



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 613

Bogotá, D. C., jueves, 2 de junio de 2022

EDICIÓN DE 33 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES





INFORMES DE CONCILIACIÓN

INFORME DE CONCILIACION DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 281 DE 2021 SENADO - 085 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se autoriza la emisión de la Estampilla Pro Institución Universitaria Digital de Antioquia Iu-Digital y se dictan otras disposiciones.



<p>INFORME DE CONCILIACION DEL PROYECTO DE LEY NO. 281/2021SENADO- 085/2021CAMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA LA EMISIÓN DE LA ESTAMPILLA PRO INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DIGITAL DE ANTIOQUIA IU-DIGITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> <p>Bogotá D.C., 1 de junio de 2022</p> <p>Doctor JUAN DIEGO GOMEZ Presidente Senado de la República</p> <p>Doctora JENNIFER KRISTIN ARIAS Presidenta Cámara de Representantes</p> <p>Referencia: Informe de Conciliación al Proyecto de Ley No. 281/2021SENADO - 085/2021CÁMARA "Por medio de la cual se autoriza la emisión de la estampilla pro institución universitaria digital de Antioquia IU-Digital y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Respetados presidentes:</p> <p>En atención de lo dispuesto por el artículo 161 de la Constitución Política, los artículos 186, 187 y 188 de la Ley 5 de 1.992 y la honrosa designación que nos hicieron las Mesas Directivas de ambas Cámaras legislativas, de manera atenta nos permitimos rendir informe de conciliación del proyecto de la referencia.</p> <p>Tras la revisión de los textos aprobados por las Plenarias de ambas Cámaras Legislativas, se evidenciaron diferencias que hacen necesaria su conciliación. Como soporte de esta decisión, a continuación, se expone un cuadro con los artículos aprobados en cada cámara las modificaciones que se presentaron y el texto conciliado.</p> <p>De conformidad con lo anterior, nos permitimos solicitarles de manera respetuosa a las Honorables Plenarias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes aprobar el texto conciliado, que acoge integralmente el aprobado en la primera de las Cámaras.</p>	<p>TEXTO APROBADO EN LA PLENARIA DE LA CAMARA DE REPRESENTANTES</p>	<p>TEXTO APROBADO EN LA PLENARIA DEL SENADO DE LA REPUBLICA.</p>	<p>TEXTO CONCILIADO</p>
	<p>TÍTULO:</p> <p>"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA LA EMISIÓN DE LA ESTAMPILLA PRO INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DIGITAL DE ANTIOQUIA IU-DIGITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p>	<p>TÍTULO:</p> <p>"POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA LA EMISIÓN DE LA ESTAMPILLA PRO INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DIGITAL DE ANTIOQUIA IU-DIGITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p>	<p>Igual</p>
	<p>Artículo 1°. La presente Ley tiene por objeto autorizar a la Asamblea Departamental de Antioquia para que emita la Estampilla Pro Institución Universitaria Digital de Antioquia IUDigital, con el fin de asegurar su financiamiento, atendiendo la necesidad de fortalecer el proceso de implementación y desarrollo de nuevas tecnologías de la información y la comunicación en la educación superior pública en provecho de las poblaciones más apartadas de la geografía departamental y nacional.</p>	<p>Artículo 1. La presente Ley tiene por objeto autorizar a la Asamblea Departamental de Antioquia para que emita la Estampilla Pro Institución Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital, con el fin de asegurar su financiamiento, atendiendo la necesidad de fortalecer el proceso de implementación y desarrollo de nuevas tecnologías de la información y la comunicación en la educación superior pública en provecho de las poblaciones más apartadas de la geografía departamental y nacional.</p>	<p>Igual</p>
	<p>Artículo 2°. La emisión de la estampilla cuya creación se autoriza, será por la suma de hasta cien mil</p>	<p>Artículo 2. La emisión de la estampilla cuya creación se autoriza, será por la suma de hasta cien mil millones de</p>	<p>Igual</p>

<p>millones de pesos m/cte (100.000.000.000), a precios constantes del año de la entrada en vigencia de la presente Ley.</p>	<p>pesos m/cte (100.000.000.000), a precios constantes del año de la entrada en vigencia de la presente Ley.</p>	<p>Igual</p>	<p>designarán a la infraestructura física y digital necesaria para el funcionamiento de la Institución.</p>	<p>a la infraestructura física y digital necesaria para el funcionamiento de la Institución.</p>	
<p>Artículo 3°. Autorícese a la Asamblea Departamental de Antioquia para que determine las características, tarifas, hechos generadores, económicos y todos los aspectos que considere necesarios para la creación y aplicación de la estampilla de que trata la presente Ley.</p>	<p>Artículo 3. Autorícese a la Asamblea Departamental de Antioquia para que determine las características, tarifas, hechos generadores, económicos y todos los aspectos que considere necesarios para la creación y aplicación de la estampilla de que trata la presente Ley.</p>	<p>Igual</p>	<p>Parágrafo. El 10% de los recursos recaudados mediante la estampilla deben ser destinados a la compra de herramientas tecnológicas como tabletas y computadores portátiles que serán donadas a los estudiantes de estrato 1, 2 y 3 siempre y cuando cumplan los requisitos establecidos por la institución.</p>	<p>Parágrafo 1. El 10% de los recursos recaudados mediante la estampilla deben ser destinados a la compra de herramientas tecnológicas como tabletas y computadores portátiles que serán donadas a los estudiantes de estrato 1, 2 y 3 siempre y cuando cumplan los requisitos establecidos por la institución.</p>	
<p>Parágrafo 1. La tarifa contemplada en esta ley no podrá exceder el 2% del valor del hecho sujeto al gravamen.</p>	<p>Parágrafo 1°. La tarifa contemplada en esta ley no podrá exceder el 2% del valor del hecho sujeto al gravamen.</p>	<p>Igual</p>		<p>Parágrafo 2. El Consejo Directivo de la Institución Universitaria Digital de Antioquia (IU-Digital) dictará el reglamento para la adjudicación de las herramientas tecnológicas a las que se refiere el parágrafo 1 del presente artículo, que garantice el cumplimiento de lo dispuesto en la norma en cuanto a que dichas donaciones lleguen de manera exclusiva a estudiantes de la institución que pertenezcan a los estratos 1, 2 y 3, y que además los beneficiarios hayan obtenido rendimientos académicos que los hagan merecedores de esta donación y que utilicen estas herramientas durante un periodo de tiempo mínimo que permita la realización del</p>	
<p>Parágrafo 2. Se excluyen de este pago los contratos de prestación de servicios suscritos con personas naturales, cuyo valor no supere las 300 Unidades de Valor Tributario (UVT) por concepto de honorarios mensuales.</p>	<p>Parágrafo 2°. Se excluyen de este pago los contratos de prestación de servicios suscritos con personas naturales, cuyo valor no supere las 300 Unidades de Valor Tributario (UVT) por concepto de honorarios mensuales.</p>	<p>Igual</p>			
<p>Artículo 4°. Los recursos recaudados mediante la estampilla se destinarán a cumplir la visión, misión, los objetivos generales y específicos de la Institución Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital adicional a eso se</p>	<p>Artículo 4. Los recursos recaudados mediante la estampilla se destinarán a cumplir la visión, misión, los objetivos generales y específicos de la Institución Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital adicional a eso se designarán</p>	<p>Se acoge el texto aprobado por Senado de la República.</p>			
<p>espíritu académico de la norma. Así mismo, designará el organismo de control interno de la universidad que se encargue de vigilar el cumplimiento de esta disposición. El organismo auditor presentará semestralmente un informe del estado del programa, y del aprovechamiento y calidad del uso de las donaciones.</p>	<p>Parágrafo 3. El Consejo Académico de la Institución presentará semestralmente al Consejo Directivo una evaluación del programa de donaciones y propondrá las recomendaciones que sean necesarias para el mejoramiento continuo de sus alcances sociales y académicos.</p>	<p>Igual</p>	<p>Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital, estará a cargo de la Contraloría Departamental, u oficinas delegadas con jurisdicción y competencia sobre control fiscal, quienes deberán emitir un informe anual a la Asamblea Departamental.</p>		
<p>Artículo 5°. Los recursos recaudados a través de esta ley no hacen parte de la base presupuestal de instituciones oficiales de educación superior.</p>	<p>Artículo 5: La Institución Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital, en cabeza del rector, deberá incluir dentro del informe público de gestión anual un reporte sobre los montos, ejecución y las destinaciones específicas de los recursos provenientes de la Estampilla Pro-institución Universitaria Digital de Antioquia IU-DIGITAL correspondiente a cada vigencia.</p>	<p>Se acoge el texto aprobado por Senado de la República.</p>	<p>Artículo 7. Los recursos recaudados a través de esta ley no hacen parte de la base presupuestal de instituciones oficiales de educación superior.</p>	<p>Artículo 7. Los recursos recaudados a través de esta ley no hacen parte de la base presupuestal de instituciones oficiales de educación superior.</p>	<p>Se acoge el texto aprobado por Senado de la República.</p>
<p>Artículo 6°. Esta Ley rige a partir de su promulgación.</p>	<p>Artículo 6. Vigilancia. El control del recaudo y del traslado de los recursos de la Estampilla Pro-Institución</p>	<p>Se acoge el texto aprobado por Senado de la República.</p>	<p>Artículo 8. Esta Ley rige a partir de su promulgación.</p>	<p>Artículo 8. Esta Ley rige a partir de su promulgación.</p>	<p>Se acoge el texto aprobado por Senado de la República.</p>
<p>TEXTO CONCILIADO DEL PROYECTO DE LEY NO. 281/2021SENADO-085/2021CAMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA LA EMISIÓN DE LA ESTAMPILLA PRO INSTITUCIÓN UNIVERSITARIA DIGITAL DE ANTIOQUIA IU-DIGITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> <p style="text-align: center;"><i>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA</i></p> <p style="text-align: center;"><i>DECRETA:</i></p> <p>Artículo 1. La presente Ley tiene por objeto autorizar a la Asamblea Departamental de Antioquia para que emita la Estampilla Pro Institución Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital, con el fin de asegurar su financiamiento, atendiendo la necesidad de fortalecer el proceso de implementación y desarrollo de nuevas tecnologías de la información y la comunicación en la educación superior pública en provecho de las poblaciones más apartadas de la geografía departamental y nacional.</p> <p>Artículo 2. La emisión de la estampilla cuya creación se autoriza, será por la suma de hasta cien mil millones de pesos m/cte (100.000.000.000), a precios constantes del año de la entrada en vigencia de la presente Ley.</p>					

<p>Artículo 3. Autorícese a la Asamblea Departamental de Antioquia para que determine las características, tarifas, hechos generadores, económicos y todos los aspectos que considere necesarios para la creación y aplicación de la estampilla de que trata la presente Ley.</p> <p>Parágrafo 1º. La tarifa contemplada en esta ley no podrá exceder el 2% del valor del hecho sujeto al gravamen.</p> <p>Parágrafo 2º. Se excluyen de este pago los contratos de prestación de servicios suscritos con personas naturales, cuyo valor no supere las 300 Unidades de Valor Tributario (UVT) por concepto de honorarios mensuales.</p> <p>Artículo 4. Los recursos recaudados mediante la estampilla se destinarán a cumplir la visión, misión, los objetivos generales y específicos de la Institución Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital adicional a eso se designarán a la infraestructura física y digital necesaria para el funcionamiento de la Institución.</p> <p>Parágrafo 1. El 10% de los recursos recaudados mediante la estampilla deben ser destinados a la compra de herramientas tecnológicas como tabletas y computadores portátiles que serán donadas a los estudiantes de estrato 1, 2 y 3 siempre y cuando cumplan los requisitos establecidos por la institución.</p> <p>Parágrafo 2. El Consejo Directivo de la Institución Universitaria Digital de Antioquia (IU-Digital) dictará el reglamento para la adjudicación de las herramientas tecnológicas a las que se refiere el parágrafo 1 del presente artículo, que garantice el cumplimiento de lo dispuesto en la norma en cuanto a que dichas donaciones lleguen de manera exclusiva a estudiantes de la institución que pertenezcan a los estratos 1, 2 y 3, y que además los beneficiarios hayan obtenido rendimientos académicos que los hagan merecedores de esta donación y que utilicen estas herramientas durante un periodo de tiempo mínimo que permita la realización del espíritu académico de la norma. Así mismo, designará el organismo de control interno de la universidad que se encargue de vigilar el cumplimiento de esta disposición. El organismo auditor presentará semestralmente un informe del estado del programa, y del aprovechamiento y calidad del uso de las donaciones.</p> <p>Parágrafo 3. El Consejo Académico de la Institución presentará semestralmente al Consejo Directivo una evaluación del programa de donaciones y propondrá las recomendaciones que sean necesarias para el mejoramiento continuo de sus alcances sociales y académicos.</p>	<p>Artículo 5: La Institución Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital, en cabeza del rector, deberá incluir dentro del informe público de gestión anual un reporte sobre los montos, ejecución y las destinaciones específicas de los recursos provenientes de la Estampilla Pro-institución Universitaria Digital de Antioquia IU-DIGITAL correspondiente a cada vigencia.</p> <p>Artículo 6. Vigilancia. El control del recaudo y del traslado de los recursos de la Estampilla Pro-Institución Universitaria Digital de Antioquia IU-Digital, estará a cargo de la Contraloría Departamental, u oficinas delegadas con jurisdicción y competencia sobre control fiscal, quienes deberán emitir un informe anual a la Asamblea Departamental.</p> <p>Artículo 7. Los recursos recaudados a través de esta ley no hacen parte de la base presupuestal de instituciones oficiales de educación superior.</p> <p>Artículo 8. Esta Ley rige a partir de su promulgación.</p> <p>De los Honorables Senadores,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  Paola Andrea Holguín Moreno Senadora de la República </div> <div style="text-align: center;">  Juan Fernando Espinal Ramírez Representante a la Cámara </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  JHON JAIRO BERRÍO Representante a la Cámara </div> <div style="text-align: center;">  Iván Marulanda Senador de la República </div> </div>
---	---

INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 480 DE 2021 SENADO - 041 DE 2020 CÁMARA - ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 267 DE 2020 CÁMARA

por medio del cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones.

<p>Bogotá, D.C., junio 01 de 2022</p> <p>Honorable Senador JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ Presidente Senado de la República La Ciudad</p> <p>Honorable Representante JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA Presidente Cámara de Representante La Ciudad</p> <p><i>Referencia: Informe de conciliación al proyecto de Ley número 480 de 2021 Senado - 041 de 2020 Cámara -Acumulado con el Proyecto de Ley número 267 de 2020 Cámara "Por medio del cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones"</i></p> <p>Honorables Presidentes:</p> <p>En cumplimiento de la designación efectuada por las Mesas Directivas del Senado de la República y la Cámara de Representantes, y con fundamento en los artículos 161 de la Constitución Política y 186 y siguientes de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos presentar Informe de Conciliación al proyecto de Ley número 480 de 2021 Senado - 041 de 2020 Cámara -Acumulado con el Proyecto de Ley número 267 de 2020 Cámara "Por medio del cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones".</p> <p>De los congresistas,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  Honorio Miguel Henríquez Pinédo Senador de la República </div> <div style="text-align: center;">  Ángela Patricia Sánchez Leal Representante a la Cámara </div> </div>	<p align="center">I. CONSIDERACIONES DE LOS CONCILIADORES</p> <p>Con el fin de dar cumplimiento a la mencionada designación, la Comisión de Conciliación procedió a realizar un estudio comparativo de los textos aprobados por las plenarias del Senado de la República y la Cámara de Representantes, concluyendo que debe acogerse en su integridad el texto aprobado en segundo debate por la Plenaria del Honorable Senado de la República, toda vez que recoge las observaciones efectuadas por las organizaciones sociales que identifican a los cuidadores de personas con discapacidad, y plantea una redacción más ajustada y garantista para ellos y sus familias.</p> <p>El texto aprobado en plenaria de Cámara se encuentra en la Gaceta No. 544 del 31 de mayo de 2021, el texto aprobado en plenaria de Senado se toma de la Gaceta No. 215 del 25 de marzo de 2022 la cual contiene el texto propuesto para segundo debate en plenaria de Senado, toda vez que el texto se aprobó sin modificaciones y a la fecha no se ha sustanciado el texto definitivo de Senado.</p> <p align="center">II. CUADRO COMPARATIVO DE TEXTOS APROBADOS POR LAS PLENARIAS DEL CONGRESO DE LA REPÚBLICA Y OBSERVACIONES</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 33%;">TEXTO APROBADO EN LA CÁMARA DE LA REPÚBLICA</th> <th style="width: 33%;">TEXTO APROBADO EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA</th> <th style="width: 33%;">OBSERVACIONES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="vertical-align: top;"> “Por medio de la cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores o asistentes personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones” </td> <td style="vertical-align: top;"> “Por medio de la cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores o asistentes personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial, se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones”. </td> <td style="vertical-align: top;"> Se acoge el título de Senado. </td> </tr> </tbody> </table>	TEXTO APROBADO EN LA CÁMARA DE LA REPÚBLICA	TEXTO APROBADO EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA	OBSERVACIONES	“Por medio de la cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores o asistentes personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones”	“Por medio de la cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores o asistentes personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial, se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones”.	Se acoge el título de Senado.
TEXTO APROBADO EN LA CÁMARA DE LA REPÚBLICA	TEXTO APROBADO EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA	OBSERVACIONES					
“Por medio de la cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores o asistentes personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones”	“Por medio de la cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores o asistentes personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial, se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones”.	Se acoge el título de Senado.					

<p>ARTÍCULO 1º. OBJETO. La presente ley tiene por objeto establecer medidas efectivas para garantizar el acceso al servicio de cuidador o asistencia personal de las personas con discapacidad que así lo requieran, respetando sus preferencias, de acuerdo a un enfoque de derechos humanos, autonomía y capacidad legal de las personas con discapacidad.</p>	<p>ARTÍCULO 1º OBJETO. La presente ley tiene por objeto establecer medidas efectivas para garantizar el acceso al servicio de cuidador o asistencia personal de las personas con discapacidad que así lo requieran, respetando sus preferencias, de acuerdo a un enfoque de derechos humanos, autonomía y capacidad legal de las personas con discapacidad.</p>	<p>Se acoge el texto de Senado.</p>	<p>2. Las Autoridades Nacionales, Departamentales, Distritales y Municipales que adoptarán lo pertinente para dar cumplimiento a lo ordenado en la ley.</p>	<p>2.Las Autoridades Nacionales, Departamentales, Distritales y Municipales que adoptarán lo pertinente para dar cumplimiento a lo ordenado en la ley.</p>	
<p>Adicionalmente, la presente ley tiene por objeto disponer medidas de acompañamiento a las familias de personas con discapacidad incentivar su formación, acceso a empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud, y dictar otras disposiciones.</p>	<p>Adicionalmente, disponer medidas de acompañamiento a las familias de personas con discapacidad, incentivar su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud, y dictar otras disposiciones.</p>		<p>3. Personas susceptibles de ser cuidadores o asistentes personales de otras personas con discapacidad de acuerdo a los apoyos requeridos.</p>	<p>3. Personas susceptibles de ser cuidadores o asistentes personales de otras personas con discapacidad de acuerdo a los apoyos requeridos.</p>	
<p>ARTÍCULO 2º. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Los principios y disposiciones contenidas en la presente ley son aplicables a:</p> <p>1. Personas con discapacidad, que conforme a su autonomía, voluntad y preferencias requieren asistencia personal o cuidado</p>	<p>ARTÍCULO 2º. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Los principios y disposiciones contenidas en la presente ley son aplicables a:</p> <p>1. Personas con discapacidad, que conforme a su autonomía, voluntad y preferencias requieren asistencia personal o cuidado.</p>	<p>Se acoge el texto de Senado.</p>	<p>ARTÍCULO 3º. PRINCIPIOS GENERALES Y CRITERIOS DE INTERPRETACIÓN.</p> <p>La presente Ley se regirá por los siguientes principios:</p>	<p>ARTÍCULO 3º. PRINCIPIOS GENERALES Y CRITERIOS DE INTERPRETACIÓN.</p> <p>La presente Ley se regirá por los siguientes principios:</p>	<p>Se acoge el texto de Senado.</p>
<p>a) El respeto de la dignidad humana;</p> <p>b) La no discriminación;</p> <p>c) La participación e inclusión plena y efectiva en la sociedad;</p> <p>e) La igualdad de oportunidades;</p> <p>f) La autonomía y;</p> <p>g) La accesibilidad.</p> <p>En la interpretación y aplicación de la presente</p>	<p>a) El respeto de la dignidad humana;</p> <p>b) La no discriminación;</p> <p>c) La participación e inclusión plena y efectiva en la sociedad;</p> <p>d) La igualdad de oportunidades;</p> <p>e) La autonomía y;</p> <p>f) La accesibilidad.</p>				
<p>ley también serán principios aquellos contenidos en la Constitución Política, el bloque de constitucionalidad, especialmente, los principios establecidos en las convenciones ratificadas sobre derechos humanos y en la Ley Estatutaria 1618 de 2013. Los derechos y garantías contenidos en estas normas orientan la aplicación e interpretación de las disposiciones contenidas en esta Ley.</p>			<p>de ellos. Este enfoque hace especial énfasis en la interacción de la persona con discapacidad y el ambiente donde vive y se desarrolla, considerando las determinantes sociales que influyen y condicionan la discapacidad.</p>	<p>de la persona con discapacidad y el ambiente donde vive y se desarrolla, considerando las determinantes sociales que influyen y condicionan la discapacidad.</p>	
<p>ARTÍCULO 4º. DEFINICIONES. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>a) Enfoque Biopsicosocial: Es un marco conceptual que aborda de manera holística la atención de las personas con discapacidad estableciendo un lazo entre los distintos niveles (biológico, personal y social) que permite incidir de manera equilibrada y complementaria sobre cada uno</p>	<p>ARTÍCULO 4º. DEFINICIONES. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>a) Enfoque Biopsicosocial: Es un marco conceptual que aborda de manera holística la atención de las personas con discapacidad estableciendo un lazo entre los distintos niveles (biológico, personal y social) que permite incidir de manera equilibrada y complementaria sobre cada uno de ellos. Este enfoque hace especial énfasis en la interacción</p>	<p>Se acoge el texto de Senado.</p>	<p>b) Cuidador o asistente personal: Se entiende por cuidador o asistente personal una persona, profesional o no, que apoya a realizar las tareas básicas de la vida cotidiana de una persona con discapacidad quien, sin la asistencia de la primera, no podría realizarlas. El servicio de cuidado o asistencia personal estará siempre supeditado a la autonomía voluntad y preferencias de la persona con discapacidad a quien se presta la asistencia.</p> <p>c) Cuidado o asistencia personal remunerado de personas con discapacidad: es la atención prestada por familiares u otra persona, con remuneración, a personas con</p>	<p>b) Cuidador o asistente personal: Se entiende por cuidador o asistente personal una persona, profesional o no, que apoya a realizar las tareas básicas de la vida cotidiana de una persona con discapacidad quien, sin la asistencia de la primera, no podría realizarlas. El servicio de cuidado o asistencia personal estará siempre supeditado a la autonomía voluntad y preferencias de la persona con discapacidad a quien se presta la asistencia.</p> <p>c) Cuidado o asistencia personal: es la atención prestada por familiares u otra persona a personas con discapacidad de manera permanente con enfoque de derechos humanos de conformidad con lo establecido en la Convención sobre los Derechos de las Personas con</p>	

<p>discapacidad, de manera permanente.</p> <p>d) Cuidado o asistencia personal no remunerado de personas con discapacidad: es la atención prestada por familiares u otra persona, sin remuneración, a personas con discapacidad, de manera permanente.</p> <p>e) Cuidado o asistencia personal de personas con discapacidad a partir de un enfoque de derechos humanos: es la atención humana prestada a personas con discapacidad, de conformidad con lo establecido en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. En todo caso, las disposiciones de la presente Ley, deben ser interpretadas de acuerdo con este enfoque.</p> <p>Parágrafo. Las diferentes entidades del Estado deberán dentro de los tres (3) años siguientes a la expedición de esta Ley, modificar sus decretos, reglamentos y demás normas, a fin de adecuar</p>	<p>Discapacidad. El cuidado o asistencia personal podrá ser remunerado.</p> <p>Parágrafo. Las diferentes entidades del Estado deberán dentro de los tres (3) años siguientes a la expedición de esta Ley, modificar sus decretos, reglamentos y demás normas, a fin de adecuar su lenguaje a lo establecido en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, promoviendo el uso del concepto "asistente personal" de personas con discapacidad desde un enfoque de derechos humanos.</p>		<p>su lenguaje a lo establecido en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, promoviendo el uso del concepto "asistente personal" de personas con discapacidad desde un enfoque de derechos humanos.</p> <p>ARTÍCULO 5°. CELEBRACIÓN DEL DÍA NACIONAL DEL CUIDADOR O ASISTENTE PERSONAL. Con el fin de visibilizar la labor de quienes prestan acompañamiento a las personas con discapacidad, el 24 de julio de cada año en Colombia, se celebrará el Día Nacional del Cuidador o asistente personal.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio del Interior tendrá un término de seis (6) meses contados a partir de la sanción de la presente ley, para reglamentar las actividades que se llevarán a cabo para visibilizar la labor de quienes prestan cuidador o asistencia personal a personas con discapacidad. Debe</p>	<p>ARTÍCULO 5°. CELEBRACIÓN DEL DÍA NACIONAL DEL CUIDADOR O ASISTENTE PERSONAL. Con el fin de visibilizar la labor de quienes prestan acompañamiento a las personas con discapacidad, el 24 de julio de cada año en Colombia, se celebrará el Día Nacional del Cuidador o asistente personal.</p> <p>Parágrafo Primero. El Gobierno Nacional tendrá un término de un año contado a partir de la sanción de la presente ley, para reglamentar las actividades que se llevarán a cabo para visibilizar la labor de quienes prestan cuidador o asistencia personal a personas con</p>	<p>Se acoge el texto de Senado.</p>
<p>tenerse en cuenta que la escogencia del día 24 de julio tiene un sentido simbólico, en la medida que el cuidador o asistencia personal es una actividad que se ejerce veinticuatro (24) horas, los siete (7) días de la semana.</p> <p>ARTÍCULO 6°. SISTEMA DE REGISTRO DE CARACTERIZACIÓN E IDENTIFICACIÓN DE LOS CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. El Ministerio de Salud y Protección Social integrará al Registro para la Localización y Caracterización</p>	<p>discapacidad. Debe tenerse en cuenta que la escogencia del día 24 de julio tiene un sentido simbólico, en la medida que el cuidador o asistencia personal es una actividad que se ejerce veinticuatro (24) horas, los siete (7) días de la semana.</p> <p>Parágrafo Segundo. Las entidades involucradas en el desarrollo y cumplimiento de la presente Ley radicarán y sustentarán informes de gestión ante las Comisiones Séptimas Constitucionales del Congreso de la República, cada 24 de Julio o día hábil siguiente de sesión de dichas comisiones, como complemento de las actividades de visibilidad y conmemoración.</p> <p>ARTÍCULO 6°. SISTEMA DE REGISTRO DE CARACTERIZACIÓN E IDENTIFICACIÓN DE LOS CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. En el sistema de registro de localización y caracterización de las personas con</p>	<p>Se acoge el texto de Senado.</p>	<p>de Personas con Discapacidad - RLCPD un sistema de registro, caracterización e identificación de los cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad.</p> <p>Parágrafo 1°. El Registro de Caracterización e Identificación de los cuidadores o asistentes Personales de Personas con Discapacidad deberá articularse con el sistema de registro de localización y caracterización de las personas con discapacidad y sus familias, señalado por el literal "e" del artículo 10 de la Ley 1618 de 2013.</p> <p>Parágrafo 2°. El Ministerio de Salud y Protección Social, en el término de seis (6) meses a partir de la promulgación de esta Ley, deberá establecer los lineamientos para el establecimiento del registro, así como los requisitos para la inscripción, garantizando la posibilidad de inscripción y consulta en línea.</p> <p>Parágrafo 3°. El Ministerio de Salud y</p>	<p>discapacidad y sus familias, señalado por el literal "e" del artículo 10 de la Ley 1618 de 2013, se incluirá la información de los cuidadores o asistentes Personales de Personas con Discapacidad.</p> <p>Parágrafo 1°. El Ministerio de Salud y Protección Social deberá establecer de manera clara, los criterios de caracterización de los cuidadores o asistentes de personas con discapacidad, atendiendo, entre otros, la ubicación con diferenciación urbana o rural; los tipo y grados de discapacidad de las personas a quienes asisten; el perfil profesional, la experiencia, las condiciones económicas; los grados de vulnerabilidad y demás aspectos necesarios para garantizar su inclusión a los beneficios establecidos en la presente Ley.</p>	

<p>Protección Social deberá establecer criterios amplios de caracterización con el fin de identificar los diferentes tipos de perfiles de las personas que prestan servicio de cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad.</p> <p>Parágrafo 4°. La información que sea consignada en el registro y su tratamiento deberá sujetarse a lo establecido en la Ley Estatutaria 1581 de 2012, así como a las demás normas vigentes sobre protección de datos personales y las disposiciones que las modifiquen, sustituyan o complementen.</p>			<p>complementarios, que contraten asistentes personales o cuidadores de personas con discapacidad mediante la figura de teletrabajo, podrán disminuir de su base de retención los salarios y prestaciones sociales pagados a estas personas durante los años gravables en los que el empleado permanezca contratado por el empleador contribuyente, de acuerdo a lo establecido en el artículo 387 del Estatuto Tributario. Para efectos de acceder a la deducción de que trata este artículo, el empleador deberá vincular al trabajador por lo menos durante un (1) año y con posterioridad a la vigencia de la presente Ley.</p> <p>Parágrafo 1°. En casos de despido con justa causa, este término podrá ser completado con el tiempo de trabajo de otro trabajador que entre a suplir la vacancia.</p> <p>Parágrafo 2°. En caso de renuncia del trabajador motivada por incumplimientos del empleador, el empleador perderá los beneficios tributarios obtenidos por</p>	<p>flexibilidad horaria, podrá ser mediante trabajo en casa o trabajo remoto, sin desmedro del cumplimiento de sus funciones, con el fin de realizar sus actividades de cuidado o asistencia personal no remunerado.</p>	
<p>ARTÍCULO 7°. DEDUCCIÓN EN LA DETERMINACIÓN DEL IMPUESTO SOBRE LA RENTA POR CONTRATACIÓN DE CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD, MEDIANTE TELETRABAJO. Los empleadores contribuyentes que estén obligados a presentar declaración de renta y</p>	<p>ARTÍCULO 7°. FLEXIBILIDAD EN EL HORARIO LABORAL. Cuando el cuidador de un familiar en primer grado de consanguinidad con discapacidad tenga también la calidad de trabajador y deba cumplir con un horario laboral, tendrá derecho, previo acuerdo con el empleador y certificación de su condición de cuidador, podrá gozar de</p>	<p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p>	<p>Parágrafo 1°. En casos de despido con justa causa, este término podrá ser completado con el tiempo de trabajo de otro trabajador que entre a suplir la vacancia.</p> <p>Parágrafo 2°. En caso de renuncia del trabajador motivada por incumplimientos del empleador, el empleador perderá los beneficios tributarios obtenidos por</p>		
<p>ese trabajador en particular, una vez se establezcan sus incumplimientos mediante sentencia judicial en firme.</p>			<p>ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD.</p> <p>Adiciónense un artículo nuevo 3° a la Ley 1221 de 2008:</p> <p>ARTÍCULO 3A. TELETRABAJO PARA CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta Ley, el Ministerio del Trabajo y el Departamento Administrativo de la Función Pública formularán una estrategia de incorporación al teletrabajo orientada a los cuidadores o asistentes personales o no remunerados, a fin de que puedan conciliar el trabajo con las actividades de cuidado. Para el efecto, el Ministerio del Trabajo y el Departamento Administrativo de la Función Pública contará con el acompañamiento del Ministerio de Salud.</p> <p>Parágrafo. El Departamento</p>	<p>“CUIDADOR O ASISTENTE PERSONAL DE PERSONA CON DISCAPACIDAD”. El Ministerio del Trabajo, en consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad, en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente Ley, determinará las competencias laborales necesarias para la prestación del servicio de cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad, con un enfoque en derechos humanos. Así mismo, desarrollará el catálogo de servicios que un cuidador o asistente personal de personas con discapacidad puede realizar de manera remunerada.</p>	<p>acoge el texto de Senado.</p>
<p>ARTÍCULO 8°. NUEVOS EMPLEOS PÚBLICOS PARA FAMILIARES QUE CUMPLAN LABORES DE CUIDADO O ASISTENCIA PERSONAL NO REMUNERADO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. El cinco por ciento (5%) de los nuevos contratos de trabajo, contratos de prestación de servicios o cualquier otra forma de vinculación laboral en una entidad pública que puedan realizarse mediante teletrabajo, deberán asignarse a familiares que cumplan labores de cuidado o asistencia personal no remunerado a personas con discapacidad, que acrediten al menos un (1) año de esta condición.</p>	<p>ARTÍCULO 8°. EMPRENDIMIENTO PARA CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES NO REMUNERADOS DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD</p> <p>Adiciónense el parágrafo 4 al artículo 6 de la Ley 1014 de 2006.</p> <p>Parágrafo 4. Las Redes Regionales de Emprendimiento tendrán como potestad proponer la inclusión de planes, programas y proyectos de desarrollo relacionados con el emprendimiento. En estos planes, programas y proyectos, se deberán establecer criterios que incentiven el emprendimiento por parte de las personas que se dediquen al cuidado o asistencia personal no remunerado de personas con discapacidad.</p>	<p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p>	<p>Parágrafo. El Departamento</p>		
<p>ARTÍCULO 9°. TELETRABAJO PARA CUIDADORES O</p>	<p>ARTÍCULO 9°. CREACIÓN DEL PERFIL OCUPACIONAL</p>	<p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se</p>	<p>Parágrafo. El Departamento</p>		

<p>Administrativo de la Función Pública reglamentará en un término no superior a doce (12) meses, contados a partir de la expedición de la presente ley, el teletrabajo para cuidadores o asistentes personales no remunerados, de tal manera que se establezcan criterios de prevalencia para la asignación de teletrabajo a los servidores públicos que presten cuidado no remunerado. En dicha reglamentación, se deberá indicar que a fin de facilitar el teletrabajo, el funcionario podrá ser trasladado de cargo al interior de la entidad y ser reubicado en uno que permita el cumplimiento de sus funciones a través del teletrabajo, sin desmejorar su posición ni sus condiciones laborales, salariales o prestacionales.</p>			<p>también la calidad de trabajador en cualquier modalidad y deba cumplir con un horario laboral, tendrá derecho, previa certificación de su condición, a flexibilidad horaria, a fin de realizar sus actividades de cuidado no remunerado.</p>	<p>Consejo Nacional de Discapacidad emitirá los lineamientos a seguir para que los diferentes oferentes de formación para el trabajo incluyan en su oferta educativa el Programa Nacional de Orientación y Formación para cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad.</p>	<p>El objetivo de la orientación y formación a cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad es brindar herramientas que permitan enfrentar desde el punto de vista social, clínico, económico y emocional este rol y brindar un apoyo a la familia para que esta pueda desarrollar las demás actividades familiares de manera habitual.</p> <p>El programa de formación deberá seguir un enfoque de derechos humanos y estar actualizado de acuerdo con los estándares internacionales en la materia, en especial, los principios y derechos consagrados en la "Convención sobre los Derechos de las</p>
<p>ARTÍCULO 10°. FLEXIBILIDAD EN EL HORARIO LABORAL. Cuando el cuidador o asistente personal no remunerado de persona con discapacidad, tenga</p>	<p>ARTÍCULO 10°. PROGRAMA NACIONAL DE ORIENTACIÓN Y FORMACIÓN PARA CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. El</p>	<p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p>			
	<p>Personas con Discapacidad". Así mismo, se deberá garantizar que dicha formación esté actualizada de acuerdo a la normatividad nacional e internacional respecto de la autonomía y capacidad legal de las personas con discapacidad, y deberá atender el perfil ocupacional creado por el Ministerio del Trabajo, en consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad.</p> <p>Parágrafo 1°: El programa nacional deberá ser estructurado y ponerse en funcionamiento dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta ley y deberá estructurarse de manera tal, que pueda ser cursado en la modalidad virtual y/o a distancia y debe permitir la convalidación del conocimiento práctico con el que ya cuenta el cuidador o asistente personal de personas con discapacidad. De igual manera, el programa deberá ser accesible para cuidadores o asistentes personales, que a su vez, sean personas con discapacidad.</p>		<p>Parágrafo 2°. Los programas de formación contenidos en este artículo, no podrán ser entendidos como requisito para el acceso a los beneficios contemplados en esta Ley, salvo en aquellos casos en los que se señale expresamente.</p> <p>Parágrafo 3°. El Gobierno Nacional, dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la norma, establecerá incentivos en favor de aquellas personas cuidadoras o asistentes personales de personas con discapacidad que accedan al programa, conservando sus facultades reglamentarias al superar este periodo de tiempo.</p>		
			<p>ARTÍCULO 11°. EMPRENDIMIENTO PARA FAMILIARES QUE CUMPLEN LABORES DE CUIDADO O ASISTENCIA PERSONAL DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD NO REMUNERADOS.</p> <p>Adiciónese el parágrafo 4 al artículo 6 de la Ley 1014 de 2006.</p>	<p>ARTÍCULO 11°. EVALUACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE COMPETENCIAS PARA LOS CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. El procedimiento para evaluar y certificar las competencias</p>	<p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p>

<p>Parágrafo 4. Las Redes Regionales de Emprendimiento tendrán como potestad proponer la inclusión de planes, programas y proyectos de desarrollo relacionados con el emprendimiento. En estos planes, programas y proyectos, se deberán establecer criterios que incentiven el emprendimiento por parte de las personas que se dediquen al cuidado o asistencia personal no remunerado de personas con discapacidad. De igual manera, se deberá crear una Ruta de Emprendimiento para esta población, indicándose las líneas propias de emprendimiento y el procedimiento para el acceso a créditos blandos y capital semilla.</p>	<p>relacionadas con el cuidado o asistencia personal de personas con discapacidad, se realizará en el marco de lo dispuesto en la reglamentación del Subsistema de Evaluación y Certificación de Competencias y de los otros componentes del Sistema Nacional de Cualificaciones (SNC).</p> <p>Los referentes y perfiles para realizar la evaluación y certificación de competencias deberán atender a lo establecido en el Sistema Nacional de Cualificaciones.</p>	<p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p>	<p>meses contados a partir de la promulgación de la presente Ley, determinará las competencias laborales necesarias para la prestación del servicio de cuidado a personas con discapacidad, con un enfoque en derechos humanos. Así mismo, desarrollará el catálogo de servicios que un cuidador o asistente personal puede realizar de manera remunerada.</p>	<p>CARGO DE ENTIDADES O INSTITUCIONES PRESTADORAS DE SALUD. Cuando se determine la contratación de una o más personas por parte de una Entidad Prestadora de Salud, Institución Prestadora de Salud o quien haga sus veces para la prestación de servicios domiciliarios de cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad, que así lo soliciten, se dará prevalencia en la contratación, a quien venía realizando las actividades de cuidador o asistente personal de forma no remunerada, a la persona con discapacidad beneficiaria del servicio, siempre y cuando se cuente con la formación académica que sea equivalente o superior a la del personal de salud necesario para la prestación de los servicios requeridos por la persona con discapacidad. En ningún caso la vinculación y las condiciones laborales y salariales de la persona cuidadora o asistente</p>	
<p>ARTÍCULO 12°. CREACIÓN DEL PERFIL OCUPACIONAL “CUIDADOR O ASISTENTE PERSONAL DE PERSONA CON DISCAPACIDAD”. El Ministerio del Trabajo, en consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad, en un plazo no mayor a seis (6)</p>	<p>ARTÍCULO 12°. PREVALENCIA DE LOS CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES NO REMUNERADOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PERSONALES DOMICILIARIOS A PERSONAS CON DISCAPACIDAD, A</p>	<p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p>	<p>Parágrafo 1°. El Departamento Administrativo de la Función Pública reglamentará en un término no superior a doce (12) meses contados a partir de la expedición de la presente ley, las equivalencias de estas competencias para el sector público.</p>		
<p>personal de persona con discapacidad contratada podrán ser inferiores a las del personal de salud que normalmente presta estos servicios.</p> <p>Esta Contratación deberá contar con la aprobación de la persona con discapacidad y del cuidador o asistente personal no remunerado de persona con discapacidad. Para estos efectos, el interesado deberá manifestarlo por escrito ante la respectiva Entidad o Institución Prestadora de Salud o a quien corresponda y aportar la documentación que acredite el cumplimiento del requisito establecido en esta Ley.</p> <p>El Ministerio de Salud reglamentará esta materia dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la Ley.</p> <p>PARÁGRAFO. No podrá alegarse políticas internas de la Entidad o Institución Prestadora de Salud como criterio para imposibilitar la contratación de familiares, para efectos de lo señalado en el presente artículo.</p>	<p>personal de persona con discapacidad contratada podrán ser inferiores a las del personal de salud que normalmente presta estos servicios.</p> <p>Esta Contratación deberá contar con la aprobación de la persona con discapacidad y del cuidador o asistente personal no remunerado de persona con discapacidad. Para estos efectos, el interesado deberá manifestarlo por escrito ante la respectiva Entidad o Institución Prestadora de Salud o a quien corresponda y aportar la documentación que acredite el cumplimiento del requisito establecido en esta Ley.</p> <p>El Ministerio de Salud reglamentará esta materia dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la Ley.</p> <p>PARÁGRAFO. No podrá alegarse políticas internas de la Entidad o Institución Prestadora de Salud como criterio para imposibilitar la contratación de familiares, para efectos de lo señalado en el presente artículo.</p>	<p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p>	<p>ARTÍCULO 13°. PROGRAMA NACIONAL DE ORIENTACIÓN Y FORMACIÓN PARA CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. En consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad implementese el Programa Nacional de Orientación y Formación para cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad en cabeza del Servicio Nacional de Aprendizaje – SENA- en coordinación con el Ministerio de Educación, Ministerio de Trabajo, Ministerio de Salud y Protección social, Alta consejería para la Equidad de la Mujer, La Consejería Presidencial para la participación de las personas con discapacidad, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar ICBF, el cual será de carácter obligatorio.</p> <p>El objetivo de la orientación y formación a cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad es brindar herramientas que</p>	<p>ARTÍCULO 13°. ACCESO A PROGRAMAS SOCIALES DEL ESTADO. Cuando el cuidador o asistente personal no remunerado de una persona con discapacidad no tenga ingresos propios, ni acceso al Sistema de Seguridad Social en el régimen contributivo, se garantizará su relación en la inscripción en los programas sociales del Estado y su inscripción en el régimen subsidiado.</p>	<p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p>

<p>permitan enfrentar desde el punto de vista social, clínico, económico y emocional este rol y brindar un apoyo a la familia para que esta pueda desarrollar las demás actividades familiares de manera normal.</p> <p>El programa de formación deberá seguir un enfoque de derechos humanos y estar actualizado de acuerdo con los estándares internacionales en la materia, en especial, los principios y derechos consagrados en la "Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad". Así mismo, se deberá garantizar que dicha formación esté actualizada de acuerdo a la normatividad nacional e internacional respecto de la autonomía y capacidad legal de las personas con discapacidad. y deberá atender el perfil ocupacional creado por el Ministerio del Trabajo, en consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad.</p>			<p>Parágrafo 1°: El programa nacional deberá ser estructurado y ponerse en funcionamiento dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta ley y deberá estructurarse de manera tal, que pueda ser cursado en la modalidad virtual online y debe permitir la convalidación del conocimiento práctico con el que ya cuente el cuidador o asistente personal. De igual manera, el programa deberá ser accesible para cuidadores o asistentes personales, que a su vez, sean personas con discapacidad.</p> <p>Parágrafo 2°. Los programas de formación contenidos en este artículo, no podrán ser entendidos como requisito para el acceso a los beneficios contemplados en esta Ley, salvo en aquellos casos en los que se señale expresamente.</p> <p>Parágrafo 3°. El Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA-, en coordinación con el Ministerio de Educación, Ministerio de Trabajo, Ministerio de Salud y Protección social, Alta consejería para la</p>		
<p>Equidad de la Mujer, La Consejería Presidencial para la participación de las personas con discapacidad, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar ICBF una vez establecido el contenido del programa nacional de formación en materia de cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad, con un enfoque de derechos humanos, deberá cada tres (3) años revisar el contenido a fin de ser ajustado a las nuevas necesidades normativas de la materia.</p> <p>Parágrafo 4°: El Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA-, con el objetivo de promover la inclusión de las personas con discapacidad deberá promover que al menos el 10% de los instructores que impartan la formación en materia de cuidado o asistencia personal sean personas con algún tipo de discapacidad.</p>			<p>Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA, en consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad, estructurará y pondrá en funcionamiento, dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición de esta Ley, el procedimiento para evaluar y certificar las competencias laborales en materia de cuidado o asistencia personal de personas con discapacidad.</p> <p>En la evaluación y certificación de competencias deberá tenerse en cuenta que el aspirante siga un enfoque de derechos humanos y conozca los estándares internacionales en la materia, de acuerdo con los principios y derechos consagrados en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. De igual manera, dicha evaluación deberá certificar que el aspirante conozca los estándares nacionales e internacionales respecto a la autonomía y capacidad legal de las personas con discapacidad. Finalmente deberá cumplir con el</p>	<p>OPORTUNO. Para garantizar la atención oportuna en la prevención y tratamiento de enfermedades físicas y mentales, las Empresas Promotoras de Salud de los regímenes contributivo y subsidiado, los regímenes de excepción y los entes territoriales deberán:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Garantizar que los cuidadores o asistentes personales no remunerados de personas con discapacidad accedan oportunamente a los servicios de salud, a recibir atención psicosocial a través de Rutas de Atención (RIA) en el marco del Modelo de Atención Integral Territorial (MAITE) o el que haga sus veces a fin de evitar factores de riesgo físicos y psicosociales por el trabajo que realizan, los cuales demandan capacidades físicas y emocionales todo el tiempo. 2. Eliminar la fragmentación de los servicios, la dispersión terapéutica, así como las barreras administrativas que les impiden el acceso 	
<p>ARTÍCULO 14°. EVALUACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE LOS CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. El</p>	<p>ARTÍCULO 14°. GARANTÍAS DE PRESTACIÓN DE SERVICIO EN LOS PROGRAMAS DE PROMOCIÓN DE LA SALUD Y PREVENCIÓN DE LA ENFERMEDAD Y EL TRATAMIENTO</p>	<p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p>			

<p>perfil ocupacional creado por el Ministerio del Trabajo, en consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad, de acuerdo a lo señalado en el artículo 11 de la presente Ley.</p>	<p>a los servicios de salud física y mental. 3. Simplificar los trámites administrativos para los cuidadores o asistentes personales no remunerados de personas con discapacidad.</p>	<p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p>	<p>remunerada, a la persona con discapacidad beneficiaria del servicio, siempre y cuando se cuente con la formación académica que sea equivalente o superior a la del personal de salud necesario para la prestación de los servicios requeridos por la persona con discapacidad. En ningún caso la vinculación y las condiciones laborales y salariales de la persona cuidadora contratada podrán ser inferiores a las del personal de salud que normalmente presta estos servicios.</p>	<p>consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad, estructurará y pondrá en funcionamiento dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición de esta Ley, una oferta de programas de formación para el desarrollo humano y en competencias vocacionales que contribuyan a la construcción de un proyecto de vida para los cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad.</p>	
<p>ARTÍCULO 15°. PREVALENCIA DE LOS CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES NO REMUNERADOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PERSONALES DOMICILIARIOS A PERSONAS CON DISCAPACIDAD, A CARGO DE ENTIDADES O INSTITUCIONES PRESTADORAS DE SALUD. Cuando se determine la contratación de una o más personas por parte de una Entidad Prestadora de Salud, Institución Prestadora de Salud o quien haga sus veces para la prestación de servicios domiciliarios de cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad, que así lo soliciten, se dará prevalencia en la contratación, a quien venía realizando las actividades de cuidador o asistente personal de forma no</p>	<p>ARTÍCULO 15°. EDUCACIÓN EN EXTRA-EDAD Y FORMACIÓN EN MATERIA DE COMPETENCIA VOCACIONAL DE CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. Las entidades territoriales certificadas en educación deberán desarrollar y promover estrategias educativas flexibles en modalidades y programas pertinentes y de calidad, que permitan ofrecer la prestación del servicio educativo a quienes prestan cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad, con el fin de lograr completar la trayectoria educativa en nivel de educación básica y media. El Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA-, en</p>		<p>Esta Contratación deberá contar con la aprobación de la persona con discapacidad y del cuidador no remunerado. Para estos efectos, el interesado deberá manifestarlo por escrito ante la respectiva Entidad o Institución Prestadora de Salud o a quien corresponda y aportar la documentación que acredite el cumplimiento del requisito establecido en esta Ley. El Ministerio de Salud reglamentará esta materia dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la Ley.</p>	<p>Los programas de formación deberán seguir un enfoque de derechos humanos, estructurarse de manera tal, que puedan ser cursado en la modalidad virtual y/o a distancia. De igual manera, el programa deberá ser accesible para cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad, que, a su vez, sean personas con discapacidad.</p>	
<p>PARÁGRAFO. No podrá alegarse políticas internas de la Entidad o Institución Prestadora de Salud como criterio para imposibilitar la contratación de familiares, para efectos de lo señalado en el presente artículo.</p>				<p>competencias ciudadanas, socioemocionales y del enfoque de derechos.</p>	
<p>ARTÍCULO 16°. ACCESO A PROGRAMAS SOCIALES DEL ESTADO. Cuando el familiar que preste labores de cuidado o asistencia personal no remunerado de una persona con discapacidad no tengan ingresos propios, ni acceso al Sistema de Seguridad Social en el régimen contributivo, se garantizará su prelación en la inscripción en los programas sociales del Estado y su inscripción en el régimen subsidiado.</p>	<p>ARTÍCULO 16°. TRANSVERSALIZACIÓN EN EL SISTEMA EDUCATIVO DEL CONCEPTO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y DEL CUIDADO Y ASISTENCIA PERSONAL DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. El Ministerio de Educación Nacional deberá emitir directrices a todas las secretarías de educación de las entidades territoriales certificadas para promover conocimientos, actitudes y comportamientos tendientes al reconocimiento, la inclusión de las personas con discapacidad y los cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad, en los niveles de educación preescolar, básica y media, en el marco de las</p>	<p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p>	<p>ARTÍCULO 17°. GARANTÍAS DE PRESTACIÓN DE SERVICIO EN LOS PROGRAMAS DE PROMOCIÓN DE LA SALUD Y PREVENCIÓN DE LA ENFERMEDAD Y EL TRATAMIENTO OPORTUNO. Para garantizar la atención oportuna en la prevención y tratamiento de enfermedades físicas y mentales, las Empresas Promotoras de Salud de los regímenes contributivo y subsidiado, los regímenes de excepción y los entes territoriales deberán: 1. Garantizar que los familiares que presten labores de cuidado o asistencia personal no remunerado a personas con discapacidad accedan oportunamente a los servicios de salud, a recibir atención psicosocial a través de Rutas de Atención (RIA) en el marco del Modelo de Atención Integral Territorial (MAITE) o el que haga sus veces a fin de evitar factores de riesgo físicos y</p>	<p>ARTÍCULO 17°. PROGRAMAS DE DIVULGACIÓN. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Cultura y las demás entidades que se consideren pertinentes, generarán iniciativas conjuntas, para la creación de planes, programas y dirigidos a la visibilización e inclusión social de quienes prestan cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad a través de los medios masivos de comunicación. Los recursos serán adicionales a las transferencias de ley con cargo al Fondo Único de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones consagradas en el numeral 17 del artículo 35 de la Ley 1341 de 2009, a los recursos dispuestos para la financiación de planes, programas y proyectos</p>	<p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p>

<p>psicosociales por el trabajo que realizan, los cuales demandan capacidades físicas y emocionales todo el tiempo.</p> <p>2. Eliminar la fragmentación de los servicios, la dispersión terapéutica, así como las barreras administrativas que les impiden el acceso a los servicios de salud física y mental.</p> <p>3. Simplificar los trámites administrativos para los familiares que cumplan labores de cuidado o asistencia personal no remunerado y sus familias.</p>	<p>para la promoción de contenidos multiplataforma y fortalecimiento de los operadores públicos a los cuales se refiere la norma en mención, y a lo señalado en el artículo 45 de la Ley 1978 de 2019.</p>		<p>ofrecer la prestación del servicio educativo a quienes prestan cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad, con el fin de lograr completar la trayectoria educativa en nivel de educación básica y media. El Ministerio de Educación garantizará el cumplimiento de este objetivo.</p>	<p>Así mismo, la Superintendencia Nacional de Salud velará por el cumplimiento de lo ordenado en la presente ley.</p>	
<p>ARTÍCULO 18°. EDUCACIÓN EN EXTRA-EDAD Y FORMACIÓN EN MATERIA DE COMPETENCIA VOCACIONAL DE CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. Las entidades territoriales certificadas en educación deberán desarrollar y promover estrategias educativas flexibles en modalidades y programas pertinentes y de calidad, que permitan</p>	<p>ARTÍCULO 18°. INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL. Las funciones de inspección, Vigilancia y Control de las disposiciones contenidas en la presente ley, estarán a cargo de la Superintendencia Nacional de Salud y las autoridades territoriales según las normas vigentes quienes garantizarán del cumplimiento de las mismas, sin perjuicio de las competencias asignadas a otras autoridades.</p>	<p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p>	<p>El Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA-, en consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad, estructurará y pondrá en funcionamiento dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición de esta Ley, una oferta de programas de formación para el desarrollo humano y en competencias vocacionales que contribuyan a la construcción de un proyecto de vida para los cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad.</p>	<p>Los programas de formación deberán seguir un enfoque de derechos humanos, estructurarse de manera tal, que puedan ser cursado en la modalidad virtual online. De igual manera, el</p>	
<p>programa deberá ser accesible para cuidadores o asistentes personales, que a su vez, sean personas con discapacidad.</p>			<p>Telecomunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Cultura y la Autoridad Nacional de Televisión, generarán convocatorias conjuntas para que los canales de televisión pública, comunitaria y emisoras, puedan acceder a fondos públicos del Fondo de Comunicaciones, para la creación de programas culturales e informativos, que estén dirigidos a la visibilización e inclusión social de quienes prestan cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad.</p>		
<p>ARTÍCULO 19°. TRANSVERSALIZACIÓN EN EL SISTEMA EDUCATIVO DEL CONCEPTO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y DEL CUIDADO Y ASISTENCIA PERSONAL. El Ministerio de Educación Nacional deberá emitir directrices a todas las secretarías de educación de las entidades territoriales certificadas para promover conocimientos, actitudes y comportamientos para el cuidado de sí mismo y de los demás, en los niveles de educación preescolar, básica y media, en el marco de las competencias ciudadanas, socioemocionales y del enfoque de derechos.</p>	<p>ARTÍCULO 19°. Apoyo al emprendimiento. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo promoverá el desarrollo económico y el crecimiento empresarial, fomentando el fortalecimiento del emprendimiento, la formalización, la competitividad y la sostenibilidad, a través de la formulación, adopción, liderazgo y coordinación de políticas y programas dirigidos a las personas que ostenten la calidad de cuidadores.</p>	<p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p>	<p>ARTÍCULO 21°. INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL. Las funciones de Inspección, Vigilancia y Control de las disposiciones contenidas en la presente ley, estarán a cargo de la Superintendencia Nacional de Salud y de las autoridades territoriales según las normas vigentes quienes garantizarán el cumplimiento de las mismas, sin perjuicio de las competencias asignadas a otras autoridades.</p>		<p>No hay artículo 21 en el texto de Senado.</p>
<p>ARTÍCULO 20°. PARTICIPACIÓN EN MEDIOS DE COMUNICACIÓN. El Ministerio de Tecnologías de la Información y las</p>	<p>ARTÍCULO 20°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir del momento de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>La numeración y el contenido del artículo presentan modificaciones, se acoge el texto de Senado.</p>			

<table border="1"> <tr> <td data-bbox="168 499 380 628"> <p>Así mismo, la Superintendencia Nacional de Salud velará por el cumplimiento de lo ordenado en la presente ley.</p> </td> <td data-bbox="380 499 591 628"></td> <td data-bbox="591 499 792 628"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="168 628 380 929"> <p>ARTÍCULO 22°. SANCIONES. Las sanciones al incumplimiento a las órdenes adoptadas en la presente Ley serán impuestas por la Superintendencia Nacional de Salud aplicando integralmente el procedimiento y sanciones previstas en la Ley 1438 de 2011 y en la Ley 1949 de 2019.</p> </td> <td data-bbox="380 628 591 929"></td> <td data-bbox="591 628 792 929"> <p>No hay artículo 22 en el texto de Senado.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="168 929 380 1066"> <p>ARTÍCULO 23°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir del momento de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> </td> <td data-bbox="380 929 591 1066"></td> <td data-bbox="591 929 792 1066"> <p>No hay artículo 23 en el texto de Senado.</p> </td> </tr> </table>	<p>Así mismo, la Superintendencia Nacional de Salud velará por el cumplimiento de lo ordenado en la presente ley.</p>			<p>ARTÍCULO 22°. SANCIONES. Las sanciones al incumplimiento a las órdenes adoptadas en la presente Ley serán impuestas por la Superintendencia Nacional de Salud aplicando integralmente el procedimiento y sanciones previstas en la Ley 1438 de 2011 y en la Ley 1949 de 2019.</p>		<p>No hay artículo 22 en el texto de Senado.</p>	<p>ARTÍCULO 23°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir del momento de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>		<p>No hay artículo 23 en el texto de Senado.</p>	<p style="text-align: center;">III. TEXTO PROPUESTO PARA CONCILIACION</p> <p style="text-align: center;">Proyecto de Ley número 480 de 2021 Senado - 041 de 2020 Cámara -Acumulado con el Proyecto de Ley número 267 de 2020 Cámara</p> <p style="text-align: center;"><i>“Por medio de la cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores o asistentes personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial, se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones”.</i></p> <p style="text-align: center;">El Congreso de la República</p> <p style="text-align: center;">DECRETA</p> <p>ARTÍCULO 1° OBJETO. La presente ley tiene por objeto establecer medidas efectivas para garantizar el acceso al servicio de cuidador o asistencia personal de las personas con discapacidad que así lo requieran, respetando sus preferencias, de acuerdo a un enfoque de derechos humanos, autonomía y capacidad legal de las personas con discapacidad.</p> <p>Adicionalmente, disponer medidas de acompañamiento a las familias de personas con discapacidad, incentivar su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud, y dictar otras disposiciones.</p> <p>ARTÍCULO 2°. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Los principios y disposiciones contenidas en la presente ley son aplicables a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Personas con discapacidad, que conforme a su autonomía, voluntad y preferencias requieren asistencia personal o cuidado. 2. Las Autoridades Nacionales, Departamentales, Distritales y Municipales que adoptarán lo pertinente para dar cumplimiento a lo ordenado en la ley.
<p>Así mismo, la Superintendencia Nacional de Salud velará por el cumplimiento de lo ordenado en la presente ley.</p>										
<p>ARTÍCULO 22°. SANCIONES. Las sanciones al incumplimiento a las órdenes adoptadas en la presente Ley serán impuestas por la Superintendencia Nacional de Salud aplicando integralmente el procedimiento y sanciones previstas en la Ley 1438 de 2011 y en la Ley 1949 de 2019.</p>		<p>No hay artículo 22 en el texto de Senado.</p>								
<p>ARTÍCULO 23°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir del momento de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>		<p>No hay artículo 23 en el texto de Senado.</p>								
<p>3. Personas susceptibles de ser cuidadores o asistentes personales de otras personas con discapacidad de acuerdo a los apoyos requeridos.</p> <p>ARTÍCULO 3°. PRINCIPIOS GENERALES Y CRITERIOS DE INTERPRETACIÓN.</p> <p>La presente Ley se regirá por los siguientes principios:</p> <ol style="list-style-type: none"> g) El respeto de la dignidad humana; h) La no discriminación; i) La participación e inclusión plena y efectiva en la sociedad; j) La igualdad de oportunidades; k) La autonomía y; l) La accesibilidad. <p>ARTÍCULO 4°. DEFINICIONES. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>a) Enfoque Biopsicosocial: Es un marco conceptual que aborda de manera holística la atención de las personas con discapacidad estableciendo un lazo entre los distintos niveles (biológico, personal y social) que permite incidir de manera equilibrada y complementaria sobre cada uno de ellos. Este enfoque hace especial énfasis en la interacción de la persona con discapacidad y el ambiente donde vive y se desarrolla, considerando las determinantes sociales que influyen y condicionan la discapacidad.</p> <p>b) Cuidador o asistente personal: Se entiende por cuidador o asistente personal una persona, profesional o no, que apoya a realizar las tareas básicas de la vida cotidiana de una persona con discapacidad quien, sin la asistencia de la primera, no podría realizarlas. El servicio de cuidado o asistencia personal estará siempre supeditado a la autonomía voluntad y preferencias de la persona con discapacidad a quien se presta la asistencia.</p>	<p>c) Cuidado o asistencia personal: es la atención prestada por familiares u otra persona a personas con discapacidad de manera permanente con enfoque de derechos humanos de conformidad con lo establecido en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad. El cuidado o asistencia personal podrá ser remunerado.</p> <p>Parágrafo. Las diferentes entidades del Estado deberán dentro de los tres (3) años siguientes a la expedición de esta Ley, modificar sus decretos, reglamentos y demás normas, a fin de adecuar su lenguaje a lo establecido en la Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, promoviendo el uso del concepto “asistente personal” de personas con discapacidad desde un enfoque de derechos humanos.</p> <p>ARTÍCULO 5°. CELEBRACIÓN DEL DÍA NACIONAL DEL CUIDADOR O ASISTENTE PERSONAL. Con el fin de visibilizar la labor de quienes prestan acompañamiento a las personas con discapacidad, el 24 de julio de cada año en Colombia, se celebrará el Día Nacional del Cuidador o asistente personal.</p> <p>Parágrafo Primero. El Gobierno Nacional tendrá un término de un año contado a partir de la sanción de la presente ley, para reglamentar las actividades que se llevarán a cabo para visibilizar la labor de quienes prestan cuidador o asistencia personal a personas con discapacidad. Debe tenerse en cuenta que la escogencia del día 24 de julio tiene un sentido simbólico, en la medida que el cuidador o asistencia personal es una actividad que se ejerce veinticuatro (24) horas, los siete (7) días de la semana.</p> <p>Parágrafo Segundo. Las entidades involucradas en el desarrollo y cumplimiento de la presente Ley radicarán y sustentarán informes de gestión ante las Comisiones Séptimas Constitucionales del Congreso de la República, cada 24 de Julio o día hábil siguiente de sesión de dichas comisiones, como complemento de las actividades de visibilidad y conmemoración.</p> <p>ARTÍCULO 6°. SISTEMA DE REGISTRO DE CARACTERIZACIÓN E IDENTIFICACIÓN DE LOS CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. En el sistema de registro de localización y caracterización de las personas con discapacidad y sus familias, señalado por el literal “e” del artículo 10 de la Ley 1618 de 2013, se incluirá la información de los cuidadores o asistentes Personales de Personas con Discapacidad.</p> <p>Parágrafo 1°. El Ministerio de Salud y Protección Social deberá establecer de manera clara, los criterios de caracterización de los cuidadores o asistentes de</p>									

<p>personas con discapacidad, atendiendo, entre otros, la ubicación con diferenciación urbana o rural; los tipo y grados de discapacidad de las personas a quienes asisten; el perfil profesional, la experiencia, las condiciones económicas; los grados de vulnerabilidad y demás aspectos necesarios para garantizar su inclusión a los beneficios establecidos en la presente Ley.</p> <p>ARTÍCULO 7°. FLEXIBILIDAD EN EL HORARIO LABORAL. Cuando el cuidador de un familiar en primer grado de consanguinidad con discapacidad tenga también la calidad de trabajador y deba cumplir con un horario laboral, tendrá derecho, previo acuerdo con el empleador y certificación de su condición de cuidador, podrá gozar de flexibilidad horaria, podrá ser mediante trabajo en casa o trabajo remoto, sin desmedro del cumplimiento de sus funciones, con el fin de realizar sus actividades de cuidado o asistencia personal no remunerado.</p> <p>ARTÍCULO 8°. EMPRENDIMIENTO PARA CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES NO REMUNERADOS DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD</p> <p>Aiciónese el parágrafo 4 al artículo 6 de la Ley 1014 de 2006.</p> <p>Parágrafo 4. Las Redes Regionales de Emprendimiento tendrán como potestad proponer la inclusión de planes, programas y proyectos de desarrollo relacionados con el emprendimiento. En estos planes, programas y proyectos, se deberán establecer criterios que incentiven el emprendimiento por parte de las personas que se dediquen al cuidado o asistencia personal no remunerado de personas con discapacidad.</p> <p>ARTÍCULO 9°. CREACIÓN DEL PERFIL OCUPACIONAL "CUIDADOR O ASISTENTE PERSONAL DE PERSONA CON DISCAPACIDAD". El Ministerio del Trabajo, en consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad, en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente Ley, determinará las competencias laborales necesarias para la prestación del servicio de cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad, con un enfoque en derechos humanos. Así mismo, desarrollará el catálogo de servicios que un cuidador o asistente personal de personas con discapacidad puede realizar de manera remunerada.</p> <p>ARTÍCULO 10°. PROGRAMA NACIONAL DE ORIENTACIÓN Y FORMACIÓN PARA CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. El Consejo Nacional de Discapacidad emitirá los lineamientos a seguir para que los diferentes oferentes de formación para el trabajo incluyan en su</p>	<p>oferta educativa el Programa Nacional de Orientación y Formación para cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad.</p> <p>El objetivo de la orientación y formación a cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad es brindar herramientas que permitan enfrentar desde el punto de vista social, clínico, económico y emocional este rol y brindar un apoyo a la familia para que esta pueda desarrollar las demás actividades familiares de manera habitual.</p> <p>El programa de formación deberá seguir un enfoque de derechos humanos y estar actualizado de acuerdo con los estándares internacionales en la materia, en especial, los principios y derechos consagrados en la "Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad". Así mismo, se deberá garantizar que dicha formación esté actualizada de acuerdo a la normatividad nacional e internacional respecto de la autonomía y capacidad legal de las personas con discapacidad, y deberá atender el perfil ocupacional creado por el Ministerio del Trabajo, en consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad.</p> <p>Parágrafo 1°: El programa nacional deberá ser estructurado y ponerse en funcionamiento dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta ley y deberá estructurarse de manera tal, que pueda ser cursado en la modalidad virtual y/o a distancia y debe permitir la convalidación del conocimiento práctico con el que ya cuente el cuidador o asistente personal de personas con discapacidad. De igual manera, el programa deberá ser accesible para cuidadores o asistentes personales, que a su vez, sean personas con discapacidad.</p> <p>Parágrafo 2°. Los programas de formación contenidos en este artículo, no podrán ser entendidos como requisito para el acceso a los beneficios contemplados en esta Ley, salvo en aquellos casos en los que se señale expresamente.</p> <p>Parágrafo 3°. El Gobierno Nacional, dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la norma, establecerá incentivos en favor de aquellas personas cuidadoras o asistentes personales de personas con discapacidad que accedan al programa, conservando sus facultades reglamentarias al superar este periodo de tiempo.</p> <p>ARTÍCULO 11°. EVALUACIÓN Y CERTIFICACIÓN DE COMPETENCIAS PARA LOS CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. El procedimiento para evaluar y certificar las competencias relacionadas con el cuidado o asistencia personal de personas con discapacidad, se realizará en el marco de lo dispuesto en la reglamentación del Subsistema de</p>
<p>Evaluación y Certificación de Competencias y de los otros componentes del Sistema Nacional de Cualificaciones (SNC).</p> <p>Los referentes y perfiles para realizar la evaluación y certificación de competencias deberán atender a lo establecido en el Sistema Nacional de Cualificaciones.</p> <p>ARTÍCULO 12°. PREVALENCIA DE LOS CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES NO REMUNERADOS PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS PERSONALES DOMICILIARIOS A PERSONAS CON DISCAPACIDAD, A CARGO DE ENTIDADES O INSTITUCIONES PRESTADORAS DE SALUD. Cuando se determine la contratación de una o más personas por parte de una Entidad Prestadora de Salud, Institución Prestadora de Salud o quien haga sus veces para la prestación de servicios domiciliarios de cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad, que así lo soliciten, se dará prevalencia en la contratación, a quien venía realizando las actividades de cuidador o asistente personal de forma no remunerada, a la persona con discapacidad beneficiaria del servicio, siempre y cuando se cuente con la formación académica que sea equivalente o superior a la del personal de salud necesario para la prestación de los servicios requeridos por la persona con discapacidad. En ningún caso la vinculación y las condiciones laborales y salariales de la persona cuidadora o asistente personal de persona con discapacidad contratada podrán ser inferiores a las del personal de salud que normalmente presta estos servicios.</p> <p>Esta Contratación deberá contar con la aprobación de la persona con discapacidad y del cuidador o asistente personal no remunerado de persona con discapacidad. Para estos efectos, el interesado deberá manifestarlo por escrito ante la respectiva Entidad o Institución Prestadora de Salud o a quien corresponda y aportar la documentación que acredite el cumplimiento del requisito establecido en esta Ley.</p> <p>El Ministerio de Salud reglamentará esta materia dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la Ley.</p> <p>PARÁGRAFO. No podrá alegarse políticas internas de la Entidad o Institución Prestadora de Salud como criterio para imposibilitar la contratación de familiares, para efectos de lo señalado en el presente artículo.</p> <p>ARTÍCULO 13°. ACCESO A PROGRAMAS SOCIALES DEL ESTADO. Cuando el cuidador o asistente personal no remunerado de una persona con discapacidad no tenga ingresos propios, ni acceso al Sistema de Seguridad Social en el régimen contributivo, se garantizará su prelación en la inscripción en los programas sociales del Estado y su inscripción en el régimen subsidiado.</p>	<p>ARTICULO 14°. GARANTÍAS DE PRESTACIÓN DE SERVICIO EN LOS PROGRAMAS DE PROMOCIÓN DE LA SALUD Y PREVENCIÓN DE LA ENFERMEDAD Y EL TRATAMIENTO OPORTUNO. Para garantizar la atención oportuna en la prevención y tratamiento de enfermedades físicas y mentales, las Empresas Promotoras de Salud de los regímenes contributivo y subsidiado, los regímenes de excepción y los entes territoriales deberán:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Garantizar que los cuidadores o asistentes personales no remunerados de personas con discapacidad accedan oportunamente a los servicios de salud, a recibir atención psicosocial a través de Rutas de Atención (RIA) en el marco del Modelo de Atención Integral Territorial (MAITE) o el que haga sus veces a fin de evitar factores de riesgo físicos y psicosociales por el trabajo que realizan, los cuales demandan capacidades físicas y emocionales todo el tiempo. 2. Eliminar la fragmentación de los servicios, la dispersión terapéutica, así como las barreras administrativas que les impiden el acceso a los servicios de salud física y mental. 3. Simplificar los trámites administrativos para los cuidadores o asistentes personales no remunerados de personas con discapacidad. <p>ARTÍCULO 15°. EDUCACIÓN EN EXTRA-EDAD Y FORMACIÓN EN MATERIA DE COMPETENCIA VOCACIONAL DE CUIDADORES O ASISTENTES PERSONALES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. Las entidades territoriales certificadas en educación deberán desarrollar y promover estrategias educativas flexibles en modalidades y programas pertinentes y de calidad, que permitan ofrecer la prestación del servicio educativo a quienes prestan cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad, con el fin de lograr completar la trayectoria educativa en nivel de educación básica y media.</p> <p>El Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA-, en consulta con el Consejo Nacional de Discapacidad, estructurará y pondrá en funcionamiento dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición de esta Ley, una oferta de programas de formación para el desarrollo humano y en competencias vocacionales que contribuyan a la construcción de un proyecto de vida para los cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad.</p> <p>Los programas de formación deberán seguir un enfoque de derechos humanos, estructurarse de manera tal, que puedan ser cursado en la modalidad virtual y/o a</p>

distancia. De igual manera, el programa deberá ser accesible para cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad, que, a su vez, sean personas con discapacidad.

ARTÍCULO 16°. TRANSVERSALIZACIÓN EN EL SISTEMA EDUCATIVO DEL CONCEPTO DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD Y DEL CUIDADO Y ASISTENCIA PERSONAL DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. El Ministerio de Educación Nacional deberá emitir directrices a todas las secretarías de educación de las entidades territoriales certificadas para promover conocimientos, actitudes y comportamientos tendientes al reconocimiento, la inclusión de las personas con discapacidad y los cuidadores o asistentes personales de personas con discapacidad, en los niveles de educación preescolar, básica y media, en el marco de las competencias ciudadanas, socioemocionales y del enfoque de derechos.

ARTÍCULO 17°. PROGRAMAS DE DIVULGACIÓN. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, en coordinación con el Ministerio de Cultura y las demás entidades que se consideren pertinentes, generarán iniciativas conjuntas, para la creación de planes, programas y dirigidos a la visibilización e inclusión social de quienes prestan cuidado o asistencia personal a personas con discapacidad a través de los medios masivos de comunicación.

Los recursos serán adicionales a las transferencias de ley con cargo al Fondo Único de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones consagradas en el numeral 17 del artículo 35 de la Ley 1341 de 2009, a los recursos dispuestos para la financiación de planes, programas y proyectos para la promoción de contenidos multiplataforma y fortalecimiento de los operadores públicos a los cuales se refiere la norma en mención, y a lo señalado en el artículo 45 de la Ley 1978 de 2019.

ARTÍCULO 18°. INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL. Las funciones de inspección, Vigilancia y Control de las disposiciones contenidas en la presente ley, estarán a cargo de la Superintendencia Nacional de Salud y las autoridades territoriales según las normas vigentes quienes garantizarán del cumplimiento de las mismas, sin perjuicio de las competencias asignadas a otras autoridades.


Así mismo, la Superintendencia Nacional de Salud velará por el cumplimiento de lo ordenado en la presente ley.

ARTÍCULO 19°. Apoyo al emprendimiento. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo promoverá el desarrollo económico y el crecimiento empresarial, fomentando el fortaleciendo del emprendimiento, la formalización, la competitividad

y la sostenibilidad, a través de la formulación, adopción, liderazgo y coordinación de políticas y programas dirigidos a las personas que ostenten la calidad de cuidadores.

ARTÍCULO 20°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir del momento de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los congresistas,

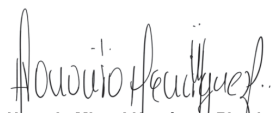

Honorio Miguel Henríquez Pinédo
 Senador de la República


Ángela Patricia Sánchez Leal
 Representante a la Cámara

IV. PROPOSICIÓN

De acuerdo con las consideraciones expuestas, solicitamos a los Honorables Congresistas de las Plenarias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, aprobar el Informe de Conciliación al proyecto de Ley número 480 de 2021 Senado - 041 de 2020 Cámara -Acumulado con el Proyecto de Ley número 267 de 2020 Cámara "Por medio del cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones".

De los congresistas,


Honorio Miguel Henríquez Pinédo
 Senador de la República


Ángela Patricia Sánchez Leal
 Representante a la Cámara

INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 456 DE 2022 CÁMARA – 408 DE 2021 SENADO

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

<p>Bogotá, junio de 2022</p> <p>Doctores</p> <p>MARITZA MARTÍNEZ ARIZTIZÁBAL Vicepresidente Senado de la República Ciudad</p> <p>JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA Presidente Cámara de Representantes Ciudad</p> <p>Referencia: Informe de conciliación al Proyecto de Ley No. 456 de 2022 Cámara – 408 de 2021 Senado, "Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones –Ley Julián Esteban".</p> <p>Respetados Señores Presidentes:</p> <p>Atendiendo las designaciones efectuadas por las Presidencias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 161 de la Constitución Política y en los artículos 186, 187 y 188 de la Ley 5ª de 1992, los congresistas conciliadores nos permitimos someter, por su conducto, a consideración de las plenarias del Senado y de la Cámara, para continuar su trámite correspondiente, el texto conciliado del proyecto de ley de la referencia.</p> <p>I. CONSIDERACIONES DE LOS CONCILIADORES</p> <p>Los congresistas conciliadores dejan constancia que los textos aprobados en las plenarias de la Cámara de Representantes y el Senado de la República, así como el texto conciliado que se pone a consideración, mantienen en su integridad la esencia y objeto original de la iniciativa de 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. En el trámite de la iniciativa se presentaron aportes de origen parlamentario, de diferentes organizaciones, ciudadanía y del gobierno nacional que dieron lugar a diversas modificaciones técnicas, jurídicas, así como de redacción para dar una mayor precisión y claridad al proyecto robusteciéndolo. En consecuencia, atendiendo sendos argumentos de carácter legislativo, constitucional, legal y jurisprudencial que fueron discutidos, los conciliadores acogen las modificaciones aprobadas por</p>	<p>la plenaria de la cámara de representantes con algunos ajustes en los términos del "CUADRO DE TEXTOS APROBADOS POR LAS PLENARIAS Y TEXTO ACOGIDO EN CONCILIACIÓN", que a continuación se presenta.</p> <p>Finalmente, se resalta que en el trámite de ambas cámaras la iniciativa fue aprobada de manera unánime por parte de todos los congresistas.</p> <p>I. CUADRO DE TEXTOS APROBADOS POR LAS PLENARIAS Y TEXTO ACOGIDO EN CONCILIACIÓN</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>TEXTO APROBADO EN SENADO</th> <th>TEXTO APROBADO EN CÁMARA</th> <th>TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN</th> <th>OBSERVACIONES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL CON ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES –LEY JULIAN ESTEBAN</td> <td>POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL CON ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES –LEY JULIAN ESTEBAN</td> <td>POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL CON ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES –LEY JULIAN ESTEBAN</td> <td>Título idéntico en Cámara de Representantes y el Senado de la República</td> </tr> <tr> <td>CAPITULO I Objeto y Principios Generales</td> <td>CAPITULO I OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES</td> <td>CAPITULO I OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES</td> <td>Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes</td> </tr> <tr> <td>ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública</td> <td>ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y</td> <td>ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES	POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL CON ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES –LEY JULIAN ESTEBAN	POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL CON ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES –LEY JULIAN ESTEBAN	POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL CON ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES –LEY JULIAN ESTEBAN	Título idéntico en Cámara de Representantes y el Senado de la República	CAPITULO I Objeto y Principios Generales	CAPITULO I OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES	CAPITULO I OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES	Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes	ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública	ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y	ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y					
TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES																		
POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL CON ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES –LEY JULIAN ESTEBAN	POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL CON ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES –LEY JULIAN ESTEBAN	POR LA CUAL SE DICTAN NORMAS PARA EL DISEÑO E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL CON ENFOQUE DE SISTEMA SEGURO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES –LEY JULIAN ESTEBAN	Título idéntico en Cámara de Representantes y el Senado de la República																		
CAPITULO I Objeto y Principios Generales	CAPITULO I OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES	CAPITULO I OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES	Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes																		
ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten el diseño e implementación de la política pública	ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y	ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th>TEXTO APROBADO EN SENADO</th> <th>TEXTO APROBADO EN CÁMARA</th> <th>TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN</th> <th>OBSERVACIONES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.</td> <td>evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.</td> <td>evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>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, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial: a) Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las</td> <td>ARTÍCULO 2º. Principios y definiciones generales. Los siguientes serán principios y definiciones que guiarán la implementación del Sistema Seguro en la política de seguridad vial del país. Tendrán como principal objetivo el diseño y la adaptación de las políticas de seguridad vial bajo este enfoque y deben propender por perdonar el error humano: Definiciones: Enfoque Sistema Seguro: este enfoque determina la seguridad vial como la interacción dinámica entre los componentes del sistema de tránsito y transporte y sus actores viales, dichos componentes guían</td> <td>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, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial: a) Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las</td> <td>Se acoge el texto aprobado en la plenaria del Senado de la República</td> </tr> </tbody> </table>	TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES	de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.	evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.	evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.		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, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial: a) Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las	ARTÍCULO 2º. Principios y definiciones generales. Los siguientes serán principios y definiciones que guiarán la implementación del Sistema Seguro en la política de seguridad vial del país. Tendrán como principal objetivo el diseño y la adaptación de las políticas de seguridad vial bajo este enfoque y deben propender por perdonar el error humano: Definiciones: Enfoque Sistema Seguro: este enfoque determina la seguridad vial como la interacción dinámica entre los componentes del sistema de tránsito y transporte y sus actores viales, dichos componentes guían	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, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial: a) Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las	Se acoge el texto aprobado en la plenaria del Senado de la República	<table border="1"> <thead> <tr> <th>TEXTO APROBADO EN SENADO</th> <th>TEXTO APROBADO EN CÁMARA</th> <th>TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN</th> <th>OBSERVACIONES</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>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 las bermas seguras, 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. b) Responsabilidad compartida. Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo a su participación en el sistema: los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de la infraestructura vial; así como los usuarios de las vías; y la iniciativa privada relacionada con la</td> <td>el comportamiento de los actores viales y nivel de exposición al riesgo de verse envueltas en una colisión. El sistema de tránsito y transporte necesita fortalecer sus componentes (vías, vehículos, velocidades y usuarios seguros) en función de multiplicar los efectos protectores de forma integral. Principios: a). Error humano: Los actores viales en su interacción en el sistema de tránsito y transporte son propensos a cometer errores que causan siniestralidad. b). Vulnerabilidad física del cuerpo humano: El cuerpo humano tiene una capacidad limitada para tolerar las fuerzas ante una eventual colisión. c). Corresponsabilidad. La responsabilidad en la seguridad vial</td> <td>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 las bermas seguras, 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. b) Responsabilidad compartida. Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo a su participación en el sistema: los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de la infraestructura vial; así como los usuarios de las vías; y la iniciativa privada relacionada con la</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES	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 las bermas seguras, 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. b) Responsabilidad compartida. Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo a su participación en el sistema: los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de la infraestructura vial; así como los usuarios de las vías; y la iniciativa privada relacionada con la	el comportamiento de los actores viales y nivel de exposición al riesgo de verse envueltas en una colisión. El sistema de tránsito y transporte necesita fortalecer sus componentes (vías, vehículos, velocidades y usuarios seguros) en función de multiplicar los efectos protectores de forma integral. Principios: a). Error humano: Los actores viales en su interacción en el sistema de tránsito y transporte son propensos a cometer errores que causan siniestralidad. b). Vulnerabilidad física del cuerpo humano: El cuerpo humano tiene una capacidad limitada para tolerar las fuerzas ante una eventual colisión. c). Corresponsabilidad. La responsabilidad en la seguridad vial	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 las bermas seguras, 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. b) Responsabilidad compartida. Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo a su participación en el sistema: los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de la infraestructura vial; así como los usuarios de las vías; y la iniciativa privada relacionada con la	
TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES																		
de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.	evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.	evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.																			
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, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial: a) Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las	ARTÍCULO 2º. Principios y definiciones generales. Los siguientes serán principios y definiciones que guiarán la implementación del Sistema Seguro en la política de seguridad vial del país. Tendrán como principal objetivo el diseño y la adaptación de las políticas de seguridad vial bajo este enfoque y deben propender por perdonar el error humano: Definiciones: Enfoque Sistema Seguro: este enfoque determina la seguridad vial como la interacción dinámica entre los componentes del sistema de tránsito y transporte y sus actores viales, dichos componentes guían	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, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial: a) Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las	Se acoge el texto aprobado en la plenaria del Senado de la República																		
TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES																		
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 las bermas seguras, 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. b) Responsabilidad compartida. Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo a su participación en el sistema: los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de la infraestructura vial; así como los usuarios de las vías; y la iniciativa privada relacionada con la	el comportamiento de los actores viales y nivel de exposición al riesgo de verse envueltas en una colisión. El sistema de tránsito y transporte necesita fortalecer sus componentes (vías, vehículos, velocidades y usuarios seguros) en función de multiplicar los efectos protectores de forma integral. Principios: a). Error humano: Los actores viales en su interacción en el sistema de tránsito y transporte son propensos a cometer errores que causan siniestralidad. b). Vulnerabilidad física del cuerpo humano: El cuerpo humano tiene una capacidad limitada para tolerar las fuerzas ante una eventual colisión. c). Corresponsabilidad. La responsabilidad en la seguridad vial	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 las bermas seguras, 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. b) Responsabilidad compartida. Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo a su participación en el sistema: los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de la infraestructura vial; así como los usuarios de las vías; y la iniciativa privada relacionada con la																			

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio.			
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	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 los usuarios que	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 los usuarios que	Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
comportamientos de los usuarios que pongan en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables.	pongan en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables, esto sin excluir a ningún actor vial del uso de las vías del territorio nacional.	pongan en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables, esto sin excluir a ningún actor vial del uso de las vías del territorio nacional.	
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	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	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	Artículo idéntico en Cámara de Representantes y el Senado de la República.

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
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. 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.	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. 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.	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. 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.	
ARTÍCULO 6º. Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá	Artículo eliminado por la Plenaria de Cámara de Representantes	Artículo eliminado por la Plenaria de Cámara de Representantes	De conformidad con la Sentencia C-600A de 1996 y la C-1042 de 2007 se considera pertinente eliminar la

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
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. 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.			propuesta al considerar, que establece una disposición legal sobre usos del suelo, que resulta ser de reserva privativa de una Ley orgánica. Algo que desborda el alcance de esta ley ordinaria.
CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN	CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN	CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN	Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes
ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:	ARTÍCULO 6º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:	ARTÍCULO 6º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:	Además, se precisa que se elimina la expresión "tarjeta de propiedad", por
ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO.	ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO.	ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO.	

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES	TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
<p>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. El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió. Dentro de</p>	<p>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. El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la</p>	<p>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. El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la</p>	<p>técnica legislativa, por cuanto, el parágrafo ya contiene el concepto definido en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, que corresponde a la licencia de conducción.</p>	<p>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. 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</p>	<p>expidió. 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. Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los</p>	<p>expidió. 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. Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los</p>	
<p>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>cuerpos de control, y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil. La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p>	<p>cuerpos de control, y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil. La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p>		<p>los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, tarjeta de propiedad, licencia de tránsito, seguro de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico.</p>	<p>los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico.</p>	<p>los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico.</p>	
<p>ARTÍCULO 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>Parágrafo. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar</p>	<p>Parágrafo. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar</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</p>	<p>ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019, el cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para</p>	<p>ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019, el cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes</p>

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
<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, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT. 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</p>	<p>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, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio</p>	<p>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, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio</p>	

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
<p>superior, reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional.</p> <p>d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p> <p>e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT.</p> <p>Para vehículos de servicio público: Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico</p>	<p>de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</p> <p>En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para</p>	<p>de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</p> <p>En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para</p>	

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
<p>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. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos</p>	<p>realizar los exámenes.</p> <p>d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p> <p>e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT.</p> <p>Para vehículos de servicio público:</p> <p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente,</p>	<p>realizar los exámenes.</p> <p>d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p> <p>e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT.</p> <p>Para vehículos de servicio público:</p> <p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente,</p>	

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
<p>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 foria horizontal y vertical.</p>	<p>tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior.</p> <p>Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las</p>	<p>tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior.</p> <p>Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las</p>	

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
	<p>autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.</p>	<p>autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.</p>	
TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
	<p>ARTÍCULO 8. Adiciónese el artículo 136 A, a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>“Artículo 136 A. Condiciones mínimas de validez de los cursos sobre normas de tránsito y sanciones por fraude. Todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 de este Código para la sanción, deberán ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención, y ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.</p> <p>El infractor a quien se le compruebe que hizo fraude o</p>	<p>ARTÍCULO 8. Adiciónese el artículo 136 A, a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>“Artículo 136 A. Condiciones mínimas de validez de los cursos sobre normas de tránsito y sanciones por fraude. Todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 de este Código para la sanción, deberán ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención, y ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.</p> <p>El infractor a quien se le compruebe que hizo fraude o</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes</p>
TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
	<p>se benefició de un curso sobre normas de tránsito fraudulento, se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por tres (3) años.</p> <p>Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de control y vigilancia (SICOV) detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor la pérdida del descuento de la multa y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto, sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantar</p>	<p>se benefició de un curso sobre normas de tránsito fraudulento, se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por tres (3) años.</p> <p>Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de control y vigilancia (SICOV) detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor la pérdida del descuento de la multa y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto, sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantar</p>	
TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
	<p>contra el Organismo de Tránsito u Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta.”</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</p>	<p>Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta.”</p> <p>Artículo eliminado por la Plenaria de Cámara de Representantes</p>	<p>Durante el trámite del proyecto de ley, en la Plenaria de la Cámara de Representantes se consideró eliminar el artículo, en tanto, que la Ley 769 de 2002 fue modificada por la Ley 1811 de 2016 en lo que respecta a bicicletas, mejorando sustancialmente las condiciones para los ciclistas y actualizando la norma. Volver a una versión de 2002 de una ley que ya de por sí es derogada es un sinsentido. La ley 1811 fue debatida en un</p>

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES	TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
<p>Licencia de Conducción. 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 cuales serán reducidos o recuperados de acuerdo con su comportamiento como conductor, de conformidad con lo establecido en la presente ley. 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. Las autoridades de tránsito competentes de adelantar el proceso contravencional, descontarán puntos al conductor que sea sancionado o</p>			<p>contexto muy participativo donde participaron directamente, por lo cual es evidente que lo establecido en dicha ley debe persistir y utilizar ese texto como base. Además, no se debe restringir la circulación de las bicicletas únicamente a las ciclorrutas donde las hay, pues la bicicleta es un vehículo que tiene prelación en las vías ante los vehículos motorizados y los viajes en esta deben ser protegidos y se debe promover su recorrido. Finalmente, la reducción de siniestralidad está en la mejora de condiciones para usar la bicicleta que hace parte de lo presupuestado en este proyecto de Ley (como</p>	<p>acepte la comisión de las infracciones establecidas en el artículo 131 de la presente Ley, así: a) 3 puntos para las infracciones del literal A. b) 6 puntos, para las infracciones del literal B. c) 12 puntos, para las infracciones del literal C. d) 20 puntos, para las infracciones de los literales D y E. 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. Las autoridades de tránsito están obligadas a reportar las sanciones dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la finalización del</p>			<p>mejorar infraestructura).</p>
<p>proceso contravencional, para que el sistema descuente automáticamente los puntos. La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema, implica la suspensión automática de la licencia de conducción por 6 meses. 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. 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</p>				<p>nuevas infracciones de tránsito, el conductor el sistema restablecerá la totalidad de los puntos perdidos. 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>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</p>	<p>CAPITULO IV OBLIGACIONES DE CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS</p> <p>Artículo eliminado por la Plenaria de Cámara de Representantes</p>	<p>CAPITULO IV OBLIGACIONES DE MOTOCICLISTAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS</p> <p>Artículo eliminado por la Plenaria de Cámara de Representantes</p>	<p>Se modifica el nombre del Capítulo IV, toda vez, que el artículo que contenía disposiciones normativas sobre ciclistas fue suprimido en su totalidad por la Plenaria de la Cámara de</p>

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES	TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
<p>Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas: 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. 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</p>			Representantes	<p>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</p>			
<p>de cráneo, sujetados; 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."</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: 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</p>	<p>ARTÍCULO 10. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas: 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</p>	<p>ARTÍCULO 9. 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: 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</p>	Se acoge el texto aprobado en la plenaria del Senado de la República.	<p>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</p>	<p>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</p>	<p>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</p>	

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías".	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.	ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías".	
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 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	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 personas fallecidas y lesionadas en las vías del país. Con el objeto de consolidar la información relacionada con fatalidades y lesiones causadas	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 10. Registro de personas fallecidas y lesionadas en las vías del país. Con el objeto de consolidar la información relacionada con fatalidades y lesiones causadas	Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
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.	por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, las autoridades de tránsito deberán reportar al Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los sectores y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y fatalidad. 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	por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, las autoridades de tránsito deberán reportar al Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los sectores y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y fatalidad. 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	

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle. Parágrafo. Para el cumplimiento de la finalidad pretendida con la Ley 2161 de 2021 de combatir el fraude y mejorar la movilidad, todas las entidades aseguradoras, tanto las que ofrecen el SOAT como las que ofrecen el seguro complementario y voluntario previsto en su artículo 4, separada o conjuntamente, dentro del proceso de reclamación, deberán verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas o cualquier otro medio probatorio, en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información.	condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle. Parágrafo. Para el cumplimiento de la finalidad pretendida con la Ley 2161 de 2021 de combatir el fraude y mejorar la movilidad, todas las entidades aseguradoras, tanto las que ofrecen el SOAT como las que ofrecen el seguro complementario y voluntario previsto en su artículo 4, separada o conjuntamente, dentro del proceso de reclamación, deberán verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas o cualquier otro medio probatorio, en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información.	condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle. Parágrafo. Para el cumplimiento de la finalidad pretendida con la Ley 2161 de 2021 de combatir el fraude y mejorar la movilidad, todas las entidades aseguradoras, tanto las que ofrecen el SOAT como las que ofrecen el seguro complementario y voluntario previsto en su artículo 4, separada o conjuntamente, dentro del proceso de reclamación, deberán verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas o cualquier otro medio probatorio, en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información.	

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
ARTICULO 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	Asimismo, las entidades aseguradoras y la ADRES podrán objetar las reclamaciones con base en el material probatorio recaudado si detectan fraude. ARTICULO 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	Asimismo, las entidades aseguradoras y la ADRES podrán objetar las reclamaciones con base en el material probatorio recaudado si detectan fraude. ARTICULO 11. 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	Artículo idéntico en Cámara de Representantes y el Senado de la República.

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
<p>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>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>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>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</p>	<p>CAPITULO VI VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 13. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito</p>	<p>CAPITULO VI VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 12. 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</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes salvo el parágrafo sobre patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina donde se acoge el aprobado en la plenaria de Senado de la República.</p>
<p>TEXTO APROBADO EN SENADO</p> <p>Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora. Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora. Para el servicio público de carga, el límite de velocidad en ningún caso</p>	<p>TEXTO APROBADO EN CÁMARA</p> <p>Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora. Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora. Para el servicio público de carga, el límite de velocidad</p>	<p>TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN</p> <p>Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora. Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora. Para el servicio público de carga, el límite de velocidad</p>	<p>de la Cámara de Representantes</p>
<p>TEXTO APROBADO EN SENADO</p> <p>respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.</p> <p>PÁRAGRAFO. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.</p>	<p>TEXTO APROBADO EN CÁMARA</p> <p>competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.</p> <p>PÁRAGRAFO 1. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 20Km/h.</p> <p>PÁRAGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la</p>	<p>TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN</p> <p>competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.</p> <p>PÁRAGRAFO 1. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.</p> <p>PÁRAGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la</p>	<p>OBSERVACIONES</p>
<p>TEXTO APROBADO EN SENADO</p> <p>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>TEXTO APROBADO EN CÁMARA</p> <p>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>TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN</p> <p>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>OBSERVACIONES</p>

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES	TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
<p>podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora. 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 señaladas en el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales y estipuladas en el presente artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía, los usuarios vulnerables, el uso del suelo y, el</p>	<p>en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora. Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas señaladas en el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales estipuladas en el presente artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía, los usuarios</p>	<p>en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora. Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas señaladas en el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales estipuladas en el presente artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía, los usuarios</p>		<p>número de muertos y lesionados.</p> <p>PÁRRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad limite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se</p>	<p>vulnerables, el uso del suelo y, el número de muertos y lesionados.</p> <p>PÁRRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad limite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se</p>	<p>vulnerables, el uso del suelo y, el número de muertos y lesionados.</p> <p>PÁRRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad limite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se</p>	
<p>ARTÍCULO 16°. IMPLEMENTACIÓN DE PLANES DE GESTIÓN 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</p>	<p>ARTÍCULO 15. IMPLEMENTACIÓN DE PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL. Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades territoriales del orden</p>	<p>ARTÍCULO 14. IMPLEMENTACIÓN DE PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL. Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades territoriales del orden</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes</p>	<p>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. 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>Parágrafo 1°: Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad en su condición de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Sin detrimento de lo anterior; por iniciativa propia, las entidades territoriales que lo identifiquen como necesario, podrán proceder a la formulación, adopción e implementación de</p>	<p>departamental, así como las ciudades capitales del país; deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria.</p> <p>Parágrafo 1°: Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad en su condición de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Sin detrimento de lo anterior; por iniciativa propia, las entidades territoriales que lo identifiquen como necesario, podrán proceder a la formulación, adopción e implementación de</p>	<p>departamental, así como las ciudades capitales del país; deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria.</p> <p>Parágrafo 1°: Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad en su condición de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Sin detrimento de lo anterior; por iniciativa propia, las entidades territoriales que lo identifiquen como necesario, podrán proceder a la formulación, adopción e implementación de</p>	

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
	<p>su plan local de seguridad vial.</p> <p>Parágrafo 2°: En los distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de tránsito implementarán planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana podrán desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por</p>	<p>su plan local de seguridad vial.</p> <p>Parágrafo 2°: En los distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de tránsito implementarán planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana podrán desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán</p>	
TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
	<p>el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>CAPITULO VII OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>ARTÍCULO 16. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el</p>	<p>reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>CAPITULO VII OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>ARTÍCULO 15. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes</p>
TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
	<p>Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.</p> <p>ARTÍCULO 17. El artículo 143 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 143. DAÑOS MATERIALES. En todo accidente de tránsito donde sólo se causen daños materiales en los que resulten afectados vehículos asegurados o no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, los</p>	<p>Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.</p> <p>ARTÍCULO 16. El artículo 143 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 143. DAÑOS MATERIALES. En todo accidente de tránsito donde sólo se causen daños materiales en los que resulten afectados vehículos asegurados o no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria de la Cámara, de conformidad con el ajuste que se explica a continuación:</p> <p>Los congresistas conciliadores, de conformidad con la jurisprudencia constitucional, en lo que refiere a las facultades para la elaboración del</p>
TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
	<p>conductores, los entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente podrán recaudar todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para tal efecto, el material probatorio recaudado con estas condiciones complementará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente.</p> <p>Independientemente de que los vehículos involucrados en un accidente de este tipo estén asegurados o no, los conductores deben retirar</p>	<p>personales, los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente recaudarán todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para tal efecto, el material probatorio recaudado con estas condiciones reemplazará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente.</p> <p>Independientemente de que los vehículos involucrados en un accidente de este tipo estén asegurados o no, los conductores</p>	<p>texto conciliado que se someterá a discusión y votación, proponen la eliminación de las palabras podrán y reemplazará del inciso primero de la norma, pues se considera que de esta manera se expresa con mayor precisión la intención del legislador, tal y como fue plasmada en los informes de ponencia para primer y segundo debate en la Cámara de Representantes. De esta manera, no solo se corrige una evidente antinomia dentro del mismo artículo, sino que se garantiza a los destinatarios de la norma una redacción que no dé lugar a interpretaciones equívocas sobre el</p>

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES	TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
	inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que pueda interrumpir el tránsito y acudir a los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho. Si fracasa la conciliación, cualquiera de las partes puede acudir a los demás mecanismos de acceso a la justicia. Para tal efecto, no será necesaria la expedición del informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación.	deben retirar inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que pueda interrumpir el tránsito y acudir a los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho. Si fracasa la conciliación, cualquiera de las partes puede acudir a los demás mecanismos de acceso a la justicia. Para tal efecto, no será necesaria la expedición del informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación.	alcance y objetivo del artículo. En suma, este ajuste garantizará una certeza jurídica frente al sentido original y querer del conjunto normativo del proyecto, materializando principios que rigen la labor de producción normativa, como lo son el principio de corrección del trámite y el principio de instrumentalidad de las formas (Sentencias de la Corte Constitucional SU-150 de 2021, C-282-21, C-076-18, C-674-17, C-757-08, C-198-02). El ajuste que se propone, pretende precisar que el material probatorio recaudado bajo las condiciones establecidas en el artículo,				reemplazará el informe de accidente de tránsito y no simplemente lo complementará. Esta conclusión tiene como sustente el inciso segundo del mismo artículo, donde se contempla que ante un escenario de conciliación o el fracaso del mismo, en sede judicial los involucrados podrán acudir a dichas instancias sin que sea necesaria la expedición de un informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito. Sobre el particular Ha dicho la corte que: "En virtud de lo expuesto, la jurisprudencia constitucional ha precisado que (i) un
			artículo nuevo no siempre corresponde a un asunto nuevo puesto que el artículo puede versar sobre asuntos debatidos previamente; (ii) no es asunto nuevo la adición que desarrolla o precisa aspectos de la materia central tratada en el proyecto, siempre que la adición este comprendida dentro de lo previamente debatido; (iii) la novedad de un asunto se aprecia a la luz del proyecto de ley en su conjunto, no de un artículo específico; y (iv) no constituye asunto nuevo un artículo propuesto por la Comisión de Conciliación que crea una fórmula original para superar una discrepancia entre las				Cámaras en torno a un tema". En ese sentido, "El rol o papel que cumple la comisión de conciliación no es el de adoptar decisiones definitivas, ya que tal competencia está reservada de forma exclusiva para las plenarias. Su encargo se limita a presentar un texto de acuerdo bicameral, el cual, lejos de ser intangible, puede modificarse, respondiendo al carácter dinámico del proceso legislativo y a la necesidad de construir consensos alrededor de la manifestación de la voluntad democrática. Estas razones motivaron a los conciliadores para proponer

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
			el ajuste mencionado, pues de mantenerse la redacción aprobada por la Plenaria de la Cámara de Representantes, estaría contemplando dos supuestos facticos contradictorios.
	ARTÍCULO 18. Modifíquese el artículo 146 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 146. Se entenderán como conceptos técnicos que deben emitir las autoridades de tránsito, los informes de accidentes de tránsito donde se indicará la causa probable del accidente, sin que en dicho concepto se defina la responsabilidad en el choque, salvo en aquellos casos donde la autoridad de tránsito emite órdenes de comparendo por presunta infracción a la norma de	ARTÍCULO 17. Modifíquese el artículo 146 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 146. Se entenderán como conceptos técnicos que deben emitir las autoridades de tránsito, los informes de accidentes de tránsito donde se indicará la causa probable del accidente, sin que en dicho concepto se defina la responsabilidad en el choque, salvo en aquellos casos donde la autoridad de tránsito emite órdenes de comparendo por presunta infracción a la norma de	Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
			tránsito y se impone la multa prevista al culminar el proceso contravencional y la violación de dicha norma es la causa probable del accidente de tránsito. Así mismo, no podrá la autoridad de tránsito determinar la cuantía de los daños.
	ARTÍCULO 19. Incumplimiento de criterios para la instalación y operación de ayudas tecnológicas. Adiciónese el artículo 158-A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 158-A. Incumplimiento de criterios de seguridad vial para la instalación y operación de ayudas tecnológicas. Las autoridades de tránsito serán sancionadas con multa equivalente al doble del valor recaudado por concepto de las multas impuestas	ARTÍCULO 18. Incumplimiento de criterios para la instalación y operación de ayudas tecnológicas. Adiciónese el artículo 158-A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: Artículo 158-A. Incumplimiento de criterios de seguridad vial para la instalación y operación de ayudas tecnológicas. Las autoridades de tránsito serán sancionadas con multa equivalente al doble del valor recaudado por concepto de las multas impuestas	Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
	en los procesos sancionatorios derivados de las infracciones detectadas con ayudas tecnológicas, en aquellos casos en que se utilicen dichas ayudas, sin el cumplimiento de los criterios de seguridad vial para su instalación y operación establecidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en cumplimiento de la Ley 1843 de 2017. Todas aquellas multas impuestas durante el periodo en el cual no se contó con la autorización, deberán ser revocadas de forma oficiosa por parte de la autoridad de tránsito y sin necesidad de la autorización expresa del afectado, dentro de un término que, en ningún caso, podrá superar los 30 días hábiles siguientes a la fecha en la cual	en los procesos sancionatorios derivados de las infracciones detectadas con ayudas tecnológicas, en aquellos casos en que se utilicen dichas ayudas, sin el cumplimiento de los criterios de seguridad vial para su instalación y operación establecidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en cumplimiento de la Ley 1843 de 2017. Todas aquellas multas impuestas durante el periodo en el cual no se contó con la autorización, deberán ser revocadas de forma oficiosa por parte de la autoridad de tránsito y sin necesidad de la autorización expresa del afectado, dentro de un término que, en ningún caso, podrá superar los 30 días hábiles siguientes a la fecha en la cual	

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
	haya quedado en firme la decisión que para el efecto haya proferido la Superintendencia de Transporte. Los recursos provenientes de la multa prevista en el presente artículo entrarán a formar parte del presupuesto de la Superintendencia de Transporte. PARÁGRAFO. En aquellos organismos de tránsito que cuenten con más de una ayuda tecnológica, la sanción a la que hace referencia este artículo se determinará teniendo en cuenta únicamente aquellas ayudas tecnológicas que no cumplan con los criterios de seguridad vial para su instalación y operación."	haya quedado en firme la decisión que para el efecto haya proferido la Superintendencia de Transporte. Los recursos provenientes de la multa prevista en el presente artículo entrarán a formar parte del presupuesto de la Superintendencia de Transporte. PARÁGRAFO. En aquellos organismos de tránsito que cuenten con más de una ayuda tecnológica, la sanción a la que hace referencia este artículo se determinará teniendo en cuenta únicamente aquellas ayudas tecnológicas que no cumplan con los criterios de seguridad vial para su instalación y operación."	
	ARTÍCULO 20. Evaluación del impacto de las ayudas tecnológicas en los accidentes de	ARTÍCULO 19. Evaluación del impacto de las ayudas tecnológicas en los accidentes de	Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
	<p>tránsito. Las autoridades de tránsito en cuya jurisdicción operen ayudas tecnológicas para la detección de infracciones de tránsito deberán implementar estrategias que permitan evaluar el impacto generado a partir de su incorporación en términos de los cambios en el número de accidentes de tránsito, lesionados y fallecidos en la zona de influencia de los equipos en operación.</p> <p>PARÁGRAFO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial diseñará e implementará una estrategia que le permita recopilar y analizar los resultados de las anteriores evaluaciones con el fin de contar con la información que permita establecer acciones pertinentes para avanzar en la consecución de los objetivos</p>	<p>tránsito. Las autoridades de tránsito en cuya jurisdicción operen ayudas tecnológicas para la detección de infracciones de tránsito deberán implementar estrategias que permitan evaluar el impacto generado a partir de su incorporación en términos de los cambios en el número de accidentes de tránsito, lesionados y fallecidos en la zona de influencia de los equipos en operación.</p> <p>PARÁGRAFO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial diseñará e implementará una estrategia que le permita recopilar y analizar los resultados de las anteriores evaluaciones con el fin de contar con la información que permita establecer acciones pertinentes para avanzar en la consecución de los objetivos</p>	

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
	planteados en materia de seguridad vial.	planteados en materia de seguridad vial.	
	<p>ARTÍCULO 21. Vehículos de emergencia. Dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de esta Ley, el Ministerio de Transporte deberá reglamentar las condiciones para el tránsito de vehículos de emergencia en el país, requisitos para su conducción y condiciones asociadas a su registro.</p>	<p>ARTÍCULO 20. Vehículos de emergencia. Dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de esta Ley, el Ministerio de Transporte deberá reglamentar las condiciones para el tránsito de vehículos de emergencia en el país, requisitos para su conducción y condiciones asociadas a su registro.</p>	Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes
	<p>ARTÍCULO 22. Sostenibilidad financiera del Fondo de Modernización del Parque Automotor de Carga. En adición a las fuentes de financiación previstas en el artículo 307 de la Ley 1955 de 2019 y las demás que se prevean en la normatividad vigente, el Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor</p>	<p>ARTÍCULO 21. Sostenibilidad financiera del Fondo de Modernización del Parque Automotor de Carga. En adición a las fuentes de financiación previstas en el artículo 307 de la Ley 1955 de 2019 y las demás que se prevean en la normatividad vigente, el Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor</p>	Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes . En todo caso, se considera pertinente precisar que la fuente de financiación para el Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga que crea

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
	<p>de Carga se financiará con un porcentaje del valor de las operaciones de transporte terrestre de carga que se preste como servicio público intermunicipal o nacional, en vehículos con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas.</p> <p>El Gobierno Nacional establecerá la tarifa por cada operación de transporte, considerando i) la diferencia entre la meta anual y la edad promedio actual del parque automotor de carga de vehículos con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas; ii) el valor promedio de un vehículo nuevo con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas, y iii) la cantidad de operaciones registradas en el Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC por cada anualidad. La tarifa no podrá ser</p>	<p>de Carga se financiará con un porcentaje del valor de las operaciones de transporte terrestre de carga que se preste como servicio público intermunicipal o nacional, en vehículos con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas.</p> <p>El Gobierno Nacional establecerá la tarifa por cada operación de transporte, considerando i) la diferencia entre la meta anual y la edad promedio actual del parque automotor de carga de vehículos con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas; ii) el valor promedio de un vehículo nuevo con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas, y iii) la cantidad de operaciones registradas en el Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC por cada anualidad. La tarifa no podrá ser</p>	este artículo, estará a cargo de los propietarios, tenedores o poseedores de los vehículos definidos en la norma.

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
	<p>superior al 0.1% calculado sobre el valor a pagar establecido en el manifiesto de carga.</p> <p>La empresa de transporte hará la retención correspondiente y el recaudo estará a cargo de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN. Los recursos del Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga, serán priorizados para pequeños y medianos transportadores.</p>	<p>superior al 0.1% calculado sobre el valor a pagar establecido en el manifiesto de carga.</p> <p>La empresa de transporte hará la retención correspondiente y el recaudo estará a cargo de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN. Los recursos del Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga, serán priorizados para pequeños y medianos transportadores.</p>	
	<p>ARTÍCULO 23. Reducción de la informalidad en el transporte terrestre automotor de carga. La Superintendencia de Transporte podrá imponer medidas cautelares hasta que termine la investigación correspondiente, a las empresas de</p>	<p>ARTÍCULO 22. Reducción de la informalidad en el transporte terrestre automotor de carga. La Superintendencia de Transporte podrá imponer medidas cautelares hasta que termine la investigación correspondiente, a las empresas de</p>	Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes .

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
	transporte terrestre automotor de carga que no hayan reportado o suministrado la información de sus operaciones al Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC durante un plazo continuo de 4 meses, de acuerdo con la normatividad vigente. Lo anterior, sin perjuicio de las investigaciones y sanciones que procedan de conformidad con lo previsto en la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996.	transporte terrestre automotor de carga que no hayan reportado o suministrado la información de sus operaciones al Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC durante un plazo continuo de 4 meses, de acuerdo con la normatividad vigente. Lo anterior, sin perjuicio de las investigaciones y sanciones que procedan de conformidad con lo previsto en la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996.	
	ARTÍCULO NUEVE. Obligatoriedad de la reglamentación sobre la Infraestructura Vial. En un plazo no mayor a 2 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma en el plan de trabajo con apoyo de la Agencia Nacional de Infraestructura, el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la	ARTÍCULO 23. Obligatoriedad de la reglamentación sobre la Infraestructura Vial. En un plazo no mayor a 2 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma en el plan de trabajo con apoyo de la Agencia Nacional de Infraestructura, el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la	Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
	Superintendencia de Transporte, para la expedición de los reglamentos técnicos en lo concerniente a las definiciones de punto, sitio, zona, tramo y sector crítico.	de Transporte, para la expedición de los reglamentos técnicos en lo concerniente a las definiciones de punto, sitio, zona, tramo y sector crítico.	
ARTÍCULO 17º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	ARTÍCULO 24. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo 143 A de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021.	ARTÍCULO 24. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, en especial el artículo 143 A de la Ley 769 de 2002 adicionado por el artículo 12 de la Ley 2161 de 2021.	Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes

II. PROPOSICIÓN

Con base en las consideraciones presentadas, los conciliadores del Senado de la República y la Cámara de Representantes rinden informe de conciliación al Proyecto de Ley No. 456 de 2022 Cámara – 408 de 2021 Senado, “Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones –Ley Julián Esteban”, y se solicita a la Plenaria de cada corporación que aprueben el texto conciliado que se presenta a continuación.

Firman los Honorables Congresistas,



JUAN DIEGO GÓMEZ
Senador de la República
Partido Conservador



EMETERIO MONTES DE CASTRO
Representante a la Cámara
Partido Conservador



ANA MARÍA CASTAÑEDA
Senador de la República
Partido Cambio Radical



NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY
Representante a la Cámara
Partido Conservador

III. TEXTO CONCILIADO

Proyecto de Ley No. 456 de 2022 Cámara – 408 de 2021 Senado

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

El Congreso de Colombia,
DECRETA:

**CAPÍTULO I
OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES**

ARTÍCULO 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones normativas que orienten la formulación, implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.

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, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial:

a) Sistema Seguro: Este 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 las bermas seguras, 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.

b) Responsabilidad compartida. Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo a su participación en el sistema: los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de la infraestructura vial; 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.

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) la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables fuera de él (peatones, ciclistas y motociclistas).

<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 3°. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores. El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial unificarán y armonizarán todas las regulaciones relacionadas con la seguridad vial vehicular de manera que sean consistentes con la normativa internacional. En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 3 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma y el plan de trabajo para la implementación del Acuerdo de las Naciones Unidas de 1958.</p> <p>El Ministerio de Transporte deberá garantizar respecto a los fabricantes, el cumplimiento de las normas técnicas de producción y fabricación e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.</p> <p>Parágrafo. El término de los 3 años de que trata el presente artículo, comenzará a contar una vez entre en vigencia la norma que ratifique el Acuerdo internacional de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor de 1958, en cuyo caso se deberá incluir el trámite correspondiente a la homologación de los vehículos.</p> <p>ARTÍCULO 4°. 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, esto sin excluir a ningún actor vial del uso de las vías del territorio nacional.</p> <p>ARTÍCULO 5°. 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</p>	<p>que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos.</p> <p>Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial deben cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en vía.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN</p> <p>ARTÍCULO 6°. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.</p> <p>El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió.</p> <p>Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.</p> <p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control, y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil.</p> <p>La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> <p>Parágrafo. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de</p>
<p>tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico.</p> <p>ARTÍCULO 7°. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019, el cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> <p>Para vehículos particulares:</p> <p>a) Saber leer y escribir. b) Tener dieciséis (16) años cumplidos. c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</p> <p>En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.</p> <p>d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT. e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT.</p> <p>Para vehículos de servicio público:</p> <p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Las condiciones para la</p>	<p>prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior.</p> <p>Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistemizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.</p> <p>ARTÍCULO 8. Adiciónese el artículo 136 A, a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>“Artículo 136 A. Condiciones mínimas de validez de los cursos sobre normas de tránsito y sanciones por fraude. Todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 de este Código para la reducción de la sanción, deberán ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención, y ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.</p> <p>El infractor a quien se le compruebe que hizo fraude o se benefició de un curso sobre normas de tránsito fraudulento, se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por tres (3) años.</p> <p>Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de control y vigilancia (SICOV) detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor la pérdida del descuento de la multa y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto, sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantarse contra el Organismo de Tránsito u Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta.”</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO IV OBLIGACIONES DE MOTOCICLISTAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS</p> <p>ARTÍCULO 9. 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;">CAPÍTULO V REGISTRO DE LESIONES CORPORALES EN LAS VÍAS NACIONALES CONCESIONADAS Y NO CONCESIONADAS Y REGISTRO DE PARQUE AUTOMOTOR INVOLUCRADO EN SINIESTROS VIALES CON RESULTADO DE MUERTE O LESIÓN.</p> <p>ARTÍCULO 10. Registro de personas fallecidas y lesionadas en las vías del país. Con el objeto de consolidar la información relacionada con fatalidades y lesiones causadas por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, las autoridades de tránsito deberán reportar al Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los sectores y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y fatalidad. El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle.</p> <p>Parágrafo. Para el cumplimiento de la finalidad pretendida con la Ley 2161 de</p>	<p>2021 de combatir el fraude y mejorar la movilidad, todas las entidades aseguradoras, tanto las que ofrecen el SOAT como las que ofrecen el seguro complementario y voluntario previsto en su artículo 4, separada o conjuntamente, dentro del proceso de reclamación, deberán verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas o cualquier otro medio probatorio, en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Asimismo, las entidades aseguradoras y la ADRES podrán objetar las reclamaciones con base en el material probatorio recaudado si detectan fraude.</p> <p>ARTÍCULO 11. 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;">CAPÍTULO VI VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 12. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.</p> <p>PÁRAGRAFO 1. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.</p> <p>PÁRAGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales, estarán facultadas, en el marco de su</p>
<p>jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.</p> <p>ARTÍCULO 13. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora. Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora.</p> <p>Para el servicio público de carga, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.</p> <p>Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.</p> <p>PÁRAGRAFO 1. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas señaladas en el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales estipuladas en el presente artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía, los usuarios vulnerables, el uso del suelo y, el número de muertos y lesionados.</p> <p>PÁRAGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales o la Nación, según sus competencias, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.</p> <p>ARTÍCULO 14. IMPLEMENTACIÓN DE PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL.</p> <p>Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los</p>	<p>fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades territoriales del orden departamental, así como las ciudades capitales del país; deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria.</p> <p>Parágrafo 1°: Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad en su condición de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Sin detrimento de lo anterior; por iniciativa propia, las entidades territoriales que lo identifiquen como necesario, podrán proceder a la formulación, adopción e implementación de su plan local de seguridad vial.</p> <p>Parágrafo 2°: En los distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de tránsito implementarán planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana podrán desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO VII OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>ARTÍCULO 15. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.</p> <p>ARTÍCULO 16. El artículo 143 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 143. DAÑOS MATERIALES. En todo accidente de tránsito donde sólo se causen daños materiales en los que resulten afectados vehículos asegurados o no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan</p>

lesiones personales, los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente recaudarán todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para tal efecto, el material probatorio recaudado con estas condiciones reemplazará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente.

Independientemente de que los vehículos involucrados en un accidente de este tipo estén asegurados o no, los conductores deben retirar inmediatamente los vehículos colisionados y todo elemento que pueda interrumpir el tránsito y acudir a los centros de conciliación debidamente autorizados por el Ministerio de Justicia y del Derecho. Si fracasa la conciliación, cualquiera de las partes puede acudir a los demás mecanismos de acceso a la justicia. Para tal efecto, no será necesaria la expedición del informe de accidente de tránsito, ni la presencia de autoridad de tránsito en la respectiva audiencia de conciliación.

ARTÍCULO 17. Modifíquese el artículo 146 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 146. Se entenderán como conceptos técnicos que deben emitir las autoridades de tránsito, los informes de accidentes de tránsito donde se indicará la causa probable del accidente, sin que en dicho concepto se defina la responsabilidad en el choque, salvo en aquellos casos donde la autoridad de tránsito emite órdenes de comparendo por presunta infracción a la norma de tránsito y se impone la multa prevista al culminar el proceso contravencional y la violación de dicha norma es la causa probable del accidente de tránsito. Así mismo, no podrá la autoridad de tránsito determinar la cuantía de los daños.

ARTÍCULO 18. Incumplimiento de criterios para la instalación y operación de ayudas tecnológicas. Adiciónese el artículo 158-A a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 158-A. Incumplimiento de criterios de seguridad vial para la instalación y operación de ayudas tecnológicas. Las autoridades de tránsito serán sancionadas con multa equivalente al doble del valor recaudado por concepto de las multas impuestas en los procesos sancionatorios derivados de las infracciones detectadas con ayudas tecnológicas, en aquellos casos en que se utilicen dichas ayudas, sin el cumplimiento de los criterios de seguridad vial para su instalación y operación establecidos por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en cumplimiento de la Ley 1843 de 2017.

Todas aquellas multas impuestas durante el periodo en el cual no se contó con la autorización, deberán ser revocadas de forma oficiosa por parte de la autoridad de tránsito y sin necesidad de la autorización expresa del afectado, dentro de un término que, en ningún caso, podrá superar los 30 días hábiles siguientes a la

fecha en la cual haya quedado en firme la decisión que para el efecto haya proferido la Superintendencia de Transporte.

Los recursos provenientes de la multa prevista en el presente artículo entrarán a formar parte del presupuesto de la Superintendencia de Transporte.

PARÁGRAFO. En aquellos organismos de tránsito que cuenten con más de una ayuda tecnológica, la sanción a la que hace referencia este artículo se determinará teniendo en cuenta únicamente aquellas ayudas tecnológicas que no cumplan con los criterios de seguridad vial para su instalación y operación."

ARTÍCULO 19. Evaluación del impacto de las ayudas tecnológicas en los accidentes de tránsito. Las autoridades de tránsito en cuya jurisdicción operen ayudas tecnológicas para la detección de infracciones de tránsito deberán implementar estrategias que permitan evaluar el impacto generado a partir de su incorporación en términos de los cambios en el número de accidentes de tránsito, lesionados y fallecidos en la zona de influencia de los equipos en operación.

PARÁGRAFO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial diseñará e implementará una estrategia que le permita recopilar y analizar los resultados de las anteriores evaluaciones con el fin de contar con la información que permita establecer acciones pertinentes para avanzar en la consecución de los objetivos planteados en materia de seguridad vial.

ARTÍCULO 20. Vehículos de emergencia. Dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de esta Ley, el Ministerio de Transporte deberá reglamentar las condiciones para el tránsito de vehículos de emergencia en el país, requisitos para su conducción y condiciones asociadas a su registro.

ARTÍCULO 21. Sostenibilidad financiera del Fondo de Modernización del Parque Automotor de Carga. En adición a las fuentes de financiación previstas en el artículo 307 de la Ley 1955 de 2019 y las demás que se prevean en la normatividad vigente, el Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga se financiará con un porcentaje del valor de las operaciones de transporte terrestre de carga que se preste como servicio público intermunicipal o nacional, en vehículos con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas.

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

La empresa de transporte hará la retención correspondiente y el recaudo estará a

cargo de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales – DIAN.

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

ARTÍCULO 22. Reducción de la informalidad en el transporte terrestre automotor de carga. La Superintendencia de Transporte podrá imponer medidas cautelares hasta que termine la investigación correspondiente, a las empresas de transporte terrestre automotor de carga que no hayan reportado o suministrado la información de sus operaciones al Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC durante un plazo continuo de 4 meses, de acuerdo con la normatividad vigente. Lo anterior, sin perjuicio de las investigaciones y sanciones que procedan de conformidad con lo previsto en la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996.

ARTÍCULO 23. Obligación de la reglamentación sobre la Infraestructura Vial. En un plazo no mayor a 2 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma en el plan de trabajo con apoyo de la Agencia Nacional de Infraestructura, el Instituto Nacional de Vías, la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Superintendencia de Transporte, para la expedición de los reglamentos técnicos en lo concerniente a las definiciones de punto, sitio, zona, tramo y sector crítico.

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

Firman los Honorables Congresistas,

JUAN DIEGO GÓMEZ
Senador de la República
Partido Conservador

EMETERIO MONTES DE CASTRO
Representante a la Cámara
Partido Conservador

ANA MARÍA CASTAÑEDA
Senador de la República
Partido Cambio Radical

NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY
Representante a la Cámara
Partido Conservador

CONTENIDO

Gaceta número 613 - Jueves, 2 de junio de 2022

CÁMARA DE REPRESENTANTES INFORMES DE CONCILIACIÓN

Págs.

Informe de conciliación y texto conciliado del Proyecto de ley número 281 de 2021 Senado - 085 de 2021 Cámara, por medio de la cual se autoriza la emisión de la Estampilla Pro Institución Universitaria Digital de Antioquia Iu-Digital y se dictan otras disposiciones. 1

Informe de conciliación y texto propuesto para conciliar al Proyecto de Ley número 480 de 2021 Senado - 041 de 2020 Cámara - acumulado con el Proyecto de ley número 267 de 2020 Cámara, por medio del cual se establecen medidas efectivas y oportunas en beneficio de la autonomía de las personas con discapacidad y los cuidadores personales bajo un enfoque de derechos humanos, biopsicosocial se incentiva su formación, acceso al empleo, emprendimiento, generación de ingresos y atención en salud y se dictan otras disposiciones. 3

Informe de conciliación y texto conciliado al Proyecto de ley número 456 de 2022 Cámara – 408 de 2021 Senado, por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones –Ley Julián Esteban..... 15