientos de los usuarios que pongan en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables.</p> <p>ARTÍCULO 5º. Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. El diseño geométrico de vías deberá considerar adicionalmente, especificaciones necesarias para buses, vehículos livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los efectos de diseño de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuados en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos.</p> <p>ARTÍCULO 6º. Obligatoriedad de contemplar el Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá prever los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de tráfico en detrimento de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía. Deberá promover las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN</p> <p>ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.</p> <p>El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha</p>	<p>técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, categorías autorizadas, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió y categoría.</p> <p>Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.</p> <p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, tendrá derecho a que se le expida sin costo adicional la licencia de conducción digital, que contendrá todos los</p> <p>datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control.</p> <p>La Licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> <p>ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> <p>Para vehículos particulares:</p> <ol style="list-style-type: none"> Saber leer y escribir. Tener dieciséis (16) años cumplidos. Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares, ante las autoridades públicas, practicados por Universidades públicas que garanticen cobertura nacional, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT. <p>Para lo cual las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes por parte de las instituciones de educación superior reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, en el marco de la autonomía de las mismas.</p> <ol style="list-style-type: none"> Obtener un certificado de aprobación de cumplimiento de los requisitos teórico prácticos de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.
<p>e) Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores, registrado ante el RUNT.</p> <p>Para vehículos de servicio público:</p> <p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte"</p> <p>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 podría horizontal y vertical.</p> <p>ARTÍCULO 9. Modifíquese el artículo 124 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 124. SISTEMA DE PUNTOS DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN: Crease un sistema de puntos asociado al comportamiento de los conductores, del cual se llevará a través del Registro Único de Conductores del RUNT, de conformidad con el procedimiento que establezca el Ministerio de Transporte dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de la presente Ley. De este sistema dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción.</p> <p>A todos los titulares actuales y nuevos de una licencia de conducción de cualquier categoría, se le asignarán un total de 24 puntos al momento del otorgamiento, los cuáles serán reducidos o recuperados de acuerdo con su comportamiento como conductor, de conformidad con lo establecido en la presente ley.</p> <p>Sin perjuicio de las sanciones que procedan, el descuento de puntos se aplicará separadamente por cada una de las infracciones cometidas, aún si el conductor acepta la conducta y paga la multa con descuento.</p> <p>Las autoridades de tránsito competentes de adelantar el proceso contravencional, descontarán puntos al conductor que sea sancionado o acepte la comisión de las infracciones establecidas en el artículo 131 de la presente Ley, así:</p> <ol style="list-style-type: none"> 3 puntos para las infracciones del literal A. 	<ol style="list-style-type: none"> 6 puntos, para las infracciones del literal B. 12 puntos, para las infracciones del literal C. 20 puntos, para las infracciones de los literales D y E. Para las infracciones del literal F, si la suspensión de la licencia, supera aquella establecida para la pérdida total de los puntos, se establece la imposibilidad de recuperar puntos, mientras dure la suspensión establecida para la falta conforme lo establecido en el artículo 152 de la presente ley. <p>Las autoridades de tránsito están obligadas a reportar las sanciones dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la finalización del proceso contravencional, para que el sistema descuente automáticamente los puntos.</p> <p>La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema, implica la suspensión automática de la licencia de conducción por 6 meses.</p> <p>Cuando el registro de una infracción implique la pérdida total de puntos, la autoridad que realizó dicho registro, remitirá la respectiva comunicación al infractor a la última dirección registrada por éste en el RUNT; los conductores podrán consultar sus puntos de forma gratuita en el sistema.</p> <p>Si en un periodo de un (1) año después de impuesta la última sanción establecida en los literales A, B, C, D Y E, del artículo 131 de la presente Ley, no se registra la comisión de nuevas infracciones de tránsito, el conductor el sistema restablecerá la totalidad de los puntos perdidos.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá reglamentar la creación de cursos especializados para la recuperación de puntos, en todo caso, cumplido el periodo de suspensión de la licencia por pérdida de puntos se deberá realizar un curso de por lo menos 15 horas para la reactivación de la licencia de conducción.</p> <p style="text-align: center;">CAPITULO IV OBLIGACIONES DE CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS</p> <p>ARTÍCULO 10. Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>"Artículo 94. Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.</p>

No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.

No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.

No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.

Los conductores y los acompañantes, cuando los hubiere, deberán utilizar casco de seguridad en estado íntegro, que corresponda a la talla correcta, con protección total de cráneo, sujetos; y cumplir con los demás criterios que fije el Ministerio de Transporte.

La no utilización del casco de seguridad o que no cumpla con las condiciones exigidas dará lugar a la inmovilización del vehículo."

CAPITULO V

Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas y registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión.

ARTÍCULO 11. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y con discriminación del tipo de usuario que resultó siniestrado en la vía (peatón, ciclista, usuario de moto, usuarios de T. pasajeros, usuario de V. individual, usuario de T. de carga, usuario de otro). Dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control, informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita

gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a la Superintendencia de Transporte para tal fin.

ARTÍCULO 12. Registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión. Con el objeto de garantizar el derecho a la información del consumidor, el Registro Único Nacional de Tránsito publicará anualmente, en su página web, un registro consolidado a partir de la información consignada en el Registro Nacional de Automotores y en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, de los vehículos que estuvieron involucrados en un siniestro de tránsito con resultado de muerte o lesión que contenga la marca, modelo y tipo de vehículo, así como la edad del parque automotor inscrito en el sistema . El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT emita la información gratuitamente.

ARTÍCULO 13. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Comisión Sexta Constitucional Permanente

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobado en Primer Debate por la Comisión Sexta, en sesión ordinaria realizada el día 16 de Junio de 2021, el Proyecto de Ley No. **408 de 2021 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 LA SEGURIDAD VIAL BAJO EL ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", según consta en el Acta No. 45, de la misma fecha.

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General
Comisión Sexta del Senado

Comisión Sexta Constitucional Permanente

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

La Mesa Directiva Autoriza el Informe presentado para Segundo Debate por la Honorable Senadora ANA MARÍA CASTANEDA GÓMEZ, al Proyecto de Ley No. **408 de 2021 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 LA SEGURIDAD VIAL BAJO EL ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", DE ACUERDO AL ARTÍCULO 165 DE LA LEY 5ª DE 1992 "REGLAMENTO DEL CONGRESO", para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General
Comisión Sexta del Senado

TEXTOS DE COMISIÓN

TEXTO DEFINITIVO

(Discutido y aprobado en la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Honorable Senado de la República, en sesión ordinaria virtual de fecha: miércoles 01 de septiembre de 2021, según Acta número 11, de la Legislatura 2021-2022)

AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 444 DE 2021 SENADO, 306 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se modifica el artículo 18 de la Ley 1010 de 2006.

TEXTO DEFINITIVO

(DISCUTIDO Y APROBADO EN LA COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA, EN SESIÓN ORDINARIA VIRTUAL DE FECHA: MIÉRCOLES 01 DE SEPTIEMBRE DE 2021, SEGÚN ACTA No. 11, DE LA LEGISLATURA 2021-2022)

AL PROYECTO DE LEY N.º. 444 DE 2021 SENADO, 306 DE 2020 CÁMARA

“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 18 DE LA LEY 1010 DE 2006”

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1º. Modifíquese el artículo 18 de la Ley 1010 de 2006, el cual quedará así:

Artículo 18. CADUCIDAD. Las acciones derivadas del acoso laboral caducarán en tres (3) años a partir de la fecha en que hayan ocurrido las conductas a que hace referencia esta Ley.

Artículo 2º. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Los Ponentes,



JOSÉ RITTER LÓPEZ PEÑA (COORDINADOR)

H. Senador de la República



LAURA ESTER FORTICH SÁNCHEZ

H. Senadora de la República



CARLOS FERNANDO MOTOA SOLARTE

H. Senador de la República



MILLA PATRICIA ROMERO SOTO

H. Senadora de la República



JESÚS ALBERTO CASTILLA SALAZAR

H. Senador de la República



JOSE AULO POLO NARVÁEZ

H. Senador de la República



VICTORIA SANDINO SIMANCA HERRERA

H. Senadora de la República



MANUEL BITERVO PALCHUCAN CHINGAL

H. Senador de la República



AYDEE LIZARAZO CUBILLOS
H. Senadora de la República

COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA. - Bogotá, D.C. En la sesión ordinaria mixta (virtual y presencial), de fecha miércoles primero (01) de septiembre de dos mil veintiuno (2021), de la Legislatura 2021-2022, se dio la discusión y votación de la Ponencia para Primer Debate y Texto Propuesto, al Proyecto de Ley No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA, “POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 18 DE LA LEY 1010 DE 2006”, publicado en la Gaceta del Congreso No. 934/2021, presentado por los Ponentes:

PONENTES PRIMER DEBATE		
HH.SS. PONENTES (30-04-2021)	ASIGNADO (A)	PARTIDO
JOSÉ RITTER LÓPEZ PEÑA (20-05-2021)	COORDINADOR	DE LA U
LAURA ESTER FORTICH SÁNCHEZ	PONENTE	LIBERAL

CARLOS FERNANDO MOTOA SOLARTE	PONENTE	CAMBIO RADICAL
MILLA PATRICIA ROMERO SOTO	PONENTE	CENTRO DEMOCRÁTICO
JESÚS ALBERTO CASTILLA SALAZAR	PONENTE	POLO
JOSE AULO POLO NARVÁEZ	PONENTE	VERDE
VICTORIA SANDINO SIMANCA HERRERA	PONENTE	FARC
MANUEL BITERVO PALCHUCAN CHINGAL	PONENTE	AICO
AYDEÉ LIZARAZO CUBILLOS	PONENTE	MIRA

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 5º, del Acto Legislativo 01 de 2009, Votación Pública y Nominal y a la Ley 1431 de 2011, "Por la cual se establecen las excepciones a que se refiere el artículo 133 de la Constitución Política", se obtuvo la siguiente votación:

I. PROPOSICIÓN CON QUE TERMINA EL INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO.


1.1. TEXTO DE LA PROPOSICIÓN:

"PROPOSICIÓN"

En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, solicitamos a los honorables miembros de la Comisión Séptima del Senado, aprobar en primer debate el Proyecto de Ley 306 de 2020 Cámara – 444 de 2021 Senado "Por medio de la cual se modifica el artículo 18 de la Ley 1010 de 2006".

Cordialmente,

 JOSE RITTER LÓPEZ PEÑA Coordinador Ponente	 LAURA ESTHER FORTICH SÁNCHEZ Ponente
 CARLOS FERNANDO MOTOA SOLARTE Ponente	 MILLA PATRICIA ROMERO SOTO Ponente
 JESÚS ALBERTO CASTILLA SALAZAR Ponente	 JOSE AULO POLO NARVÁEZ Ponente
 Victoria Sandino Simanca H. HERRERA Ponente	 MANUEL BITERVO PALCHUCÁN CHINGAL

	Ponente
 AYDEÉ LIZARAZO CUBILLOS Ponente	

1.2. DISCUSIÓN Y VOTACIÓN DE LA PROPOSICIÓN CON QUE TERMINA EL INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO.

Puesta a discusión y votación la proposición con que termina el informe de la ponencia para primer debate Senado, al Proyecto de Ley No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA, publicada en la Gaceta del Congreso No. 934/2021, con votación pública y nominal, se obtuvo su aprobación, con doce (12) votos a favor, ninguno en contra, ninguna abstención, así:

COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
H. SENADO DE LA REPÚBLICA
LEGISLATURA 2021-2022
VOTACIÓN PROPOSICIÓN FINAL
CON QUE TERMINA EL INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO

AL PROYECTO DE LEY No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA, "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 18 DE LA LEY 1010 DE 2006"

No.	NOMBRE H. SENADOR	VOTACIÓN	OBSERVACIONES (EXCUSAS, PRESENCIALIDAD, CONECTIVIDAD, HORA DE REGISTRO, ETC.)
		SI / NO	
1	CASTILLA SALAZAR JESÚS ALBERTO (POLO)	SI	
2	CASTILLO SUÁREZ FABIÁN GERARDO (CAMBIO RADICAL)	SI	
3	DELGADO MARTÍNEZ JAVIER MAURICIO (P.CONSERVADOR)	SI	PRESENTE EN EL RECINTO
4	FORTICH SÁNCHEZ LAURA ESTER (LIBERAL)	SI	
5	HENRÍQUEZ PINEDO HONORIO MIGUEL	SI	PRESENTE EN EL RECINTO

<table border="1"> <tr> <td></td> <td>(CENTRO DEMOCRÁTICO)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>LIZARAZO CUBILLOS AYDE (MIRA)</td> <td>XX</td> <td></td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>LÓPEZ PEÑA JOSÉ RITTER (LA U)</td> <td>SI</td> <td></td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>MOTOA SOLARTE CARLOS FERNANDO (CAMBIO RADICAL)</td> <td>SI</td> <td></td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>PALCHUCAN CHINGAL MANUEL BITERVO (AICO)</td> <td>SI</td> <td></td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>POLO NARVÁEZ JOSÉ AULO (ALIANZA VERDE)</td> <td>SI</td> <td>PRESENTE EN EL RECINTO</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>ROMERO SOTO MILLA PATRICIA (CENTRO DEMOCRÁTICO)</td> <td>SI</td> <td></td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>SIMANCA HERRERA VICTORIA SANDINO (FUERZA ALTERNATIVA REVOLUCIONARIA DEL COMÚN)</td> <td>SI</td> <td>PRESENTE EN EL RECINTO</td> </tr> </table>		(CENTRO DEMOCRÁTICO)			6	LIZARAZO CUBILLOS AYDE (MIRA)	XX		7	LÓPEZ PEÑA JOSÉ RITTER (LA U)	SI		8	MOTOA SOLARTE CARLOS FERNANDO (CAMBIO RADICAL)	SI		9	PALCHUCAN CHINGAL MANUEL BITERVO (AICO)	SI		10	POLO NARVÁEZ JOSÉ AULO (ALIANZA VERDE)	SI	PRESENTE EN EL RECINTO	11	ROMERO SOTO MILLA PATRICIA (CENTRO DEMOCRÁTICO)	SI		12	SIMANCA HERRERA VICTORIA SANDINO (FUERZA ALTERNATIVA REVOLUCIONARIA DEL COMÚN)	SI	PRESENTE EN EL RECINTO	<table border="1"> <tr> <td>13</td> <td>VELASCO OCAMPO GABRIEL (CENTRO DEMOCRÁTICO)</td> <td>SI</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td rowspan="2">RESUMEN DE LA VOTACIÓN</td> <td rowspan="2">SI- 12</td> <td rowspan="2">04- PRESENCIAL 08-VIRTUAL</td> <td>IMPEDIDOS</td> <td>00</td> <td rowspan="2">RESULTADO 12 VOTOS SI 00 VOTOS NO</td> </tr> <tr> <td>EXCUSA</td> <td>00</td> </tr> <tr> <td></td> <td>NO-00</td> <td>00</td> <td>DESCONECTADOS</td> <td>01</td> <td>APROBADA PROPOSICIÓN FINAL CONQUE TERMINA EL INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO AL PROYECTO DE LEY No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA,</td> </tr> </table>	13	VELASCO OCAMPO GABRIEL (CENTRO DEMOCRÁTICO)	SI				RESUMEN DE LA VOTACIÓN	SI- 12	04- PRESENCIAL 08-VIRTUAL	IMPEDIDOS	00	RESULTADO 12 VOTOS SI 00 VOTOS NO	EXCUSA	00		NO-00	00	DESCONECTADOS	01	APROBADA PROPOSICIÓN FINAL CONQUE TERMINA EL INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO AL PROYECTO DE LEY No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA,
	(CENTRO DEMOCRÁTICO)																																																				
6	LIZARAZO CUBILLOS AYDE (MIRA)	XX																																																			
7	LÓPEZ PEÑA JOSÉ RITTER (LA U)	SI																																																			
8	MOTOA SOLARTE CARLOS FERNANDO (CAMBIO RADICAL)	SI																																																			
9	PALCHUCAN CHINGAL MANUEL BITERVO (AICO)	SI																																																			
10	POLO NARVÁEZ JOSÉ AULO (ALIANZA VERDE)	SI	PRESENTE EN EL RECINTO																																																		
11	ROMERO SOTO MILLA PATRICIA (CENTRO DEMOCRÁTICO)	SI																																																			
12	SIMANCA HERRERA VICTORIA SANDINO (FUERZA ALTERNATIVA REVOLUCIONARIA DEL COMÚN)	SI	PRESENTE EN EL RECINTO																																																		
13	VELASCO OCAMPO GABRIEL (CENTRO DEMOCRÁTICO)	SI																																																			
RESUMEN DE LA VOTACIÓN	SI- 12	04- PRESENCIAL 08-VIRTUAL	IMPEDIDOS	00	RESULTADO 12 VOTOS SI 00 VOTOS NO																																																
			EXCUSA	00																																																	
	NO-00	00	DESCONECTADOS	01	APROBADA PROPOSICIÓN FINAL CONQUE TERMINA EL INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO AL PROYECTO DE LEY No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA,																																																
<p><u>2.DISCUSIÓN Y VOTACIÓN DEL ARTICULADO, EL TÍTULO DEL PROYECTO DE LEY Y EL DESEO DE LA COMISIÓN DE QUE ESTE PROYECTO PASE A SEGUNDO DEBATE SENADO.</u></p> <p><i>Puesto a discusión y votación el articulado en bloque, (propuesta por el coordinador de ponentes, H.S. JOSÉ RITTER LÓPEZ PEÑA), el título del Proyecto de Ley y el deseo de la Comisión de que este proyecto pase a segundo debate Senado, con votación nominal, se obtuvo su aprobación con once (11) votos a favor, ninguno en contra, ninguna abstención, de acuerdo a la siguiente votación:</i></p> <table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;"> COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE H. SENADO DE LA REPÚBLICA LEGISLATURA 2021-2022 </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> VOTACIÓN ARTICULADO EN BLOQUE (DOS (02) ARTÍCULOS (SIN PROPOSICIONES), TAL COMO FUERON PRESENTADOS EN EL TEXTO PROPUESTO DE LA PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO)), TÍTULO Y DESEO DE LA COMISIÓN QUE ESTE PROYECTO DE LEY PASE A SEGUNDO DEBATE SENADO Y SEA LEY DE LA REPÚBLICA </td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;"> AL PROYECTO DE LEY No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA, </td> </tr> </table>	COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE H. SENADO DE LA REPÚBLICA LEGISLATURA 2021-2022	VOTACIÓN ARTICULADO EN BLOQUE (DOS (02) ARTÍCULOS (SIN PROPOSICIONES), TAL COMO FUERON PRESENTADOS EN EL TEXTO PROPUESTO DE LA PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO)), TÍTULO Y DESEO DE LA COMISIÓN QUE ESTE PROYECTO DE LEY PASE A SEGUNDO DEBATE SENADO Y SEA LEY DE LA REPÚBLICA	AL PROYECTO DE LEY No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA,	<table border="1"> <tr> <th colspan="4" style="text-align: center;">“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 18 DE LA LEY 1010 DE 2006”</th> </tr> <tr> <th>No.</th> <th>NOMBRE H. SENADOR</th> <th>VOTACIÓN</th> <th>OBSERVACIONES</th> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td style="text-align: center;">SI / NO</td> <td style="text-align: center;">(EXCUSAS, PRESENCIALIDAD, CONECTIVIDAD, HORA DE REGISTRO, ETC.)</td> </tr> <tr> <td>1</td> <td>CASTILLA SALAZAR JESÚS ALBERTO (POLO)</td> <td style="text-align: center;">SI</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>CASTILLO SUÁREZ FABIÁN GERARDO (CAMBIO RADICAL)</td> <td style="text-align: center;">SI</td> <td></td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>DELGADO MARTINEZ JAVIER MAURICIO (P.CONSERVADOR)</td> <td style="text-align: center;">SI</td> <td>PRESENTE EN EL RECINTO</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>FORTICH SÁNCHEZ LAURA ESTER (LIBERAL)</td> <td style="text-align: center;">SI</td> <td></td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>HENRÍQUEZ PINEDO HONORIO MIGUEL (CENTRO DEMOCRÁTICO)</td> <td style="text-align: center;">SI</td> <td>PRESENTE EN EL RECINTO</td> </tr> </table>	“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 18 DE LA LEY 1010 DE 2006”				No.	NOMBRE H. SENADOR	VOTACIÓN	OBSERVACIONES			SI / NO	(EXCUSAS, PRESENCIALIDAD, CONECTIVIDAD, HORA DE REGISTRO, ETC.)	1	CASTILLA SALAZAR JESÚS ALBERTO (POLO)	SI		2	CASTILLO SUÁREZ FABIÁN GERARDO (CAMBIO RADICAL)	SI		3	DELGADO MARTINEZ JAVIER MAURICIO (P.CONSERVADOR)	SI	PRESENTE EN EL RECINTO	4	FORTICH SÁNCHEZ LAURA ESTER (LIBERAL)	SI		5	HENRÍQUEZ PINEDO HONORIO MIGUEL (CENTRO DEMOCRÁTICO)	SI	PRESENTE EN EL RECINTO																	
COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE H. SENADO DE LA REPÚBLICA LEGISLATURA 2021-2022																																																					
VOTACIÓN ARTICULADO EN BLOQUE (DOS (02) ARTÍCULOS (SIN PROPOSICIONES), TAL COMO FUERON PRESENTADOS EN EL TEXTO PROPUESTO DE LA PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO)), TÍTULO Y DESEO DE LA COMISIÓN QUE ESTE PROYECTO DE LEY PASE A SEGUNDO DEBATE SENADO Y SEA LEY DE LA REPÚBLICA																																																					
AL PROYECTO DE LEY No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA,																																																					
“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 18 DE LA LEY 1010 DE 2006”																																																					
No.	NOMBRE H. SENADOR	VOTACIÓN	OBSERVACIONES																																																		
		SI / NO	(EXCUSAS, PRESENCIALIDAD, CONECTIVIDAD, HORA DE REGISTRO, ETC.)																																																		
1	CASTILLA SALAZAR JESÚS ALBERTO (POLO)	SI																																																			
2	CASTILLO SUÁREZ FABIÁN GERARDO (CAMBIO RADICAL)	SI																																																			
3	DELGADO MARTINEZ JAVIER MAURICIO (P.CONSERVADOR)	SI	PRESENTE EN EL RECINTO																																																		
4	FORTICH SÁNCHEZ LAURA ESTER (LIBERAL)	SI																																																			
5	HENRÍQUEZ PINEDO HONORIO MIGUEL (CENTRO DEMOCRÁTICO)	SI	PRESENTE EN EL RECINTO																																																		

6	LIZARAZO CUBILLOS AYDE (MIRA)	X	
7	LÓPEZ PEÑA JOSÉ RITTER (LA U)	SI	
8	MOTOA SOLARTE CARLOS FERNANDO (CAMBIO RADICAL)	X	
9	PALCHUCAN CHINGAL MANUEL BITERVO (AICO)	SI	
10	POLO NARVÁEZ JOSÉ AULO (ALIANZA VERDE)	SI	PRESENTE EN EL RECINTO
11	ROMERO SOTO MILLA PATRICIA (CENTRO DEMOCRÁTICO)	SI	
12	SIMANCA HERRERA VICTORIA SANDINO (FUERZA ALTERNATIVA REVOLUCIONARIA DEL COMÚN)	SI	PRESENTE EN EL RECINTO
13	VELASCO OCAMPO GABRIEL	SI	

(CENTRO DEMOCRÁTICO)		
RESUMEN DEL	SI (11)	04- PRESENCIAL 07-VIRTUAL
	NO (00)	
IMPEDIDOS EXCUSA	00	00
DESCONECTADOS	02	
RESULTADO	11 VOTOS SI 00 VOTOS NO	APROBADO ARTICULADO EN BLOQUE (DOS (02) ARTÍCULOS (SIN PROPOSICIONES), TAL COMO FUEORN PRESENTADOS EN EL TEXTO PROPUESTO DE LA PONENCIA PARA PRIMER DEABTE SENADO)), TÍTULO Y DESEO DE LA COMSIÓN QUE ESTE

									<p>PROYECTO DE LEY PASE A SEGUNDO DEBATE SENADO Y SEA LEY DE LA REPÚBLICA</p> <p>AL PROYECTO DE LEY No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA,</p> <p>“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 18 DE LA LEY 1010 DE 2006”</p>
--	--	--	--	--	--	--	--	--	---

3. TÍTULO DEL PROYECTO DE LEY No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA.

El Título del Proyecto de Ley No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA, quedó aprobado de la siguiente manera, tal como fue presentado en el Texto Propuesto de la ponencia para primer debate Senado, así:

“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 18 DE LA LEY 1010 DE 2006”

4. DESIGNACIÓN DE PONENTES PARA SEGUNDO DEBATE.

Seguidamente fueron designados ponentes para Segundo Debate, en estrado, Los Honorables Senadores relacionados en el cuadro descrito a continuación. Término reglamentario de quince (15) días calendario, contados a partir del día siguiente de la designación en estrado, susceptibles de solicitar prórroga.

PONENTES SEGUNDO DEBATE		
HH.SS. PONENTES (30-04-2021)	ASIGNADO (A)	PARTIDO
JOSÉ RITTER LÓPEZ PEÑA (20-05-2021)	COORDINADOR	DE LA U
LAURA ESTER FORTICH SÁNCHEZ	PONENTE	LIBERAL

CARLOS FERNANDO MOTOA SOLARTE	PONENTE	CAMBIO RADICAL
MILLA PATRICIA ROMERO SOTO	PONENTE	CENTRO DEMOCRÁTICO
JESÚS ALBERTO CASTILLA SALAZAR	PONENTE	POLO
JOSE AULO POLO NARVÁEZ	PONENTE	VERDE
VICTORIA SANDINO SIMANCA HERRERA	PONENTE	FARC
MANUEL BITERVO PALCHUCAN CHINGAL	PONENTE	AICO
AYDEE LIZARAZO CUBILLOS	PONENTE	MIRA

5. RELACIÓN COMPLETA DEL PRIMER DEBATE:

La relación completa del Primer Debate al Proyecto de Ley No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA, se halla consignada en la siguiente Acta: No. 11, correspondiente a la sesión mixta (virtual y presencia,) de fecha miércoles primero (01) de septiembre de dos mil veintiuno (2021). Legislatura 2021-2022.

6. ARTICULADO APROBADO:

ARTÍCULOS PROYECTO ORIGINAL: Dos (02)

ARTÍCULOS PONENCIA PRIMER DEBATE SENADO: Dos (02)

ARTÍCULOS APROBADOS (TEXTO DEFINITIVO): Dos (02)

7. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY No. 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA.

“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 18 DE LA LEY 1010 DE 2006”

INICIATIVA: HONORABLES REPRESENTANTES: MARIA CRISTINA SOTO DE GOMEZ, JAIRO GIOVANY CRISTANCHO TARACHE, ARMANDO ANTONIO ZABARAIN DE ARCE, FABER ALBERTO MUÑOZ CERON, BUENAVENTURA LEÓN LEÓN, JUAN CARLOS RIVERA PEÑA, OSCAR TULIO LIZCANO GONZALEZ, FELIX ALEJANDRO CHICA CORREA, HENRY FERNANDO CORREAL HERRERA, JOSÉ ELVER HERNÁNDEZ CASAS, JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA, DIELA LILIANA BENAVIDES SOLARTE, JOSE GUSTAVO PADILLA OROZCO, FELIPE ANDRÉS MUÑOZ DELGADO, NIDIA MARCELA OSORIO SALGADO, JHON ARLEY MURILLO BENITEZ, JUAN DIEGO ECHAVARRIA SANCHEZ, ADRIANA MAGALI MATIZ VARGAS, JUAN CARLOS WILLS OSPINA, CIRO FERNÁNDEZ NÚÑEZ, ÁNGEL MARÍA GAITÁN PULIDO, JORGE ENRIQUE BENEDETTI MARTELO, JUAN CARLOS REINALES AGUDELO, JAIME FELIPE LOZADA POLANCO, CARLOS EDUARDO ACOSTA LOZANO.

HONORABLES SENADORES: ESPERANZA ANDRADE SERRANO, MYRIAM ALICIA PAREDES AGUIRRE

RADICADO: EN SENADO: 19-04-2021 **EN COMISIÓN:** 26-04-2021
EN CÁMARA: 03-08-2020

PUBLICACIONES – GACETAS

TEXTO ORIGINAL	PONENCIA 1º DEBATE CÁMARA	TEXTO DEFINITIVO COM YI CÁMARA	PONENCIA 2º DEBATE CÁMARA	TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA	PONENCIA 1º DEBATE SENADO	TEXTO DEFINITIVO COM YI SENADO	PONENCIA 2º DEBATE SENADO	TEXTO DEFINITIVO PLENARIA SENADO
02 Art Gaceta 731/2020	02 Art Gaceta 1034/2020	02 Art Gaceta 1204/2020	02 Art Gaceta 1204/2020	03 Art Gaceta N° 328/2021	02 Art Gaceta N° 934/2021			

TRÁMITE EN CÁMARA DE REPRESENTANTES

Radicado en Comisión	Septiembre 10 de 2020
Ponentes Primer Debate Cámara	H.R MARIA CRISTINA SOTO DE GOMEZ (Coordinadora) H.R JORGE ENRIQUE BENEDETTI MARTELO Designados el 15 de Septiembre de 2020
Ponencia Primer Debate	Gaceta N° 1034/2020
Aprobado en Sesión	Octubre 15 de 2020 Acta N° 22
Ponentes Segundo Debate	H.R MARIA CRISTINA SOTO DE GOMEZ (Coordinadora)

	H.R JORGE ENRIQUE BENEDETTI MARTELO Designados el 15 de Octubre de 2020
Ponencia Segundo Debate	Gaceta N° 1204/2020
Enviado a Secretaria General	28 de Octubre de 2020
Aprobado en Plenaria	Marzo 24 de 2021

PONENTES PRIMER DEBATE

HH.SS. PONENTES (30-04-2021)	ASIGNADO (A)	PARTIDO
JOSÉ RITTER LÓPEZ PEÑA (20-05-2021)	COORDINADOR	DE LA U
LAURA ESTER FORTICH SÁNCHEZ	PONENTE	LIBERAL
CARLOS FERNANDO MOTOA SOLARTE	PONENTE	CAMBIO RADICAL
MILLA PATRICIA ROMERO SOTO	PONENTE	CENTRO DEMOCRÁTICO
JESÚS ALBERTO CASTILLA SALAZAR	PONENTE	POLO
JOSE AULO POLO NARVÁEZ	PONENTE	VERDE
VICTORIA SANDINO SIMANCA HERRERA	PONENTE	FARC

<table border="1" data-bbox="170 347 792 471"> <tr> <td>MANUEL BITERVO PALCHUCAN CHINGAL</td> <td>PONENTE</td> <td>AICO</td> </tr> <tr> <td>AYDEÉ LIZARAZO CUBILLOS</td> <td>PONENTE</td> <td>MIRA</td> </tr> </table> <p data-bbox="430 510 535 535" style="text-align: center;">ANUNCIOS</p> <p data-bbox="170 605 792 656">Martes 17 de Agosto de 2021 según Acta N° 06; Miércoles 25 de Agosto de 2021 según Acta N° 09, Martes 31 de agosto de 2021 según Acta N°10,</p> <p data-bbox="381 703 584 729" style="text-align: center;">TRÁMITE EN SENADO</p> <p data-bbox="170 767 792 819">ABR.30.2021: Designación de ponentes mediante oficio CSP-CS-COVID-19-0485-2021</p> <p data-bbox="170 826 792 878">MAY.19.2021: Reasignación de coordinador ponente mediante oficio CSP-CS-COVID-19-0763-2021</p> <p data-bbox="170 886 792 911">AGO.04.2021: Radican informe de ponencia para primer debate</p> <p data-bbox="170 919 792 971">AGO.05.2021: Se manda a publicar informe de ponencia para primer debate mediante oficio CSP-CS-COVID-19-1081-2021</p> <p data-bbox="170 978 792 1030">SEP.01.21: Se inicia la discusión y se aprueba el informe de ponencia según consta en el Acta N° 11, se designa en estrado a los mismos ponentes.</p> <p data-bbox="170 1038 792 1089">PENDIENTE DISCUSIÓN Y VOTACIÓN PONENCIA SEGUNDO DEBATE</p> <p data-bbox="332 1136 625 1161" style="text-align: center;">PONENTES SEGUNDO DEBATE</p>	MANUEL BITERVO PALCHUCAN CHINGAL	PONENTE	AICO	AYDEÉ LIZARAZO CUBILLOS	PONENTE	MIRA	<table border="1" data-bbox="836 363 1450 971"> <thead> <tr> <th>HH.SS. PONENTES (01-09-2021)</th> <th>ASIGNADO (A)</th> <th>PARTIDO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>JOSÉ RITTER LÓPEZ PEÑA (20-05-2021)</td> <td>COORDINADOR R</td> <td>DE LA U</td> </tr> <tr> <td>LAURA ESTER FORTICH SÁNCHEZ</td> <td>PONENTE</td> <td>LIBERAL</td> </tr> <tr> <td>CARLOS FERNANDO MOTOA SOLARTE</td> <td>PONENTE</td> <td>CAMBIO RADICAL</td> </tr> <tr> <td>MILLA PATRICIA ROMERO SOTO</td> <td>PONENTE</td> <td>CENTRO DEMOCRÁTICO</td> </tr> <tr> <td>JESÚS ALBERTO CASTILLA SALAZAR</td> <td>PONENTE</td> <td>POLO</td> </tr> <tr> <td>JOSE AULO POLO NARVÁEZ</td> <td>PONENTE</td> <td>VERDE</td> </tr> <tr> <td>VICTORIA SANDINO SIMANCA HERRERA</td> <td>PONENTE</td> <td>FARC</td> </tr> <tr> <td>MANUEL BITERVO PALCHUCAN CHINGAL</td> <td>PONENTE</td> <td>AICO</td> </tr> <tr> <td>AYDEÉ LIZARAZO CUBILLOS</td> <td>PONENTE</td> <td>MIRA</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="836 1025 1450 1187">LA COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA. - Bogotá D. C., a los dos (02) días del mes de septiembre del año dos mil veintiuno (2021).- En la presente fecha se autoriza la publicación en la Gaceta del Congreso, del Texto Definitivo aprobado en Primer Debate, en la</p>	HH.SS. PONENTES (01-09-2021)	ASIGNADO (A)	PARTIDO	JOSÉ RITTER LÓPEZ PEÑA (20-05-2021)	COORDINADOR R	DE LA U	LAURA ESTER FORTICH SÁNCHEZ	PONENTE	LIBERAL	CARLOS FERNANDO MOTOA SOLARTE	PONENTE	CAMBIO RADICAL	MILLA PATRICIA ROMERO SOTO	PONENTE	CENTRO DEMOCRÁTICO	JESÚS ALBERTO CASTILLA SALAZAR	PONENTE	POLO	JOSE AULO POLO NARVÁEZ	PONENTE	VERDE	VICTORIA SANDINO SIMANCA HERRERA	PONENTE	FARC	MANUEL BITERVO PALCHUCAN CHINGAL	PONENTE	AICO	AYDEÉ LIZARAZO CUBILLOS	PONENTE	MIRA
MANUEL BITERVO PALCHUCAN CHINGAL	PONENTE	AICO																																			
AYDEÉ LIZARAZO CUBILLOS	PONENTE	MIRA																																			
HH.SS. PONENTES (01-09-2021)	ASIGNADO (A)	PARTIDO																																			
JOSÉ RITTER LÓPEZ PEÑA (20-05-2021)	COORDINADOR R	DE LA U																																			
LAURA ESTER FORTICH SÁNCHEZ	PONENTE	LIBERAL																																			
CARLOS FERNANDO MOTOA SOLARTE	PONENTE	CAMBIO RADICAL																																			
MILLA PATRICIA ROMERO SOTO	PONENTE	CENTRO DEMOCRÁTICO																																			
JESÚS ALBERTO CASTILLA SALAZAR	PONENTE	POLO																																			
JOSE AULO POLO NARVÁEZ	PONENTE	VERDE																																			
VICTORIA SANDINO SIMANCA HERRERA	PONENTE	FARC																																			
MANUEL BITERVO PALCHUCAN CHINGAL	PONENTE	AICO																																			
AYDEÉ LIZARAZO CUBILLOS	PONENTE	MIRA																																			
<p data-bbox="170 1476 792 1604">Comisión Séptima del Senado, en sesión ordinaria mixta (presencial y virtual), de fecha miércoles primero (01) de septiembre de dos mil veintiuno (2021), según Acta No. 11, de la Legislatura 2021-2022, del proyecto de ley, relacionado a continuación:</p> <p data-bbox="170 1651 792 1702">NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY: N° 444/2021 SENADO, 306/2020 CÁMARA.</p> <p data-bbox="170 1749 792 1800">TÍTULO DEL PROYECTO: "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 18 DE LA LEY 1010 DE 2006"</p> <p data-bbox="170 1846 792 1872">FOLIOS: EN VEINTITRÉS (23) FOLIOS</p> <p data-bbox="170 1903 792 1955">Lo anterior, en cumplimiento de lo ordenado en el inciso 5° del artículo 2° de la Ley 1431 de 2011.</p> <p data-bbox="170 1986 292 2011">El Secretario,</p> <div data-bbox="341 2055 625 2217" style="text-align: center;">  JESÚS MARÍA ESPAÑA VERGARA SECRETARIO COMISIÓN SÉPTIMA H. Senado de la República </div>	<div data-bbox="824 1437 1461 1494" style="text-align: center; background-color: #e0e0e0; border-radius: 15px; padding: 5px;">CONTENIDO</div> <p data-bbox="860 1506 1421 1599" style="text-align: center;">Gaceta número 1156 - Lunes, 6 de septiembre de 2021 SENADO DE LA REPÚBLICA PONENCIAS</p> <table border="0" data-bbox="824 1571 1461 2279"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: right;">Págs.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 99 de 2021 Senado, por la cual se amplía la población objeto del contrato de aprendizaje, se crea el contrato de aprendizaje extendido y se dictan otras disposiciones.....</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">1</td> </tr> <tr> <td>Informe de ponencia para segundo debate en el Senado de la República, pliego de modificaciones, texto propuesto y texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta del Proyecto de ley número 408 de 2021 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 la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones.....</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">6</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">TEXTOS DE COMISIÓN</td> </tr> <tr> <td>Texto definitivo (discutido y aprobado en la Comisión Séptima Constitucional Permanente del honorable Senado de la República, en sesión ordinaria virtual de fecha: miércoles 01 de septiembre de 2021, según Acta número 11, de la Legislatura 2021-2022) al Proyecto de ley número 444 de 2021 Senado, 306 de 2020 Cámara, por medio de la cual se modifica el artículo 18 de la Ley 1010 de 2006.</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">19</td> </tr> </tbody> </table>		Págs.	Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 99 de 2021 Senado, por la cual se amplía la población objeto del contrato de aprendizaje, se crea el contrato de aprendizaje extendido y se dictan otras disposiciones.....	1	Informe de ponencia para segundo debate en el Senado de la República, pliego de modificaciones, texto propuesto y texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta del Proyecto de ley número 408 de 2021 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 la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones.....	6	TEXTOS DE COMISIÓN		Texto definitivo (discutido y aprobado en la Comisión Séptima Constitucional Permanente del honorable Senado de la República, en sesión ordinaria virtual de fecha: miércoles 01 de septiembre de 2021, según Acta número 11, de la Legislatura 2021-2022) al Proyecto de ley número 444 de 2021 Senado, 306 de 2020 Cámara, por medio de la cual se modifica el artículo 18 de la Ley 1010 de 2006.	19																										
	Págs.																																				
Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 99 de 2021 Senado, por la cual se amplía la población objeto del contrato de aprendizaje, se crea el contrato de aprendizaje extendido y se dictan otras disposiciones.....	1																																				
Informe de ponencia para segundo debate en el Senado de la República, pliego de modificaciones, texto propuesto y texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta del Proyecto de ley número 408 de 2021 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 la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones.....	6																																				
TEXTOS DE COMISIÓN																																					
Texto definitivo (discutido y aprobado en la Comisión Séptima Constitucional Permanente del honorable Senado de la República, en sesión ordinaria virtual de fecha: miércoles 01 de septiembre de 2021, según Acta número 11, de la Legislatura 2021-2022) al Proyecto de ley número 444 de 2021 Senado, 306 de 2020 Cámara, por medio de la cual se modifica el artículo 18 de la Ley 1010 de 2006.	19																																				