



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 229

Bogotá, D. C., martes, 12 de marzo de 2024

EDICIÓN DE 20 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
www.secretariassenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA  
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

# CÁMARA DE REPRESENTANTES

## PONENCIAS

### INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

#### PROYECTO DE LEY NÚMERO 283 DE 2023 CÁMARA DE REPRESENTANTES

por medio de la cual se adiciona un párrafo al artículo 14 de la Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1397 de 2010.

Bogotá, D. C., marzo 4 de 2024

Doctor

JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO

Presidente Comisión Sexta Constitucional

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad.

Honorable Presidente:

En cumplimiento de la honrosa designación que me fue encomendada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional de la Honorable Cámara de Representantes, por Comunicación número C.S.C.P.3.6-721/2023, y de conformidad con los artículos 144, 150 y 156 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar **informe de ponencia para PRIMER DEBATE** del Proyecto de Ley número 283 de 2023 Cámara, por medio de la cual se adiciona un párrafo al artículo 14 de la Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1397 de 2010 en los siguientes términos:

#### 1. CONTEXTO DEL PROYECTO:

El proyecto de ley fue radicado el 18 de octubre 2023 y publicado en la *Gaceta del Congreso* número 1540 de 2023, es un proyecto de origen parlamentario con autoría de los honorables Representantes: *John Jairo Berrío López, Olmes de Jesús Echeverría de la Rosa, Hugo Danilo Lozano Pimiento, Juan*

*Fernando Espinal Ramírez, Hernán Darío Cadavid Márquez, Eduard Alexis Triana Rincón, Armando Antonio Zabarain D'Arce, Alfredo Ape Cuello Baute, Jorge Dilson Murcia Olaya.*

#### 2. OBJETIVO DEL PROYECTO:

La presente ley tiene como objeto exonerar de restricciones de medidas de tránsito **como el Pico y Placa** a los vehículos automotores en los cuales se realiza la instrucción en conducción de vehículos de los Centros de Enseñanza Automotriz inscritos en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

#### 3. ANTECEDENTES

De conformidad con el artículo 12 del CNT "Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instrucciones en conducción".

El objetivo principal de los CEA, se centra en formar personas con actitudes, hábiles y destrezas que se fundamentan en conocimientos requeridos para la conducción de un vehículo automotor sin poner en riesgo su vida y la de los demás.

Los cursos de conducción tienen tres componentes: Capacitación teórica, taller y práctica en vehículo, de donde los dos primeros módulos son ofrecidos en las instalaciones físicas (aula de clase), mientras que el Módulo 3 de Formación Específica, el aprendizaje inicia el proceso de formación práctica en el vehículo de enseñanza; es por ello que se requiere del desplazamiento en el vehículo por las vías, tanto urbanas como carreteras.

Un sector comercial-educativo, como los Centros de Enseñanza Automovilística, debe ser exento de pico y placa, puesto que obligatoriamente requiere

de su parque automotor en las vías, a fin de impartir la instrucción práctica, de no ser así, se estaría perdiendo la naturaleza misma de la enseñanza práctica de los CEA.

Se hace necesario excluir de la restricción de circulación a los vehículos que hacen parte de los CEA, ya que siendo vehículos automotores de servicio particular tienen una destinación específica: la enseñanza automovilística. Para aportar al mejoramiento de la seguridad vial del país, se debe buscar el mejoramiento continuo de la calidad de la enseñanza automovilística, pero con la restricción vehicular se interrumpe el proceso continuo que debe recibir el aprendiz, y se les priva de la posibilidad de enfrentar horarios de mayor congestión vehicular necesarios en la formación integral como conductor.

Los vehículos particulares tipo motocicleta, automóvil, campero y camioneta, buses, camiones, destinados a la enseñanza automovilística, se encuentran registrados ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) como tales, y cumplen con las características establecidas en la Resolución número 3245 del 21 de julio de 2009 expedida por el Ministerio de Transporte, además se desconoce con las medidas de restricción, que los CEA cuentan con PESV (Plan Estratégico de Seguridad Vial), aprobado y vigentes, con los cuales se aporta también a la seguridad vial.

En la actualidad de acuerdo con la información registrada en el RUNT, **en Colombia se encuentran registrados dentro del parque automotor integrado por motos y vehículos, hasta agosto de 2023, 16.482.233 registrados**, de los cuales, de acuerdo a la información entregada por los operadores (CI2 y OLIMPIA) **21.305 hacen parte del parque automotor de los Centros de Enseñanza Automovilística a nivel nacional, lo cual corresponde al 0.129% de la totalidad del parque automotor registrado en el RUNT.**



**4. JUSTIFICACIÓN**

Los Centros de Enseñanza Automovilística que prestan sus servicios cuentan con 21.305 vehículos registrados operando en los CEA, cuentan no solo con características especiales, sino que además son los únicos que portan los documentos al día, entre otros, revisión tecnomecánica y SOAT. Otra situación que vale la pena resaltar es que, en la actualidad en Colombia circulan 7.587.000 del total del parque automotor registrado y activos en la plataforma del RUNT que no tienen vigente el Seguro Obligatorio

de Accidentes de Tránsito (SOAT); lo que significa que un 48% del parque automotor en todo el país no cuenta con este requerimiento, de esta cantidad se excluyen los CEA, **debido a que los centros de enseñanza sí cumplen con este requisito SOAT, tenemos clara la responsabilidad y los beneficios que dicha póliza presta a la salud en Colombia y para los programas de la ANSV.**

**La restricción de medidas de tránsito a los centros de enseñanza, genera perjuicio de carácter económico, no solo a la empresa sino también para las personas que dependen directa e indirectamente de la actividad, pues, los vehículos registrados y activos en el RUNT, equivalen al mismo número de empleados (Instructores) que durante las restricciones cesan sus labores, en aquellos CEA donde se cubren un solo turno, lo que implican un sobre costo y un cese de operaciones que causa traumatismo en las capacitaciones del aprendiz, a diario cada vehículo imparte clase a mínimo 5 alumnos, lo que conlleva a que no solo se esté coartando el derecho a la educación, sino también, el derecho al trabajo y, por ende, se mengua la economía de los CEA, es decir que aproximadamente son 106.525 alumnos afectados por día de restricción que cesan de su actividad de aprendizaje.**

Las pérdidas económicas ocasionadas por las restricciones de movilidad en los CEA, ascienden aproximadamente a las siguientes cifras:

- **Alumnos: 106.525 aproximadamente por día de restricción.**
- **Instructores: 21.305 a un solo turno que cubra cada CEA por día de restricción.**
- **Pérdidas económicas para los CEA:**
  - Seguridad Social: Por los 21.305 instructores a razón de un salario de \$1.300.000 mensual promedio por un día de restricción asciende a más de \$1.218.646.000.
  - Nóminas: 21.305 instructores, \$998.815.328 por un día de restricción y asumiendo que esta restricción es 4 veces al mes, serían \$3.995.261.312.

**NOTA:** No se incluye en este ítem de pérdidas el factor prestacional.

Ambientalmente, si se circula durante las horas de restricción, no habría un aumento significativo a las emisiones provenientes de las fuentes móviles, teniendo en cuenta que más del 80% de los vehículos de enseñanza son livianos esencialmente, usan como combustible el gas o gasolina. “Comparativamente con el diésel, tiene un factor de emisión de material particulado del 96% menor por cada kilómetro recorrido”.

Haciendo el análisis del marco normativo, encontramos que “el Decreto número 1076 de 2015 Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible, establece que la quema de combustibles fósiles utilizados para el parque automotor es una actividad contaminante

sujeta a prioritaria atención y control por parte de las Autoridades Ambientales y consagra como funciones del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, establecer normas ambientales y fijar los estándares permisibles de emisión de contaminantes producidos por fuentes móviles, así como la de determinar los mecanismos de evaluación de emisiones de vehículos automotores.

(...)

“Los estados excepcionales declarados, se han relacionado principalmente con la presencia de emisiones contaminantes generadas por la industria y el parque automotor, así como con las condiciones geográficas, de relieve y la meteorología típica de la transición entre la temporada seca y la temporada de lluvias, en la cual se prestan condiciones de estabilidad de la atmósfera que no favorecen la dispersión de los contaminantes. Estos eventos se registran principalmente entre los meses de febrero y marzo y de octubre a noviembre”. (Tomado de documento, *Análisis de impacto normativo definición del problema. Norma Nacional de Emisiones Generadas por Fuentes Móviles Terrestres*. Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible).

Si bien es cierto, los CEA a nivel nacional cuentan con un parque automotor registrado y activo de 21.305 vehículos, también es cierto que la capacitación práctica en las vías públicas, representa solo el 75% del total de las horas mínimas de práctica establecidas por cada categoría determinadas en el Decreto número 1500 de 2009, pues el 25% de la práctica inicial se imparte en las zonas de prácticas privadas destinadas para tal fin.

De conformidad con el artículo 7° del Decreto número 1500 de 2009: “La realización de las prácticas de inducción en conducción hasta obtener el dominio idóneo del vehículo, que se deberá realizar en el área que para este fin dispone el Centro de Enseñanza Automovilística, deberá realizarse en un tiempo equivalente al 25% del total de horas prácticas fijadas en la intensidad horaria según la categoría. La medición de la destreza y habilidad en el manejo de los mecanismos de control y en la conducción del vehículo se realizará en las vías de uso público, en un tiempo equivalente al 75% de las horas prácticas fijadas según la intensidad horaria de cada categoría”.

Finalmente, **otro tema importante a tener en cuenta tiene que ver con la Revisión Técnico-mecánica y de Gases, en el año 2020, en Colombia de los automóviles particulares, cerca de 1,6 millones vehículo en el 2020 no cumplieron con la obligación de realizar la revisión técnico-mecánica y el 69% de las motocicletas no cumple con la revisión técnico-mecánica.**

**El artículo 11 ibídem, y el artículo 7° de la Resolución número 3245 de 2009, establece que los vehículos de enseñanza deben realizar la Revisión Técnico-mecánica según informe del RUNT, publicado el 30 de mayo de 2021. “En**

**Colombia durante el 2020 más de la mitad de los propietarios de vehículos que debían efectuar la revisión técnico-mecánica no la realizó.** Por las vías del país transitaron (RUNT), pero a corte del 31 de diciembre de 2020, más de 7,6 millones de propietarios de vehículos no la hizo, es decir, el 57% de los dueños de carros particulares, públicos o motocicletas que estaban obligados a realizarla no lo efectuaron”.

**En este caso, los 21.305 vehículos activos en el RUNT y de propiedad de los centros de enseñanza, existe la obligación legal de acuerdo a la Resolución número 3245 de 2009 en su artículo 7°, de realizar en los CDA, la Revisión Técnico-mecánica de Gases, así también de Adaptaciones cada año, aún si el vehículo es nuevo 0 kilómetros y apenas sale del concesionario para la debida inscripción a cada CEA, lo que convierte a los CEA, en un gremio que garantiza que sus 21.305 cumplen con las exigencias legales.**

## 5. FUNDAMENTOS JURIDICOS

Que el 1 artículo de la Constitución Política de 1991 prevé que: “Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general”.

Que de conformidad con el artículo 2 superior, las autoridades están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades.

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

Que el artículo 2° de la Ley 105 de 1993, “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, consagra dentro de los principios fundamentales rectores del transporte, el de la intervención del Estado, en virtud del cual le corresponde la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, y el principio de la seguridad, que establece que una prioridad del Sistema y del Sector Transporte es la seguridad de las personas.

Que el artículo 3° de la Ley 336 de 1996 “Por la cual se adopta el Instituto Nacional De Transporte” establece que “... en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizar a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior

de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo...”.

Que el artículo 5 ídem, señala que: “El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, esencialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento por cada modo...”.

Que el artículo 1° de la Ley 796 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, modificado por el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010, prevé que “(...) todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público...”.

Que el artículo 119 ídem consagra que “(...) Solo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán (...) impedir, limitar o restringir el tránsito o establecimiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos”.

El Estado colombiano en su Constitución Política, garantiza las libertades de enseñanza, aprendizaje, investigación y cátedra. Establece en su artículo 67: La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica y a los demás bienes y valores de la cultura.

Que el artículo 12 de la Ley 769 de 2002 definió la naturaleza jurídica de los Centros de Enseñanza Automovilística como establecimientos docentes de naturaleza pública, privada o mixta.

Que en cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 769 de 2002, corresponde al Ministerio de Transporte fijar los requisitos de constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística de conformidad con lo establecido en la Ley 115 de 1994 y sus decretos reglamentarios, en lo pertinente a educación no formal.

El artículo 4° del Decreto número 1500 de 2009, en el numeral 7, establece para los CEA como requisitos unos recursos específicos para la formación de conductores, entre ellos, características y ubicación de las aulas y talleres donde se desarrollará el programa; a su turno dispone el artículo 8°, numeral 5, que el CEA deberá... “contar como mínimo por cada tipología vehicular aprobada para dar instrucción con 3 vehículos automotores para las categorías A1, A2 y B1, C1; 2 vehículos para las categorías B2 y C2; 1 vehículo para las categorías B3 y C3. Para el efecto debe presentar la licencia de tránsito. Los vehículos enunciados deben acreditar

el cumplimiento de los requisitos establecidos por el Ministerio del Transporte.

La Constitución Política de Colombia consagra en su artículo 25 “El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades de la especial protección del Estado”.

Que el artículo 67 ídem, consagra: La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura.

## 6. CONFLICTO DE INTERÉS

La discusión y votación del presente proyecto de ley no genera conflictos de interés, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019, toda vez que cualquier beneficio o carga en el que pueda expedir un eventual interés coincide o se fusiona con los intereses del electorado, dado el carácter de general de aquellos, sin embargo, se debe precisar que los conflictos de interés son personales y es facultad de cada Congresista evaluarlos.

## 7. CONSIDERACIONES GENERALES AL PROYECTO DE LEY

Por todo lo anterior, al determinarse la exoneración en todo el país de la restricción de medidas de tránsito (Pico y Placa) para los vehículos de enseñanza “no conllevaría ni tendría implicaciones considerables para el medio ambiente”.

Al eliminarse la restricción de medidas de tránsito de manera permanente, con el proyecto se mejoraría no solo la seguridad vial, puesto que la capacitación sería permanente y no habría detrimento patrimonial ni para los aprendices, ni para los CEA.

Los CEA, son empresas generadoras de empleo, las cuales desde las más pequeñas ofrecen empleo mínimo para 15 personas de manera directa; no hablamos de la contratación indirecta porque esta se incluyen asesores, mecánicos, el ramo de insumos como llantas, combustible, aceites, SOAT, entre otros.

Las restricciones de las medidas de tránsito hacen que la dinámica de los CEA sea más lenta, lo que provoca que se generen pérdida y por ende se deban prescindir de personal, pues lo alternativo para que esto no suceda, sería la adquisición de más vehículos, lo cual implica sobrecostos que los CEA, y con la problemática de la pandemia no puede ser considerada esta opción.

Con la restricción de medidas de tránsito los costos de tener unos vehículos parados todo un día, pues no circularían los días de pico y placa, conlleva para los centros de enseñanza mayores pérdidas económicas a las sufridas a causa de la pandemia que ya nos traía menguada nuestra economía.

Con la restricción de medidas de tránsito se disminuye por cada vehículo el trabajo de un instructor a 8 horas como mínimo.

**PROPOSICIÓN**

Con fundamento en lo anteriormente expuesto, propongo a la Honorable Comisión Sexta de la Cámara de Representantes dar **primer debate al Proyecto de Ley número 283 de 2023 Cámara, por medio de la cual se adiciona un párrafo al artículo 14 de la Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1397 de 2010.**

Cordialmente,



**EDUAR TRIANA RINCÓN**  
Representante a la Cámara Boyacá

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA DE CÁMARA DE REPRESENTANTES**

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 283 DE 2023 CÁMARA**

*por medio de la cual se adiciona un párrafo al artículo 14 de la Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1397 de 2010.*

El Congreso de Colombia

**DECRETA:**

**Artículo 1º. Objeto.** La presente ley tiene como objeto exonerar de restricciones de medidas de tránsito en concreto Pico y Placa, a los vehículos automotores en los cuales se realiza la instrucción en conducción de vehículos de los Centros de Enseñanza Automotriz inscritos en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

**Artículo 2º. Adiciónese un párrafo al artículo 14 de la Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1397 de 2010, el cual quedará así:**

**Parágrafo 3º.** Los vehículos aprobados para impartir enseñanza automovilística que tengan vigente la tarjeta de servicio y que se encuentren registrados por los Centros de enseñanza Automovilística no podrán ser objeto de medidas de restricción de tránsito en los municipios en los cuales se adopten este tipo de medidas, siempre y cuando se demuestre que su desplazamiento se realiza en virtud del desarrollo de procesos de instrucción práctica en la enseñanza de la conducción.

**Artículo 3º. Vigencia.** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.



**EDUAR TRIANA RINCÓN**  
Representante a la Cámara Boyacá

**COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE**

**SUSTANCIACIÓN**

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE**

Bogotá D.C., 06 de marzo de 2024

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de Ley No. 283 de 2023 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE ADICIONA UN PARÁGRAFO AL ARTÍCULO 14 DE LA LEY 769 DE 2002, MODIFICADA POR LA LEY 1397 DE 2010"**.

Dicha ponencia fue firmada por el **Honorable Representante EDUAR TRIANA RINCÓN.**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 099 / del 06 de marzo de 2024, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



**RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN**  
Secretario

## INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 297 DE 2023 CÁMARA

*por medio de la cual se definen y establecen los requerimientos para la implementación de sistemas avanzados de monitoreo y control para la seguridad vial en los vehículos automotores.*

Bogotá, D. C., febrero de 2024

Doctor

JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO

Presidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Ciudad.

**Referencia: Informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley número 297 de 2023 Cámara, por medio de la cual se definen y establecen los requerimientos para la implementación de sistemas avanzados de monitoreo y control para la seguridad vial en los vehículos automotores.**

En cumplimiento del encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley número 297 de 2023 Cámara, por medio de la cual se definen y establecen los requerimientos para la implementación de sistemas avanzados de monitoreo y control para la seguridad vial en los vehículos automotores, con base en las siguientes consideraciones:

### I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El proyecto de ley fue radicado el 8 de noviembre de 2023, por el honorable Representante *Julio Roberto Salazar Perdomo*.

La iniciativa legislativa fue publicada en la *Gaceta del Congreso* número 1734 de 2023.

El 13 de diciembre de 2023, la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, designó como único ponente al suscrito Representante *Alfredo Ape Cuello Baute*, sin embargo, atendiendo a la suspensión de términos por el receso legislativo, la ponencia se radica dentro de los términos establecidos en el oficio de designación.

### II. JUSTIFICACIÓN

Los autores justifican la iniciativa en los siguientes términos:

#### - INTRODUCCIÓN

De acuerdo con los datos del IRTAD<sup>1</sup>, que analiza las cifras de accidentalidad de 40 países, Colombia, entre la muestra estudiada, ocupa el deshonroso primer lugar en la tasa promedio de fallecidos en

accidentes de tránsito, la cual en promedio es de 12,64 personas muertas por cada 100.000 habitantes (ver Gráfico 1).

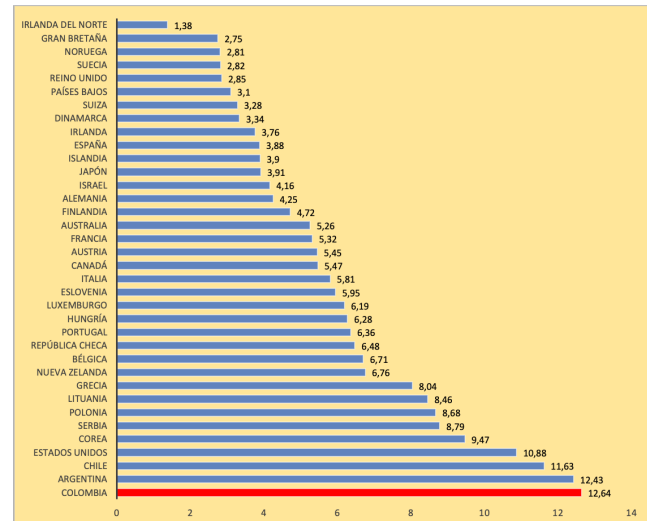


Gráfico 1: Tasa promedio fallecidos por país<sup>2</sup>.

En la muestra estudiada por el IRTAD, los países que superan los 10 habitantes muertos en accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes, son del continente americano y están muy alejados de los países referentes a nivel mundial por la seguridad, como lo son los escandinavos, Reino Unido o los Países Bajos, los cuales no superan tasas de 3,1 habitantes muertos por cada 100 mil.

En Colombia al terminar el año 2022 las muertes violentas por eventos de transporte, llegaron a las 8.301, una variación absoluta de 994 personas que perdieron la vida en comparación con las cifras del periodo anterior. En el mismo periodo, quedaron lesionadas 29.100 personas, 8.254 más lesiones no fatales en comparación con las cifras reportadas por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en el periodo 2021<sup>3</sup>.

El Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030<sup>4</sup> describe las medidas necesarias para alcanzar la meta de reducir en el decenio por lo menos en un 50% las muertes y traumatismos debidos al tránsito. El Plan se ha diseñado bajo un enfoque de sistemas seguros integrado, lo cual implica la implementación de medidas con respecto a: i) el transporte multimodal y la planificación del uso de la tierra, ii) la infraestructura segura, iii) los vehículos seguros, iv)

<sup>2</sup> Datos procesados por el ONSV-ANSV con base en la información reportada por el IRTAD.

<sup>3</sup> Cifras preliminares del INMLCF consultadas en el Boletín Estadístico 2022.

<sup>4</sup> La Asamblea General de las Naciones Unidas declaró en su Resolución 74/299 un Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030.

<sup>1</sup> International Traffic Safety Data and Analysis Group, citado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Colombia (ANSV).

el uso seguro de las vías de tránsito y la respuesta después de los accidentes.

El enfoque asume que los humanos a pesar de tener una educación vial, conocer las normas de tránsito y su implicación, así como de los riesgos de la movilidad, cometen errores, por lo cual es necesario que de forma integral el resto del sistema de la movilidad sean un escenario protector para los actores viales. Este enfoque de sistemas de seguridad es el centro de las acciones del decenio y deben garantizar el incremento significativo de los niveles de seguridad en la movilidad.

Es por ello que persigue Naciones Unidas con el Plan Mundial “*un compromiso con la mejora proactiva y continua de las carreteras y los vehículos para que todo el sistema sea seguro y no solo los lugares o situaciones donde ocurrieron las últimas colisiones*” lo cual conlleva a la necesidad de pasar de un modelo que mitiga los efectos de los accidentes, a un modelo que previene los mismos, para lo cual es necesario atenuar los factores de riesgo que se presentan en la movilidad.

Recalcan las naciones que suscriben el decenio, que se debe actuar “*de conformidad con la premisa subyacente de que el sistema de transporte debe producir cero defunciones o traumatismos graves y que la seguridad no debe verse amenazada en aras de otros factores, como el costo o el objetivo de lograr unos tiempos de transporte más rápidos*”.

Colombia muestra un rezago importante con respecto a la obligatoriedad de contar con tecnología de asistencia al conductor a fin de garantizar que las capacidades del vehículo suplan en un determinado momento las deficiencias en la conducción o, en la oportunidad en la reacción ante eventos inesperados. Solo hasta el 2015 con la Resolución 3752 el Ministerio de Transporte obligó a la instalación de algunos dispositivos de seguridad en los vehículos automotores, a saber: Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS), Bolsas de Aire Frontales, Sistemas de retención de cabeza, para vehículos que se importen, fabriquen, y/o ensamblen para ser comercializados en el país solo a partir del 2017.

A esta circunstancia hay que sumarle que en el país el 74% de los compradores, no atienden a criterios de seguridad en los vehículos cuando se va a adquirir uno. De igual manera, señala Fasecolda, que los accidentes de tránsito cuestan al menos un 1% del PIB del país<sup>5</sup>.

Es por esta circunstancia que se hace necesario incrementar las medidas de seguridad vial que se le deben exigir a los vehículos que se comercializan en el país, propuesta que está acorde con las medidas que se toman a nivel internacional, como lo ha definido el Parlamento Europeo y del Consejo el 27 de noviembre del 2019, con respecto a la inclusión de sistemas tecnológicos que monitoreen las condiciones del vehículo y del conductor e impidan

la conducción bajo efectos del alcohol o alerten sobre la distracción o la presencia de fatiga en este<sup>6</sup>.

De igual manera, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031<sup>7</sup> define en el artículo 2° como un objetivo general, dentro del área de acción de vehículos seguros: “*Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad vial para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país*”, por lo cual este proyecto de ley no se encuentra desarticulado con los requerimientos de implementación de nueva tecnología en los vehículos, que contribuyan a hacer de este un sistema protector ante los errores que pueden cometer los conductores u otros actores viales.

**- EL PROBLEMA DE LA INSEGURIDAD VIAL EN COLOMBIA**

De acuerdo con las cifras reportadas por el INMLCF, durante el año 2022 fallecieron en eventos de transporte 8.301 personas<sup>8</sup>, de las cuales, el 81,8% (6.793) eran hombres. La mayor cantidad de las personas fallecidas (2.244) estaban en un rango de edad entre los 20 y 29 años. Ellos representan el 27% del total de fallecidos cuyo impacto en la productividad y la cantidad de años perdidos es significativa.

Las cifras de Medicina Legal demuestran que con respecto al 2021 la cantidad de fallecidos en eventos de transporte sufrió una variación del 13,6%, por cuanto en ese año fallecieron 7.307 personas; lo cual implica que en el 2022 murieron 994 personas.

	Bicicleta	Miq. agrícola	Miq. Industrial	Motocicleta	No aplica	Objeto fijo	Otro	Sim info	Transporte de carga	Transporte de pasajeros	Transporte individual	Total
Peatón	4	11		6	765		9	150	223	99	508	1.715
Sin información								43				43
Usuario de bicicleta	2	2		102	42	25	1	24	95	37	107	437
Usuario de moto	2	13	2	4	714	648	1.094	64	196	896	223	951
Usuario de otros	2			9	22	4		5	7	8	4	61
Usuario V Individual	1		1	10	298	157	4	2	123	17	90	613
Usuario T.Carga				3	124	28		4	46	6	5	217
Usuario T.Pasajeros		1		1	78	25		2	28	1	3	127
Total	11	28	3	10	1.544	1.120	1.333	78	436	1.418	391	1.668

Gráfico 2: Matriz de colisión 2022<sup>9</sup>.

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la ANSV, presenta una matriz de colisión, en la cual se puede observar la dinámica de la accidentalidad vial en el país. En esta es de resaltar el impacto negativo de los vehículos tipo motocicleta en la seguridad vial, los cuales representan el 59,8% del total de fallecidos en eventos viales (ver Gráfico 2). A pesar de la incidencia de este tipo de vehículos en la accidentalidad, las estrategias de seguridad vial implementadas no han tenido un impacto positivo

6 Reglamento (UE) 2019/2144.  
 7 Decreto número 1430 de 2022.  
 8 La diferencia entre las cifras finales y las del análisis citadas en el boletín de medicina legal, se debe a que estas últimas son preliminares por cuanto se debe espera 30 días luego de los accidentes a fin de constatar las cifras y verificar que o no hubo más fallecidos como consecuencia directa de complicaciones debido a las lesiones sufridas, o algunas de las reportadas inicialmente se constató que fallecieron posteriormente por otro tipo de complejidades. Cifras preliminares del INMLCF consultadas en el Boletín Estadístico 2022.  
 9 ONSV-ANSV: Datos.

<sup>5</sup> Fasecolda. Accidentes de tránsito, principal causa de muerte en niños de 5 a 14 años. Sala de prensa. 14/02/2023.

en la reducción de los accidentes en los que se ven involucrados los motociclistas.

Resaltamos que existe un porcentaje importante de accidentes que no se pueden catalogar dentro de la matriz debido a que no cumplen con la condición de ser una colisión, entre ellos el volcamiento, la caída de ocupante, la caída del vehículo a un precipicio, el incendio e inclusive el hundimiento. Estos casos representan un importante 13,9% de los accidentes, los cuales no se estudian a profundidad para conocer las causas que los produjeron.

#### - LA IMPUNIDAD ANTE EL COMPORTAMIENTO INSEGURO

Al realizar un análisis de las cifras reportadas por el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (Simit), se evidencia que para el periodo comprendido entre los años 2017 y 2020, la baja gestión en el cobro de las multas de tránsito tuvo como consecuencia que solo el 33% de las multas impuestas se hayan pagado. Durante ese periodo se impusieron en Colombia 15.584.061, los cuales muestran el comportamiento siguiente:

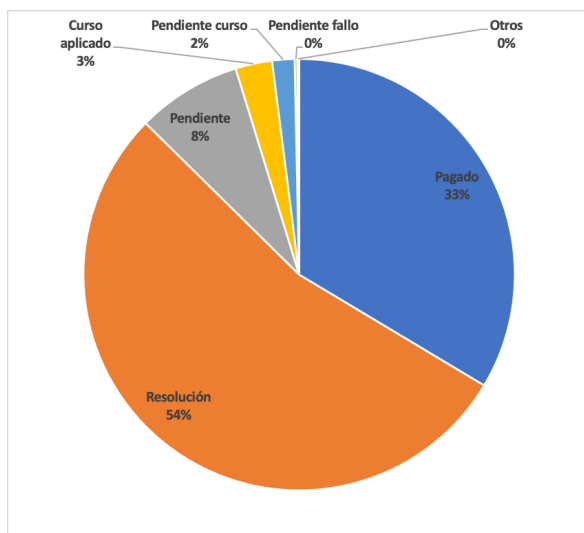


Gráfico 3: Comportamiento pago de multas entre el 2017 y 2020.

El sentido común reza que las multas hay que dejarlas prescribir y el estado se empeña en demostrar la validez de esta afirmación, ya que encontramos que el 8% de los comparendos se encuentran en estado pendiente, esto es, que la autoridad no ha adelantado ninguna gestión con respecto a esa infracción (solo en el año 2020 esta cifra de pendientes representa el 21,6% de los comparendos impuestos).

Las cifras evidencian que a pesar de que más de la mitad de las infracciones tienen resolución de sanción, lo cual indica que el proceso de audiencia es medianamente eficaz, la capacidad de cobro coactivo no se armoniza con la gestión realizada por los inspectores de tránsito.

La corrupción en el sistema y la baja gestión de las autoridades competentes, ocasionan que el pago de las multas se desvincule de las infracciones que las causaron, lo cual desfavorece la capacidad de persuasión que deber tener la infracción.

#### - LOS RIESGOS VIALES ASOCIADOS A LA CONDUCCIÓN

Un punto importante en el análisis de la accidentalidad en el país, es el acceso a la información para definir las estrategias de intervención sobre el fenómeno. El Observatorio Nacional de Seguridad Vial, depende para sus análisis de la información reportada por el Instituto Colombiano de Medicina Legal y los Informes Policiales de Accidentes de Tránsito, lo cual implica que siempre se está actuando sobre la mitigación de los accidentes en las condiciones y los espacios en que se ocasionaron.

No hay en Colombia un mecanismo que permita recabar datos de incidentes de tránsito ni de las condiciones en que estos se estaban produciendo, de tal manera que esta información permita realizar análisis para la prevención de los accidentes y diferenciar los riesgos asociados a los mismos.

De los riesgos viales que se describen a continuación, de los únicos que se tiene información parcial, son al de exceso de velocidad o conducción en estado de embriaguez. Situación que complejiza la capacidad institucional para controlar los factores intervinientes en la accidentalidad vial, pero que de tener acceso a ellos, la eficacia de los planes de control y estratégicos para la seguridad vial se incrementaría de una manera considerable.

#### - DISTRACCIÓN:

Según un estudio realizado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en el país los principales distractores para los conductores son el uso de dispositivos móviles (8,1%) y el portar objetos en las manos (11,7%), el cual excluye los cigarrillos, que se catalogan aparte y solo tienen una incidencia sobre la distracción del 0,9% y el consumo de alimentos y bebidas, que representan el 1,5%<sup>10</sup>.

Cabe preguntarse, ¿qué otros objetos llevan en las manos los conductores que pueden ocasionar distracción?; pregunta que nos pone de presente que la conducción no solo se refiere a las de vehículos de cuatro ruedas, sino que incluye a los motociclistas y la escasa capacidad de carga asociada al vehículo, lo cual implica para aquellos que no utilizan el vehículo adaptado para el transporte de objetos, que estos se llevan en las manos.

#### - VELOCIDAD:

En el país se ha dispuesto que la velocidad máxima permitida en zonas urbanas es de 50 km/h, a pesar de ellos la incidencia de este factor en la accidentalidad no presenta un punto de quiebre, manteniéndose esta condición como la principal causa asociada a los accidentes de tránsito.

De acuerdo con el ONSV, el promedio de velocidad nacional es de 31,8 km/h, el cual es sobrepasado en un 27,6%<sup>11</sup>, lo cual nos indica que el problema de velocidad en Colombia no está

<sup>10</sup> ANSV-ONSV Indicadores estratégicos de desempeño en seguridad vial.

<sup>11</sup> ANSV-ONSV Indicadores estratégicos de desempeño en seguridad vial.



ligado a la superación de los límites legales, sino a la conducción a velocidades inadecuadas<sup>12</sup>.

- **MANIOBRAS PELIGROSAS:**

Un significativo y preocupante 60,3% no se detiene ante una señal de pare, que sumados al 2,2%, que pasan los semáforos en rojo<sup>13</sup>, hacen del problema de irrespeto a la prelación vial uno de los problemas más significativos en la seguridad vial. Más aún, acciones como viajar en sentido contrario al sentido legal de circulación (3,2%), adelantar en sitios prohibidos (3,2%) y realizar maniobras peligrosas (11,0%) nos indican que no se está abordando de manera adecuada los factores asociados al comportamiento humano y que este tipo de acciones debe producir alertas inmediatas al conductor, lo cual implica la necesidad de tener dispositivos de monitoreo que contrasten la legalidad de la maniobra con respecto a la acción realizada por el conductor.

- **ALCOHOLEMIA:**

Durante el periodo comprendido entre el 2017 y el 2020 se impusieron en el país por conducir en estado de embriaguez 86.369 comparendos, que en términos de porcentaje con respecto a la cantidad de comparendos impuestos no tiene una significancia mayor: 0,4%, pero por su impacto sobre la integridad de las personas amerita un análisis que desmenuce las implicaciones de esta cifra.

De acuerdo con un estudio realizado en España<sup>14</sup>, para el año 2020, de 2.911 pruebas de embriaguez realizadas, el 48,7% dieron positivo a alcohol, drogas de abuso y/o psicofármacos. El alcohol es la sustancia más consumida por los conductores fallecidos (597 conductores perdieron la vida y dieron positivo en embriaguez), seguido de la cocaína y el cannabis y, en tercer lugar, los psicofármacos. Algo más del 31% dio positivo en alcohol, el 20% a drogas de abuso y el 13,4% a psicofármacos. El 95% de los conductores que dieron positivos eran hombres.

En Colombia, un estudio similar realizado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial tomando datos del año 2019, en el cual se describe el problema de

embriaguez en la conducción<sup>15</sup>, se concluye que cada 7 de 10 accidentes en el que se presumió el estado de embriaguez en el conductor, dejó por lo menos una víctima; y de cada 3 de 10 accidentes en esta misma condición se ocasionaron por lo menos daños materiales, razón por la cual se asume que el consumir alcohol y operar un vehículo es un tipo de conducta temeraria, mucho más agresiva por su probabilidad de generar lesiones, que otros tipos de conductas de riesgo vial.

Analizado el estudio, el impacto que tuvo el incremento en la severidad de la norma sobre conducción en estado de embriaguez: Ley 1696 del 2013, la cual aumentó las sanciones para quienes son sorprendidos conduciendo bajo efectos del alcohol y que tiene por objetivo lograr cero tolerancia a esta conducta.

En las conclusiones del estudio se asume la necesidad de implementar medidas de control con un mayor nivel de rigurosidad y efectividad para el control de este riesgo. Por lo tanto observa el estudio:

*“Controlar la conducción temeraria es un tema de primer orden en muchos países europeos, sin importar el tipo de comportamiento de riesgo que la origine. En Colombia, específicamente frente a la alcoholemia se han implementado medidas, que, de entrada, tienen oportunidades de mejora subsanables, adaptando las políticas que en otras latitudes han sido un caso de éxito. Es preciso entonces evaluar qué podría ser lo más idóneo en nuestro contexto vial, para lograr mejores resultados”.*

Entre los años 2019, 2020 y lo que va corrido del 2021, las autoridades de tránsito han impuesto 32.671 comparendos por esta infracción, de los cuales, solamente 220 infractores han pagado la correspondiente multa. A pesar de que se presume que hay un subregistro importante con respecto a la imposición de las infracciones por alcoholemia, la otra realidad es que el valor de las mismas se hace impagable para muchos usuarios; de acuerdo al valor de las multas estipuladas en el Código Nacional de Tránsito, la menos costosa de las infracciones por alcoholemia es de \$ 3.480.030, lo cual representa para un trabajador que gana un salario mínimo, el tener que sacrificar tres meses de salario para cubrir esta infracción o el pago del 60% del valor de la moto más vendida en el país<sup>16</sup>.

La Unión Europea reglamentó en el 2019 a través del Reglamento (UE) 2019/2144, la obligatoriedad del alcoholímetro antiarranque, el cual debe ser exigido en todos los vehículos nuevos a partir del 5 de julio de 2022.

<sup>12</sup> Entendemos por velocidad inadecuada aquella que sobrepasa la capacidad de reacción del conductor o cuando se maniobra un vehículo por encima de los límites de velocidad del tránsito circundante, o una combinación de ambas.

<sup>13</sup> Cabe hacer dos anotaciones al respecto: i) la norma estipula que ante una señal de pare, el vehículo debe detenerse completamente con el propósito de que el conductor pueda verificar el tráfico, las distancias y velocidades de los vehículos que se aproximan a la intersección, antes de iniciar la maniobra de cruce. ii) Con respecto al semáforo en rojo, el análisis de la Agencia no contempla el paso ante un semáforo en amarillo, acción que es categorizada como una infracción igual que el pasarse un semáforo en luz amarilla.

<sup>14</sup> Memoria de hallazgos toxicológicos en víctimas mortales de accidentes de tráfico. DGT 2021.

<sup>15</sup> La Embriaguez al conducir: descripción de una problemática vigente en Colombia. ONSV-ANSV 2020.

<sup>16</sup> La Bajaj Boxer CT 100 tiene un valor de \$6.350.000.

### - FATIGA AL CONDUCIR:

Consideramos la fatiga como la pérdida del estado de vigilia ocasionada por conducir durante varias horas sin descanso o por malos hábitos de sueño o por el hambre o por comer en exceso, lo que aumenta el riesgo de sufrir o causar accidentes de tránsito.

Al estar en un estado de fatiga, el conductor tiene dificultad para concentrarse y pensar con claridad, porque el cuerpo experimenta cansancio y puede ocasionar:

- Microsueño, que es un periodo de sueño corto (entre 2 y 5 segundos).
- Incremento de los tiempos de reacción ante un peligro.
- Reacciones exageradas a sonidos repentinos, lo que ocasiona reacciones bruscas.
- Dificultad para mantener el vehículo en el curso de la carretera.
- Manejo descontrolado e inconsciente de la velocidad.

### - LA TELEMETRÍA COMO UN FACTOR DE ACCESO A DATOS CONFIABLES Y OPORTUNOS

La Unión Europea, a partir del 2022 exige la instalación en los vehículos de registradores de datos, una especie de “caja negra” como la que existen en los aviones para obtener información valiosa en caso de accidente y determinar si el conductor manejaba de forma imprudente o si el vehículo registró algún fallo.

La medida en Europa, en comparación con Estados Unidos, se ha tardado en adaptarse debido a desacuerdos sobre la protección de datos, situación que se superó haciendo anónima la información del conductor, de tal manera que solo se puede utilizar para realizar análisis de seguridad vial y evaluar la eficacia de medidas concretas que se hayan adoptado.

A diferencia de la Unión Europea, en Estados Unidos, cerca del 99,5% de los vehículos nuevos circulan con una de estas cajas, oficialmente denominada “*registrador de datos de incidencias*”, estas no se han adoptado a través de una norma específica, sino por un acuerdo de voluntades entre los fabricantes y ensambladores de vehículos<sup>17</sup>.

Ahora bien, en el mercado existen tecnologías de telemetría, que no requieren la instalación física de este tipo de cajas negras, las cuales por su posición (se encuentran debajo del asiento del conductor) son susceptibles de manipulación o de daños críticos que puedan hacer perder la información. Los sistemas de telemetría permiten obtener la misma información y mucha más adicional a través de un monitoreo de la operación del vehículo a través de un sistema GPS.

Esta tecnología que permite monitorear los vehículos a distancia, recabar datos sobre su estado, posición y desempeño. Tiene la capacidad de forma remota, de generar alertas sobre problemas mecánicos y las condiciones de conducción, debido a que se puede incluir dentro de los sistemas un circuito de vigilancia de audio y video en la cabina del automotor.

El monitoreo realizado de manera permanente al vehículo, garantiza la seguridad de la tripulación, del vehículo y de la carga.

### - REGLAMENTACIÓN EUROPEA SOBRE SISTEMAS TECNOLÓGICOS DE CONTROL DE LA SEGURIDAD VIAL INSTALADOS EN VEHÍCULOS

Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, determinó que a partir del 5 de junio del 2022, todos los vehículos nuevos deben estar equipados con los siguientes sistemas avanzados de seguridad vial:

- Asistente de velocidad inteligente.
- Interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque (de acuerdo a las disposiciones de la Norma EN 50436:2016).
- Sistema de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor.
- Sistema avanzado de advertencia de distracciones del conductor.
- Registrador de datos de incidencias.

### - A MANERA DE CONCLUSIÓN SOBRE LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

De acuerdo con el Plan Mundial Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, se deben tener normas que eviten o mitiguen explícitamente los posibles riesgos para la seguridad vial y exijan un desempeño mínimo en materia de seguridad, propuesta que se articula con los lineamientos del Plan Nacional de Seguridad Vial con respecto al mejoramiento de las condiciones de seguridad de los vehículos acordes con la norma del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos – WP.29.

Un poco más allá de las disposiciones sobre la seguridad activa y pasiva de los vehículos, el plan nacional en el objetivo específico 1.1. Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país, define como una acción a ejecutar: “*Generar condiciones para la incorporación de Event Data Recorder (EDR) en vehículos particulares*” (Acción 1.1.13). A renglón seguido propone el plan “*Definir los requisitos técnicos para mejorar la gestión de velocidad desde los vehículos*” (Acción 1.1.14). Sin embargo, el plan especifica que estas acciones se adoptarían en el 2026 la primera y en el 2029 la segunda, siendo un lapso demasiado lejano para la implementación de tecnología que existe disponible ya en el mercado y a la cual se puede acceder de manera inmediata,

<sup>17</sup> *BBC News Mundo*: Cómo funcionan las cajas negras que llevan casi todos los autos en EE. UU. (y que ahora son obligatorias en Europa). Junio 2022.

necesitando tan solo de la reglamentación que se propone en la siguiente ley.

El desempeño de un actor vial solo es posible verificarlo en la ejecución de la labor de conducir, razón por la cual el monitoreo permanente de su comportamiento vial y de las condiciones en que opera el vehículo es la manera de poder acceder a información real que dé cuenta de acciones como la distracción, la fatiga, las maniobras peligrosas, la conducción en estado de embriaguez, la velocidad inadecuada.

Los sistemas de monitoreo dan cuenta también de parámetros como la velocidad del vehículo, las acciones de frenado, la posición e inclinación del vehículo sobre la carretera, el estado de los sistemas de la seguridad pasiva, entre otra información que aunada al comportamiento vial describen un panorama real de la inseguridad vial, sobre el cual se puede intervenir de manera más efectiva.

Ahora bien, el mayor reto que se vislumbra en la utilización de Sistemas Avanzados de Asistencia a la Conducción (ADAS) y el avance de estos hacia un nivel 5: automatización total, es que esta tecnología se considera para vehículos tipo automóvil y no se habla de su instalación en vehículos tipo motocicleta.

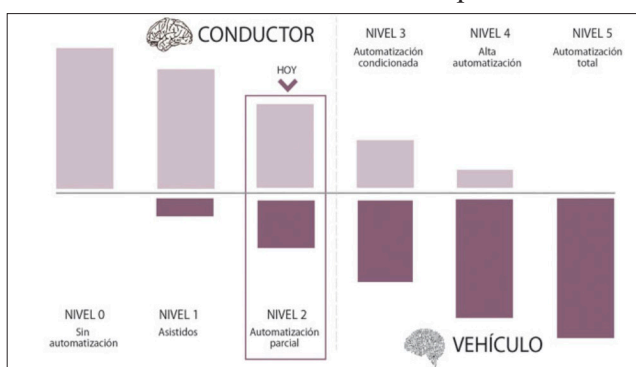


Gráfico 4: Niveles de automatización<sup>18</sup>.

Un problema importante para países que como el nuestro, en el cual el parque automotor de motocicletas es de 11.050.899 vehículos, representando el 61% del total del parque<sup>19</sup>, es que no hay medidas suficientes para garantizar que el mismo vehículo puede lograr los niveles de automatización de los automóviles, situación que implica que no se puede garantizar que la presencia de estos sistemas puedan tomar el control de los vehículos reduciendo a cero el error humano, como se espera que suceda con los otros tipos de vehículos.

#### - MARCO NORMATIVO Y COMPETENCIA DEL CONGRESO

La presente iniciativa legislativa nace desde las competencias y facultades constitucionales otorgadas al Congreso de la República en los artículos 114, 150, 154, 155 y 156 de la Carta Magna, 140 a 143 de la Ley 5ª de 1992, el numeral 1 del artículo

140 de la Ley 5ª de 1992, fue adicionado por la Ley 974 de 2005 (Ley de Bancadas), estableciéndose en dicha ley, el trámite que deben tener las iniciativas presentadas de esta manera, a través de estas normas se reglamentan las funciones legislativas y se faculta al Congreso para presentar proyectos de ley dentro de los siguientes términos:

“Artículo 114. Corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración. El Congreso de la República estará integrado por el Senado y la Cámara de Representantes”.

(...)

“Artículo 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes, por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:

1. Interpretar, reformar y derogar las leyes.
2. Expedir códigos en todas las ramas de la legislación y reformar sus disposiciones.
3. Aprobar el Plan Nacional de Desarrollo y de Inversiones Públicas que hayan de emprenderse o continuarse, con la determinación de los recursos y apropiaciones que se autoricen para su ejecución, y las medidas necesarias para impulsar el cumplimiento de los mismos.
4. Definir la división general del territorio con arreglo a lo previsto en esta Constitución, fijar las bases y condiciones para crear, eliminar, modificar o fusionar entidades territoriales y establecer sus competencias, y demás numerales que establecen el procedimiento a seguir para tramitar, aprobar y sancionar las leyes.

“Artículo 154. Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuesta de sus respectivos miembros, del Gobierno nacional, de las entidades señaladas en el artículo 156, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución.

No obstante, solo podrán ser dictadas o reformadas por iniciativa del Gobierno las leyes a que se refieren los numerales 3, 7, 9, 11 y 22 y los literales a, b y e, del numeral 19 del artículo 150; las que ordenen participaciones en las rentas nacionales o transferencias de las mismas; las que autoricen aportes o suscripciones del Estado a empresas industriales o comerciales y las que decreten exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales.

Las Cámaras podrán introducir modificaciones a los proyectos presentados por el Gobierno.

Los proyectos de ley relativos a los tributos iniciarán su trámite en la Cámara de Representantes y los que se refieran a relaciones internacionales, en el Senado.

#### - IMPACTO DEL PROYECTO DE LEY

Para el 2022, el parque automotor asegurado era de 9.353.045, de los cuales el 45% corresponde a motos, que son los vehículos con la más alta siniestralidad del ramo. Por lo tanto, cualquier

<sup>18</sup> Gráfico tomado del artículo, Seguridad Vial en Vehículos Altamente Automatizados. *Revista Técnica de Centro Zaragoza*. 2023.

<sup>19</sup> El total de vehículos registrados hasta febrero del 2023 es de 18.227.828 vehículos, siendo los diferentes a motocicletas el 38%, es decir, 6.978.694.

medida preventiva y no disuasiva, favorecerá ampliamente la seguridad vial, sobre todo si esta tecnología tiene la capacidad de realizar alertas al conductor en tiempo real.

Las medidas que se han tomado para incrementar el nivel de automatización en el país, están lejos de superar aun el nivel de automóviles asistidos, lo cual nos lleva a tener que considerar que debemos asumir aún el control del error humano como un factor desencadenante de la inseguridad vial.

De acuerdo con una investigación citada por CESVI Colombia, el 40% de accidentes de tráfico se debe a alguna distracción del conductor, lo cual implica que se podría lograr una reducción significativa de la accidentalidad si los vehículos estuvieran dotados de elementos que alertan al conductor, mantienen su atención sobre las condiciones del tráfico y sobre todo ayudan a controlar la velocidad.

Según las cifras reportadas por Fasecolda<sup>20</sup>, durante el año más de 2 billones de pesos (2.022.429.493.154.000) es la cifra de primas pagadas por concepto de accidentes cubiertos por el SOAT durante el año 2022. Uno de los ramos con mayor incremento en pagos por reclamaciones es el SOAT (102%), el cual sigue afectado por la alta siniestralidad en las motos y por la evasión y fraudes en el cobro de las atenciones médico-asistenciales<sup>21</sup>, y automóviles (73%), debido al mayor costo en los repuestos, por la escasez y la inflación mundial.

Sin embargo, no se puede estimar los costos de la accidentalidad solo con el pago de las primas del SOAT. Fasecolda, en un estudio realizado en el 2017, demuestra que al sumar las cifras asociadas a la accidentalidad, esta cifra, para ese año, fácilmente puede superar los 6 billones de pesos:

SOAT Subcuenta ECAT	1.500.000.000.000
ARL	147.000.000.000
Incapacidades	82.000.000.000
Sistema General de Pensiones	499.000.000.000
Sistema de Aseguramiento Social	2.300.000.000.000
Pensión de invalidez	1.800.000.000.000
	6.328.000.000.000

Si como lo afirma el estudio citado por CESVI Colombia, el 40% de los accidentes tienen su causa en la distracción, y se logra con la implementación de sistemas avanzados de monitoreo y control para la seguridad vial, esa misma reducción, se le ahorraría al país más de 2,5 billones de pesos (2.531.200.000.000) anuales por costos directos y asociados a la accidentalidad vial.

<sup>20</sup> Revista de la Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecolda) 2023.

<sup>21</sup> El artículo 143 de la Ley 1438 de 2011, establece que, como prueba del accidente de tránsito ante la aseguradora del SOAT, será suficiente la declaración del médico de urgencias sobre este hecho. Esta disposición ha permitido que se desvirtúe la finalidad del SOAT y que por la póliza se terminen pagando todo tipo de urgencias, inclusive maternas. Para ejemplificar el problema: para el año 2017 Fasecolda reporta 770.000 víctimas no fatales en accidentes de tránsito. Para el mismo periodo, el INMLCF reporta solo 45.252 víctimas no fatales en accidentes de tránsito.

**BIBLIOGRAFÍA**

- Indicadores estratégicos de desempeño en seguridad vial. Estudio observacional realizado bajo el Contrato número 252 de 2021. ANSV-ONSV. 2023. Consultado en: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estadisticas/indicadores-estrategicos-de-desempeno-en-seguridad-vial>.
- PLAN MUNDIAL Decenio de Acción para la Seguridad Vial, Organización Mundial de la Salud. 2023. Consultado en [https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8\\_35&download=true](https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true).
- Memoria de hallazgos toxicológicos en víctimas mortales de accidentes de tráfico. Dirección General de Tráfico. *Revista Tráfico y Seguridad Vial*. España 2021. Consultado en <https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2021/07JULIO/0714-memoria-toxicologica-2020.shtml>.
- La embriaguez al conducir: descripción de una problemática vigente en Colombia. ONSV-ANSV. 2020. Consultado en [https://ansv.gov.co/sites/default/files/2021-07/Estudio\\_embriaguez\\_al\\_conducir\\_2020.pdf](https://ansv.gov.co/sites/default/files/2021-07/Estudio_embriaguez_al_conducir_2020.pdf).
- Resultados de la industria a diciembre de 2022. *Revista Fasecolda*. 2023. Consultado en [https://revista.fasecolda.com/index.php/revfasecolda/issue/view/47/fasecolda\\_189](https://revista.fasecolda.com/index.php/revfasecolda/issue/view/47/fasecolda_189).
- Los sistemas ADAS sí reducen la accidentalidad. CESVI Colombia 2017. Consultado en <https://www.cesvicolombia.com/los-sistemas-adass-reducen-la-accidentalidad/>.

**Argumentos del ponente**

Sea lo primero precisar que el suscrito reconoce la problemática de seguridad vial que existe en el país, toda vez que las cifras de los incidentes viales son alarmantes, crecientes y dan cuenta de un problema de salud pública, ya que colapsan los servicios de urgencias y los seguros obligatorios. Los expertos aseguran que las estadísticas evidencian un comportamiento igual o similar a una pandemia o a otras enfermedades, porque está presente en todos los continentes, tiene una alta frecuencia y la magnitud de los daños a la salud, tanto por muerte, lesión y discapacidad es alarmante; además, es un problema que se puede prevenir y evitar<sup>22</sup>.

Razón por la cual se apoya y respalda la iniciativa objeto de estudio, pues se pretende pasar del conteo tardío de muertes y lesionados, sin acciones contundentes y en tiempo real, a abordar la problemática desde la prevención, pues el proyecto pretende exigir a determinados vehículos de

<sup>22</sup> Según Edwin Salazar, epidemiólogo, docente e investigador de la Línea de Movilidad Segura y Sostenible de la Facultad Nacional de Salud Pública de la Universidad de Antioquia.

transporte de pasajeros y de carga, adoptar sistemas avanzados de monitoreo vehicular y control en seguridad vial, con el fin de generar alertas tempranas al conductor ante la evidencia de salida de los parámetros de seguridad y de sistematizar en tiempo real datos que permitan evidenciar los sectores con mayor riesgo de accidentalidad y sus causas, a fin de implementar medidas inmediatas de seguridad vial.

Estos sistemas avanzados de monitoreo vehicular, son implementos tecnológicos que ayudan a los conductores a evitar errores frecuentes, garantizando la seguridad vial. Estos sistemas no sustituyen la necesidad de una capacitación adecuada y continua, sin embargo, contribuyen a la reducción del número de accidentes, ya que, la mayoría ocurren por error humano (distracciones del conductor, incumplimiento de la señalización vial, exceso de velocidad, microsueño, etc.). Adoptar estas tecnologías es una inversión no solo en la seguridad de las carreteras, sino también en la eficiencia y sostenibilidad a largo plazo de las flotas vehiculares.

Las empresas de transporte utilizan cada vez más estos sistemas. Se han convertido en una necesidad del sector, ya que las estadísticas muestran un importante descenso de accidentes una vez implementados en las operaciones de una empresa.

#### - Conflicto de intereses

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3° de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, disposición por medio de la cual se le imparte a los autores y ponentes la obligación de presentar en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, me permito argumentar que:

Para que se configure el conflicto de interés es necesario que exista un beneficio particular, actual y directo a favor del Congresista. Sobre este punto, la Ley 2003 de 2019, determina:

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

Ese interés, con tales características, ha de ser particular, pues si se tratara del interés general, común a todos, resultaría que los Congresistas, todos ellos, en todos los casos, se encontrarían en situación de conflicto. La situación de conflicto resulta, pues, del asunto o materia de que se trate, de las particulares circunstancias del Congresista o su cónyuge o compañero o compañera permanente, sus parientes o sus socios, y de su conducta, en cada caso.

“...si el interés se confunde con el que asiste a todas las personas o a la comunidad en general, en igualdad de condiciones, no existe conflicto, pues en tal caso estaría actuando en interés de la colectividad y no en el suyo propio”<sup>1</sup>.

En virtud de lo anterior, es dable argumentar que frente al proyecto de ley objeto de estudio, se encuentran en conflicto de intereses los Congresistas que, al momento de discutir y votar el proyecto, tengan participación accionaria en empresas que produzcan y/o comercialicen sistemas avanzados de monitoreo vehicular o empresas que se dediquen al transporte de carga o pasajeros, o su compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil. Igualmente, los parientes dentro de ese grupo que se encuentren laborando en empresas del sector y finalmente quienes hayan recibido un aporte directo para la financiación de sus campañas.

En la misma línea, la Honorable Corte Constitucional en Sentencia C-1056/12, ha argumentado en lo que atañe específicamente a la situación de los miembros del Congreso, que de conformidad con el numeral 1 del artículo 183 de la Constitución, para que se hagan acreedores a la pérdida de investidura, se ha requerido la presencia de cuatro elementos, unos objetivos y otros subjetivos, a saber:

“(...) 1) La participación efectiva del parlamentario en el procedimiento legislativo o en los mecanismos de control; 2) la existencia cierta y demostrable, que de la aprobación de una determinada ley se derivan beneficios morales o económicos para el Congresista, sus familiares o sus socios; 3) **que el beneficio que persiga o se obtenga con la ley no puede ser catalogado como general, sino de carácter particular**, y 4) que el Congresista tenga la intención de beneficiar a sus familiares, a sus socios o a sí mismo”(...). (SUBRAYADO FUERA DE TEXTO).

Así mismo, “...Para que se configure la causal de pérdida de investidura es necesario haber conformado el quórum o haber participado el Congresista en el debate o votación del asunto”. SI EL CONGRESISTA SE RETIRA Y NO VOTA, NO SE CONFIGURA LA CAUSAL.

<sup>1</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sentencia de 10 de noviembre de 2009, Radicado número FI. 01180-00 (Consejera Ponente: Martha Teresa Briceño de Valencia).

- **Pliego de modificaciones**

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE
<p>"POR MEDIO DE LA CUAL SE DEFINEN Y ESTABLECEN LOS REQUERIMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS AVANZADOS DE MONITOREO Y CONTROL PARA LA SEGURIDAD VIAL EN LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES"</p>	<p>"POR MEDIO DE LA CUAL SE DEFINEN Y ESTABLECEN LOS REQUERIMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE <b>E IMPLEMENTAN</b> SISTEMAS AVANZADOS DE MONITOREO Y CONTROL PARA LA SEGURIDAD VIAL EN DETERMINADOS <del>LOS</del> VEHÍCULOS AUTOMOTORES"</p>
<p><b>Artículo 1º. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto establecer e implementar sistemas avanzados de monitoreo vehicular y control en seguridad vial.</p>	<p><b>Artículo 1º. Objeto.</b> <u>Exigir a determinados vehículos de transporte de pasajeros y de carga, adoptar sistemas avanzados de monitoreo vehicular y control en seguridad vial, con el fin de generar alertas tempranas al conductor ante la evidencia de salida de los parámetros de seguridad y de sistematizar en tiempo real datos que permitan evidenciar los sectores con mayor riesgo de accidentalidad y sus causas, a fin de implementar medidas de seguridad y controles de acceso.</u></p>
<p><b>Artículo 2º. Definiciones.</b> Para efectos de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p><b>1. SISTEMAS DE MONITOREO Y CONTROL PARA LA SEGURIDAD VIAL:</b> Es el conjunto de dispositivos y disposiciones que permiten adquirir y acceder a la información sobre el comportamiento vial del conductor y los parámetros de operación de un vehículo, necesarios para analizar incidentes viales y prevenir eventos adversos en el transporte.</p> <p><b>2. ASISTENTE DE VELOCIDAD INTELIGENTE:</b> Sistema que ayuda al conductor a mantener la velocidad adecuada al entorno de la vía, proporcionándole información específica y adecuada sobre los límites legales y la presencia de riesgos en determinados tramos.</p> <p><b>3. INCIDENTE VIAL:</b> Es un suceso repentino no deseado que ocurre por las mismas causas que se presentan los accidentes, que tiene la potencialidad de desencadenar lesiones en las personas, daños a la propiedad, o al ambiente. Se presenta como una alerta que llama la atención sobre la necesidad de atender las causas que lo ocasionan, antes de que se convierta en un accidente.</p> <p><b>4. INTERFAZ PARA LA INSTALACIÓN DE ALCOTEST:</b> Interfaz normalizada que facilita la instalación de sistemas de alcotest como accesorio en los vehículos de motor y que evita el arranque de los mismos ante la evidencia de un nivel mínimo de alcohol en el aire espirado por el conductor. Esta debe permitir la realización de pruebas aleatorias durante el tiempo predeterminado.</p> <p><b>5. SISTEMA DE ADVERTENCIA DE SOMNOLENCIA Y PÉRDIDA DE ATENCIÓN DEL CONDUCTOR:</b> Sistema que evalúa el estado de alerta del conductor a través del monitoreo de este o a partir del análisis de los sistemas del vehículo, debe permitir alertar al conductor en caso necesario.</p> <p><b>6. SISTEMA AVANZADO DE ADVERTENCIA DE DISTRACCIONES DEL CONDUCTOR:</b> Sistema que ayuda al conductor a mantener la atención en la situación del tráfico, alertando sobre situaciones que se desvían de la conducción normal y con la capacidad de alertarlo cuando se distrae.</p> <p><b>7. REGISTRADOR DE DATOS DE INCIDENCIAS:</b> Sistema que tiene como único propósito registrar y almacenar información y parámetros críticos relacionados con una colisión, desde 30 segundos antes de producirse, en el transcurso de la misma e inmediatamente después de esta (hasta 60 segundos).</p> <p><b>8. DATOS ANONIMIZADOS:</b> Son aquellos registros de información recolectados por los sistemas de monitoreo vehicular a los que se les ha aplicado un proceso de ofuscación y eliminación irreversible de cualquier tipo de dato persona o identificativo que pueda asociarlos a un conductor, propietario de vehículo o empresa determinada.</p>	<p><b>Artículo 2º. Definiciones.</b> Para efectos de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p><b>1. SISTEMAS DE MONITOREO Y CONTROL PARA LA SEGURIDAD VIAL:</b> Es el conjunto de dispositivos y disposiciones que permiten adquirir y acceder a la información sobre el comportamiento vial del conductor y los parámetros de operación de un vehículo, necesarios para analizar incidentes viales, <u>asi como generar alertas tempranas al conductor ante la evidencia de salida de los parámetros de seguridad.</u></p> <p><b>2. ASISTENTE DE VELOCIDAD INTELIGENTE:</b> <u>Software de reconocimiento de señales conectado al cuadro de mandos que "lee" la velocidad máxima de cada tramo y adapta la velocidad máxima del coche a las limitaciones. Indica</u> la presencia de riesgos en determinados tramos.</p> <p><b>3. INCIDENTE VIAL:</b> <u>Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la circulación normal de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.</u></p> <p><b>4. INTERFAZ PARA LA INSTALACIÓN DE ALCOTEST:</b> Interfaz normalizada que facilita la instalación de sistemas de alcotest como accesorio en los vehículos de motor y que <u>evita</u> el arranque de los mismos ante la evidencia de un nivel mínimo de alcohol en el aire espirado por el conductor. Esta debe permitir la realización de pruebas aleatorias durante <u>un</u> tiempo predeterminado.</p> <p><b>5. SISTEMA DE ADVERTENCIA DE SOMNOLENCIA Y PÉRDIDA DE ATENCIÓN DEL CONDUCTOR:</b> Sistema que evalúa el estado de alerta del conductor a través del monitoreo de este o a partir del análisis de los sistemas del vehículo, debe permitir alertar al conductor en caso <u>de ser</u> necesario.</p> <p><b>6. SISTEMA AVANZADO DE ADVERTENCIA DE DISTRACCIONES DEL CONDUCTOR:</b> Sistema que ayuda al conductor a mantener la atención en la situación del tráfico, alertando sobre situaciones que se desvían de la conducción normal y con la capacidad de alertarlo cuando se distrae.</p> <p><b>7. SISTEMA DE REGISTRO DE DATOS DE INCIDENCIAS:</b> Sistema que tiene como único propósito registrar y almacenar información y parámetros críticos relacionados con una colisión, desde 30 segundos antes de producirse, en el transcurso de la misma e inmediatamente después de esta (hasta 60 segundos).</p> <p><b>8. DATOS ANONIMIZADOS:</b> Son aquellos registros de información recolectados por los sistemas de monitoreo vehicular a los que se les ha aplicado un proceso de ofuscación y eliminación irreversible de cualquier tipo de dato personal o identificativo que pueda asociarlos a un conductor, propietario de vehículo o empresa determinada.</p>
<p><b>Artículo 3º. Ámbito de aplicación.</b> Las presentes disposiciones rigen en todo el territorio nacional y serán de obligatorio cumplimiento para los siguientes vehículos:</p> <p><b>1.</b> Los vehículos destinados al transporte de personas que tengan además del asiento del conductor más de ocho (8) plazas, deberán ser equipados con:</p> <p>A. Sistema de registro de datos de incidencias;</p> <p>B. Asistente de velocidad inteligente;</p> <p>C. Interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque;</p> <p>D. Sistemas de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor;</p> <p>E. Sistema avanzado de advertencia de distracción del conductor.</p> <p><b>2.</b> Los vehículos destinados al transporte de mercancías con un peso inferior a 3,5 toneladas, deberán ser equipados con:</p> <p>A. Sistema de registro de datos de incidencias;</p> <p>B. Asistente de velocidad inteligente;</p> <p>C. Sistema avanzado de advertencia de distracción del conductor.</p> <p><b>3.</b> Los vehículos destinados al transporte de mercancías con un peso igual o superior a 3,5 toneladas, deberán ser equipados con:</p> <p>A. Sistema de registro de datos de incidencias;</p> <p>B. Asistente de velocidad inteligente;</p> <p>C. Interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque;</p> <p>D. Sistemas de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor;</p> <p>E. Sistema avanzado de advertencia de distracción del conductor.</p> <p><b>Parágrafo.</b> Los Sistemas de Monitoreo y Control para la Seguridad Vial deben generar alertas tempranas al conductor ante la evidencia de salida de los parámetros de seguridad.</p>	<p><b>Artículo 3º. Ámbito de aplicación.</b> Las presentes disposiciones rigen en todo el territorio nacional y serán de obligatorio cumplimiento para los siguientes vehículos:</p> <p><b>1.</b> Los vehículos destinados al transporte de personas que tengan además del asiento del conductor más de ocho (8) plazas, deberán ser equipados con:</p> <p>A. Sistema de registro de datos de incidencias;</p> <p>B. Asistente de velocidad inteligente;</p> <p>C. Interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque;</p> <p>D. Sistemas de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor;</p> <p>E. Sistema avanzado de advertencia de distracción del conductor.</p> <p><b>2.</b> Los vehículos destinados al transporte de mercancías con un peso inferior a 3,5 toneladas, deberán ser equipados con:</p> <p>A. Sistema de registro de datos de incidencias;</p> <p>B. Asistente de velocidad inteligente;</p> <p>C. Sistema avanzado de advertencia de distracción del conductor.</p> <p><b>3.</b> Los vehículos destinados al transporte de mercancías con un peso igual o superior a 3,5 toneladas, deberán ser equipados con:</p> <p>A. Sistema de registro de datos de incidencias;</p> <p>B. Asistente de velocidad inteligente;</p> <p>C. Interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque;</p> <p>D. Sistemas de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor;</p> <p>E. Sistema avanzado de advertencia de distracción del conductor.</p> <p><b>Parágrafo primero.</b> Los Sistemas de Monitoreo y Control para la Seguridad Vial deben generar alertas tempranas al conductor ante la evidencia de salida de los parámetros de seguridad.</p> <p><b>Parágrafo segundo.</b> <u>La fecha límite para que el parque automotor de que trata el presente artículo, cuente con los dispositivos que comprenden el sistema avanzado de monitoreo y control, es hasta de tres (3) años contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.</u></p>

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE
<p><b>Artículo 4º. Prohibición de matrícula o de traspaso.</b> A partir de la promulgación de la presente ley y pasados tres (3) años de su entrada en vigencia, no podrán matricularse o comercializarse, vehículos automotores que no dispongan de los sistemas avanzados de control para la seguridad vial descritos en la presente norma.</p>	<p><b>Artículo 4º. Prohibición de matrícula o de traspaso.</b> A partir de la promulgación de la presente ley y pasados tres (3) años de su entrada en vigencia, no podrán matricularse o comercializarse, vehículos automotores <b>de los que trata el artículo anterior</b>, que no dispongan de los sistemas avanzados de control para la seguridad vial descritos en la presente norma.</p>
<p><b>Artículo 5º. Acceso a los datos.</b> El acceso y uso de los datos registrados se realizará únicamente sobre datos anonimizados, excepto para las autoridades competentes en el marco de investigaciones por incidentes y siniestros viales. Los receptores autorizados de los datos deberán implementar medidas de seguridad, controles de acceso y auditorías para garantizar la confidencialidad, integridad y trazabilidad en el uso de los datos.</p> <p>Se permite el uso de la información registrada a:</p> <p><b>A.</b> Los Observatorios de Seguridad Vial y los Laboratorios de investigación sobre comportamiento vial podrán acceder a la información de manera anonimizada, esto es sin poder acceder a la información que permita el reconocimiento de la identidad del conductor o del registro del vehículo.</p> <p><b>B.</b> Los Organismos de Tránsito podrán acceder a la información del comportamiento de los conductores y las condiciones técnicas de los vehículos involucrados en un incidente o un accidente vial como apoyo a la investigación criminalística de los accidentes de tránsito.</p> <p><b>C.</b> Las compañías de seguro podrán utilizar la información como soporte para el pago de reclamaciones por siniestros viales.</p> <p><b>D.</b> Las empresas que cuentan con flotas propias o tercerizadas o empleen los vehículos de sus empleados para la misionalidad de la misma, podrán utilizar la información de estos vehículos para el diseño o ajuste de sus Planes Estratégicos de Seguridad Vial.</p>	<p><b>Artículo 5º. Acceso a los datos.</b> El acceso y uso de los datos registrados se realizará únicamente sobre datos anonimizados, excepto para las autoridades competentes en el marco de investigaciones por incidentes y siniestros viales. Los receptores autorizados de los datos deberán implementar medidas de seguridad, controles de acceso y auditorías para garantizar la confidencialidad, integridad y trazabilidad en el uso de los datos.</p> <p>Se permite el uso de la información registrada a:</p> <p><b>A.</b> Los Observatorios de Seguridad Vial y los Laboratorios de investigación sobre comportamiento vial podrán acceder a la información de manera anonimizada, esto es sin poder acceder a la información que permita el reconocimiento de la identidad del conductor o del registro del vehículo.</p> <p><b>B.</b> Los Organismos de Tránsito podrán acceder a la información del comportamiento de los conductores y las condiciones técnicas de los vehículos involucrados en un incidente o un accidente vial como apoyo a la investigación criminalística de los accidentes de tránsito.</p> <p><b>C.</b> Las compañías de seguro podrán utilizar la información como soporte para el pago de reclamaciones por siniestros viales.</p> <p><b>D.</b> Las empresas que cuentan con flotas propias o tercerizadas o empleen los vehículos de sus empleados para la misionalidad de la misma, podrán utilizar la información de estos vehículos para el diseño o ajuste de sus Planes Estratégicos de Seguridad Vial.</p>
<p><b>Artículo 6º. Reglamentación.</b> El Ministerio de Transporte y/o quien este delegue, en un plazo no superior a un (1) año de la entrada en vigencia de la presente ley deberá reglamentar los siguientes aspectos:</p> <p><b>A.</b> Los Reglamentos Técnicos de los dispositivos que componen el Sistema avanzado de monitoreo y control para la seguridad vial a fin de garantizar la certificación de conformidad de los mismos.</p> <p><b>B.</b> Los requisitos que deberán cumplir las empresas que certificarán dichos dispositivos.</p> <p><b>C.</b> La aplicación gradual de la presente norma teniendo en cuenta la fecha límite de entrada en vigencia de la misma y la necesidad de incrementar el control operacional de los vehículos de servicio público y los que presentan una mayor accidentalidad.</p> <p><b>D.</b> Los incentivos en el pago de impuestos y de los seguros obligatorios que obtendrán los propietarios y las empresas derivada del análisis de la información reportada por los dispositivos con respecto al buen comportamiento en cuanto al respeto de las normas y la seguridad vial.</p>	<p><b>Artículo 6º. Reglamentación.</b> El Ministerio de Transporte y/o quien este delegue, en un plazo no superior a un (1) año, <b>contado a partir</b> de la entrada en vigencia de la presente ley, deberá reglamentar los siguientes aspectos:</p> <p><b>A.</b> Los Reglamentos Técnicos de los dispositivos que componen el Sistema avanzado de monitoreo y control para la seguridad vial, <del>a fin de garantizar la certificación de conformidad de los mismos.</del></p> <p><b>B.</b> Los requisitos que deberán cumplir las empresas que certificarán dichos dispositivos.</p> <p><b>C.</b> La aplicación gradual de la presente ley, teniendo en cuenta la fecha límite de entrada en vigencia de la misma y la necesidad de incrementar el control operacional de los vehículos de servicio público y los que presentan una mayor accidentalidad.</p> <p><b>D.</b> Los incentivos en el pago de impuestos y de los seguros obligatorios que obtendrán los propietarios y las empresas <b>de los vehículos de los que trata la presente ley, como consecuencia</b> del análisis de la información reportada por los <b>sistemas avanzados de monitoreo y control para la seguridad vial, por el</b> buen comportamiento en cuanto al respeto de las normas y la seguridad vial.</p>
<p><b>Artículo 7º. Financiación.</b> Autorícese al Gobierno nacional para que disponga de las partidas presupuestales necesarias para subsidiar a las entidades territoriales en la instalación de observatorios territoriales y laboratorios de investigación sobre comportamiento vial, así como para la adquisición de la data requerida para su operación.</p>	<p><b>Sin modificaciones.</b></p>
<p><b>Artículo 8º. Homologación.</b> El Ministerio de Transporte y/o quien este delegue, con base en el reglamento técnico que expida, ajustará las normas concernientes a la homologación para los vehículos importados, ensamblados y/o producidos en el país.</p>	<p><b>Artículo 8º. Homologación.</b> El Ministerio de Transporte y/o quien este delegue, con base en el reglamento técnico que expida, ajustará las normas <b>de su competencia y radicará los proyectos de ley pertinentes</b>, para <b>actualizar los requerimientos de</b> los vehículos importados, ensamblados y/o producidos en el país.</p>
<p><b>Artículo 9º. Revisión técnico mecánica.</b> El Ministerio de Transporte y/o quien este delegue, con base en el reglamento técnico que expida, deberá ajustar los criterios y pruebas establecidas en las normas técnicas colombianas para la revisión técnico mecánica de estos dispositivos realizada en los Centros de Diagnóstico Automotor.</p>	<p><b>Sin modificaciones.</b></p>
<p><b>Artículo 10. Vigencia y derogatorias.</b> La fecha límite para que el parque automotor mencionado en el artículo 3º del mencionado proyecto. Cuente con los dispositivos que comprenden el sistema avanzado de monitoreo y control es hasta tres (3) años luego de la promulgación de la presente ley.</p> <p>La presente ley empezará a regir a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p><b>Artículo 10. Vigencia y derogatorias.</b> La fecha límite para que el parque automotor mencionado en el artículo 3º del mencionado proyecto. Cuente con los dispositivos que comprenden el sistema avanzado de monitoreo y control es hasta tres (3) años luego de la promulgación de la presente ley.</p> <p>La presente ley empezará a regir <b>rige</b> a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>

**PROPOSICIÓN**

Considerando los argumentos expuestos y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presento ponencia favorable y, en consecuencia, solicito a los miembros de la Honorable Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, dar primer debate al Proyecto de Ley número 297 de 2023 Cámara, *por medio de la cual se definen y establecen los requerimientos para la implementación de sistemas avanzados de monitoreo y control para la seguridad vial en los vehículos automotores.*

Cordialmente,

**ALFREDO APE CUELLO BAUTE C.C.**  
Representante a la Cámara

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 297 DE 2023 CÁMARA**

*por medio de la cual se implementan sistemas avanzados de monitoreo y control para la seguridad vial en determinados vehículos automotores.*

**El Congreso de Colombia**

**DECRETA:**

**Artículo 1º. Objeto.** Exigir a determinados vehículos de transporte de pasajeros y de carga, adoptar sistemas avanzados de monitoreo vehicular y control en seguridad vial, con el fin de generar alertas tempranas al conductor ante la evidencia de salida de los parámetros de seguridad y de sistematizar en tiempo real datos que permitan evidenciar los sectores con mayor riesgo de accidentalidad y sus causas,

a finde implementar medidas de seguridad y controles de acceso.

**Artículo 2º. Definiciones.** Para efectos de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

1. **SISTEMAS DE MONITOREO Y CONTROL PARA LA SEGURIDAD VIAL:** Es el conjunto de dispositivos y disposiciones que permiten adquirir y acceder a la información sobre el comportamiento vial del conductor y los parámetros de operación de un vehículo, necesarios para analizar incidentes viales, así como generar alertas tempranas al conductor ante la evidencia de salida de los parámetros de seguridad.
2. **ASISTENTE DE VELOCIDAD INTELIGENTE:** *Software* de reconocimiento de señales conectado al cuadro de mandos que “lee” la velocidad máxima de cada tramo y adapta la velocidad máxima del coche a las limitaciones. Indica la presencia de riesgos en determinados tramos.
3. **INCIDENTE VIAL:** Evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la circulación normal de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.
4. **INTERFAZ PARA LA INSTALACIÓN DE ALCOTEST:** Interfaz normalizada que facilita la instalación de sistemas de alcotest como accesorio en los vehículos de motor y que evita el arranque de los mismos ante la evidencia de un nivel mínimo de alcohol en el aire espirado por el conductor. Esta debe permitir la realización de pruebas aleatorias durante un tiempo predeterminado.
5. **SISTEMA DE ADVERTENCIA DE SOMNOLENCIA Y PÉRDIDA DE ATENCIÓN DEL CONDUCTOR:** Sistema que evalúa el estado de alerta del conductor a través del monitoreo de este o a partir del análisis de los sistemas del vehículo, debe permitir alertar al conductor en caso de ser necesario.
6. **SISTEMA AVANZADO DE ADVERTENCIA DE DISTRACCIONES DEL CONDUCTOR:** Sistema que ayuda al conductor a mantener la atención en la situación del tráfico, alertando sobre situaciones que se desvían de la conducción normal y con la capacidad de alertarlo cuando se distrae.
7. **SISTEMA DE REGISTRO DE DATOS DE INCIDENCIAS:** Sistema que tiene como único propósito registrar y almacenar información y parámetros críticos relacionados con una colisión, desde 30 segundos antes de producirse, en el transcurso de la misma e inmediatamente después de esta (hasta 60 segundos).
8. **DATOS ANONIMIZADOS:** Son aquellos registros de información recolectados por los sistemas de monitoreo vehicular a los que se les ha aplicado un proceso de ofuscación y eliminación irreversible de cualquier tipo

de dato personal o identificativo que pueda asociarlos a un conductor, propietario de vehículo o empresa determinada.

**Artículo 3º. Ámbito de aplicación.** Las presentes disposiciones rigen en todo el territorio nacional y serán de obligatorio cumplimiento para los siguientes vehículos:

1. Los vehículos destinados al transporte de personas que tengan además del asiento del conductor más de ocho (8) plazas, deberán ser equipados con:
  - A. Sistema de registro de datos de incidencias;
  - B. Asistente de velocidad inteligente;
  - C. Interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque;
  - D. Sistemas de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor;
  - E. Sistema avanzado de advertencia de distracción del conductor.
2. Los vehículos destinados al transporte de mercancías con un peso inferior a 3,5 toneladas, deberán ser equipados con:
  - A. Sistema de registro de datos de incidencias;
  - B. Asistente de velocidad inteligente;
  - C. Sistema avanzado de advertencia de distracción del conductor.
3. Los vehículos destinados al transporte de mercancías con un peso igual o superior a 3,5 toneladas, deberán ser equipados con:
  - A. Sistema de registro de datos de incidencias;
  - B. Asistente de velocidad inteligente;
  - C. Interfaz para la instalación de alcoholímetros antiarranque;
  - D. Sistemas de advertencia de somnolencia y pérdida de atención del conductor;
  - E. Sistema avanzado de advertencia de distracción del conductor.

**Parágrafo primero.** Los Sistemas de Monitoreo y Control para la Seguridad Vial deben generar alertas tempranas al conductor ante la evidencia de salida de los parámetros de seguridad.

**Parágrafo segundo.** La fecha límite para que el parque automotor de que trata el presente artículo, cuente con los dispositivos que comprenden el sistema avanzado de monitoreo y control, es hasta de tres (3) años contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

**Artículo 4º. Prohibición de matrícula o de traspaso.** A partir de la promulgación de la presente ley y pasados tres (3) años de su entrada en vigencia, no podrán matricularse o comercializarse, vehículos automotores de los que trata el artículo anterior, que no dispongan de los sistemas avanzados de control para la seguridad.

**Artículo 5º. Acceso a los datos.** El acceso y uso de los datos registrados se realizará únicamente sobre datos anonimizados, excepto para las autoridades competentes en el marco de investigaciones por incidentes y siniestros viales. Los receptores autorizados de los datos deberán implementar medidas de seguridad, controles de acceso y auditorías para garantizar la confidencialidad, integridad y trazabilidad en el uso de los datos.

Se permite el uso de la información registrada a:



- A. Los Observatorios de Seguridad Vial y los Laboratorios de investigación sobre comportamiento vial podrán acceder a la información de manera anonimizada, esto es sin poder acceder a la información que permita el reconocimiento de la identidad del conductor o del registro del vehículo.
- B. Los Organismos de Tránsito podrán acceder a la información del comportamiento de los conductores y las condiciones técnicas de los vehículos involucrados en un incidente o un accidente vial como apoyo a la investigación criminalística de los accidentes de tránsito.
- C. Las compañías de seguro podrán utilizar la información como soporte para el pago de reclamaciones por siniestros viales.
- D. Las empresas que cuentan con flotas propias o tercerizadas o empleen los vehículos de sus empleados para la misionalidad de la misma, podrán utilizar la información de estos vehículos para el diseño o ajuste de sus Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

**Artículo 6°. Reglamentación.** El Ministerio de Transporte y/o quien este delegue, en un plazo no superior a un (1) año, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, deberá reglamentar los siguientes aspectos:

- A. Los Reglamentos Técnicos de los dispositivos que componen el Sistema avanzado de monitoreo y control para la seguridad vial.
- B. Los requisitos que deberán cumplir las empresas que certificarán dichos dispositivos.
- C. La aplicación gradual de la presente ley, teniendo en cuenta la fecha límite de entrada en vigencia de la misma y la necesidad de incrementar el control operacional de los vehículos de servicio público y los que presentan una mayor accidentalidad.

- D. Los incentivos en el pago de impuestos y de los seguros obligatorios que obtendrán los propietarios y las empresas de los vehículos de los que trata la presente ley, como consecuencia del análisis de la información reportada por los sistemas avanzados de monitoreo y control para la seguridad vial, por el buen comportamiento en cuanto al respeto de las normas y la seguridad vial.

**Artículo 7°. Financiación.** Autorícese al Gobierno nacional para que disponga de las partidas presupuestales necesarias para subsidiar a las entidades territoriales en la instalación de observatorios territoriales y laboratorios de investigación sobre comportamiento vial, así como para la adquisición de la data requerida para su operación.

**Artículo 8°. Homologación.** El Ministerio de Transporte con base en el reglamento técnico que expida, ajustará las normas de su competencia y radicará los proyectos de ley pertinentes, para actualizar los requerimientos de los vehículos importados, ensamblados y/o producidos en el país.

**Artículo 9°. Revisión técnico mecánica.** El Ministerio de Transporte y/o quien este delegue, con base en el reglamento técnico que expida, deberá ajustar los criterios y pruebas establecidas en las normas técnicas colombianas para la revisión técnico mecánica de estos dispositivos realizada en los Centros de Diagnóstico Automotor.

**Artículo 10. Vigencia y derogatorias.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



**ALFREDO APE CUELLO BAUTE**  
Representante a la Cámara

**COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE**

**SUSTANCIACIÓN**

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE**

Bogotá D.C., 11 de marzo de 2024

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de Ley No. 297 de 2023 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE DEFINEN Y ESTABLECEN LOS REQUERIMIENTOS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE SISTEMAS AVANZADOS DE MONITOREO Y CONTROL PARA LA SEGURIDAD VIAL EN LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES"**.

Dicha ponencia fue firmada por el **Honorable Representante ALFREDO APE CUELLO**.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 113 / del 11 de marzo de 2024, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



**RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN**  
Secretario

## CARTAS DE COMENTARIOS

### **CARTA DE COMENTARIOS MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO AL TEXTO DE PONENCIA PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA NÚMERO 40 DE 2023 CÁMARA**

*por la cual se dictan disposiciones en materia de revocatoria del mandato, se derogan parcialmente los títulos segundo y tercero de la Ley 1757 de 2015 exclusivamente en lo relativo a revocatoria del mandato y se derogan los artículos 43, 44 y 45 de la Ley 1757 de 2015.*

2. Despacho del Viceministro General

Bogotá, D. C.

Honorable Congresista

ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS

Cámara de Representantes

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Carrera 7 No. 8-68

Bogotá, D. C.

Radicado entrada

Número Expediente 8992/2024/OFI.

**Asunto: Comentarios al texto de ponencia propuesto para segundo debate al Proyecto de Ley Estatutaria número 40 de 2023 Cámara,** *por la cual se dictan disposiciones en materia de revocatoria del mandato, se derogan parcialmente los títulos segundo y tercero de la Ley 1757 de 2015 exclusivamente en lo relativo a revocatoria del mandato y se derogan los artículos 43, 44 y 45 de la Ley 1757 de 2015.*

Respetado Presidente:

De manera atenta, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público presenta los comentarios y consideraciones al texto de ponencia propuesto para segundo debate al proyecto de ley del asunto en los siguientes términos:

El proyecto de ley, de iniciativa parlamentaria, de acuerdo con lo previsto en el artículo 1º, tiene por objeto *“promover, proteger y garantizar la efectiva aplicación del derecho a la revocatoria del mandato como mecanismo de participación ciudadana en la vida política, encaminado a ejercer un control riguroso sobre los cargos de elección popular y por medio del cual los ciudadanos dan por terminado el mandato que le han conferido a gobernadores, alcaldes distritales y municipales”*.

Al respecto, el artículo 30 establece que la Autoridad Electoral otorgará espacios en medios de comunicación sociales del Estado y en los que se hacen uso del espectro electromagnético al vocero del promotor o comité promotor de la revocatoria. Para tal fin el *“costo de los espacios*

*será asumido con cargo al Presupuesto General de la Nación, para lo cual se apropiarán anualmente las partidas necesarias”*.

Frente a lo previsto en esta propuesta, se debe advertir que los artículos 103, 111 y 265 de la Constitución Política prevén, respectivamente la participación política de los ciudadanos y la contribución del Estado en instrumentos como la revocatoria directa; el derecho de los partidos políticos y movimientos políticos a utilizar medios de comunicación del espectro electromagnético; y la atribución otorgada al Consejo Nacional Electoral para reglamentar la participación de los partidos y movimientos políticos en los medios de comunicación social del Estado.

A su vez, la Ley 130 de 1994<sup>1</sup> regula en sus artículos 22, 24 y 25 la posibilidad de realizar propaganda electoral, a través de los medios de comunicación y de acceder gratuitamente a los medios de comunicación social del Estado, cuya utilización se pagará con cargo al Presupuesto General de la Nación (PGN) y apropiándose anualmente las partidas necesarias para tal fin.

Además, en el marco de lo previsto en los artículos 36 y 37 de la Ley 1475 de 2011<sup>2</sup> se contempla que los movimientos políticos, organizaciones sociales y grupos significativos de ciudadanos, tendrán derecho a espacios gratuitos en los medios de comunicación social, siendo responsabilidad del Estado reservar las franjas del espectro electromagnético que se requieran con cargo al PGN.

De acuerdo con estas disposiciones señaladas, el Estado deberá garantizar, respecto a la revocatoria del mandato, como mecanismo de participación del pueblo, su organización, promoción y capacitación. Asimismo, deberá garantizar que los partidos y movimientos políticos con personería

<sup>1</sup> “Por la cual se dicta el Estatuto Básico de los Partidos y Movimientos Políticos, se dictan normas sobre su financiación y la de las campañas electorales y se dictan otras disposiciones”.

<sup>2</sup> Por la cual se adoptan reglas de organización y funcionamiento de los partidos y movimientos políticos, de los procesos electorales y se dictan otras disposiciones”.

jurídica tengan derecho a: i) utilizar los medios de comunicación que hagan uso del espectro electromagnético; ii) acceder de manera gratuita a los medios de comunicación social del Estado; iii) espacios gratuitos en radio y televisión. Además, el acceso gratuito a los medios de comunicación se garantiza con recursos provenientes del PGN, recursos que se apropian anualmente en las partidas correspondientes.

Por tanto, los partidos y movimientos políticos con personería jurídica del país cuentan hoy día con los instrumentos jurídicos para el desarrollo y garantía de acceso a los medios de comunicación para su libre ejercicio, además de las partidas presupuestales asignadas anualmente en el PGN al sector comunicaciones.

Ahora bien, si la iniciativa propone el establecimiento de espacios presupuestales adicionales a los existentes, además de no establecer los costos de su producción. En ese caso, sería necesario que, por ejemplo, la Autoridad Nacional de Televisión proporcione los espacios necesarios en los diferentes medios a su cargo en convenio con las entidades que lo requieran. Sin perjuicio de lo anterior, es importante tener presente que el artículo 345 de la Constitución Política<sup>3</sup> consagra el principio de legalidad del presupuesto, sobre el cual la jurisprudencia<sup>4</sup> ha expresado que opera en dos instancias, pues las erogaciones no sólo deben ser decretadas previamente, sino que, además, deben ser apropiadas en la Ley de Presupuesto para ser efectivamente realizadas; esto último implica la competencia del Congreso, como órgano de representación, decretar y autorizar los gastos de las entidades que conforman el PGN para una vigencia fiscal determinada.

Es decir que para incluir estos recursos en la ley anual de presupuesto debe establecerse el monto de ingresos y, de otro lado, las erogaciones como una autorización máxima de gasto a los órganos que lo conforman.

Conforme a lo expuesto, de hacerse ley la presente iniciativa, el gasto que se genere tendría que estar supeditado a la disponibilidad presupuestal de recursos que puedan ser apropiados para tal fin, teniendo en cuenta lo establecido en

<sup>3</sup> “Artículo 345. En tiempo de paz no se podrá percibir contribución o impuesto que no figure en el presupuesto de rentas, ni hacer erogación con cargo al Tesoro que no se halle incluida en el de gastos. Tampoco podrá hacerse ningún gasto público que no haya sido decretado por el Congreso, por las asambleas departamentales, o por los concejos distritales o municipales, ni transferir crédito alguno a objeto no previsto en el respectivo presupuesto”.

<sup>4</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-772 de 1998 M. P. Fabio Morón Díaz.

los artículos 151 y 352 de la Constitución Política. A este respecto, de conformidad con el Estatuto Orgánico de Presupuesto<sup>5</sup> (EOP), corresponde al Gobierno nacional preparar anualmente el proyecto de presupuesto general de la Nación con base en los anteproyectos que le presenten los órganos que conforman este presupuesto<sup>6</sup>, para lo cual tendrá en cuenta la disponibilidad de recursos y los principios presupuestales para la determinación de los gastos que se pretendan incluir en el proyecto de presupuesto.

En ese orden, este Ministerio no tendría repercusiones de orden fiscal frente a la iniciativa bajo estudio, siempre y cuando su ejecución se articule con la normativa vigente en materia de difusión política, así como a las citadas reglas presupuestales.

En todo caso, es importante que respecto de las propuestas analizadas en el presente concepto, los autores y ponentes den cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003<sup>7</sup>, que señala que todo proyecto de ley deberá hacer explícita su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, y debe incluir expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas, los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el respectivo financiamiento<sup>8</sup>.

Por lo anterior, este Ministerio solicita que se tengan en cuenta las anteriores consideraciones y manifiesta la entera disposición de colaborar con esta iniciativa dentro de los parámetros constitucionales y legales de disciplina fiscal vigente.

Cordialmente,

**DIEGO ALEJANDRO GUEVARA CASTAÑEDA**  
Viceministro General de Hacienda y Crédito Público  
DGPPN/OAJ

Con copia al doctor Jaime Luis Lacouture Peñaloza, Secretario General de la Cámara de Representantes.

<sup>5</sup> Decreto número 111 de 1996 “Por el cual se compilan la Ley 38 de 1989, la Ley 179 de 1994 y la Ley 225 de 1995 que conforman el Estatuto Orgánico del Presupuesto”.

<sup>6</sup> Decreto número 111 de 1996, artículo 47.

<sup>7</sup> Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.

<sup>8</sup> Mediante Sentencia C-075 de 2022, la Honorable Corte Constitucional declaró la inexecutable de la Ley 2075 de 2022 por vulnerar el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 y los artículos 151 y 352 de la Constitución Política, por incumplir el deber de considerar en el proyecto de ley: i) el impacto fiscal de las medidas de gasto; ii) los efectos fiscales del PL y iii) su fuente de financiación.

## CONTENIDO

Gaceta número 229 - Martes, 12 de marzo de 2024

### CÁMARA DE REPRESENTANTES

#### PONENCIAS

**Págs.**

Informe de Ponencia para primer debate Proyecto de Ley número 283 de 2023 Cámara de Representantes, por medio de la cual se adiciona un párrafo al artículo 14 de la Ley 769 de 2002, modificada por la ley 1397 de 2010. .... 1

Informe de Ponencia para primer debate del Proyecto de Ley número 297 de 2023 Cámara, por medio de la cual se definen y establecen los requerimientos para la implementación de sistemas avanzados de monitoreo y control para la seguridad vial en los vehículos automotores. .... 6

#### CARTAS DE COMENTARIOS

Carta de comentarios Ministerio de Hacienda y Crédito Público al texto de ponencia propuesto para segundo debate al Proyecto de Ley estatutaria número 40 de 2023 Cámara, por la cual se dictan disposiciones en materia de revocatoria del mandato, se derogan parcialmente los títulos segundo y tercero de la ley 1757 de 2015 exclusivamente en lo relativo a revocatoria del mandato y se derogan los artículos 43, 44 y 45 de la Ley 1757 de 2015. .... 18