

REPÚBLICA DE COLOMBIA



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 1418

Bogotá, D. C., viernes, 6 de octubre de 2023

EDICIÓN DE 22 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

CARTAS DE ADHESIÓN

CARTA DE ADHESIÓN PROYECTO DE LEY NÚMERO 85 DE 2023 SENADO HONORABLE REPRESENTANTE ALEJANDRO GARCÍA RÍOS AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 85 DE 2023 SENADO

por medio de la cual se establece el marco de la gestión integral de residuos sólidos, se promueve la producción y consumo sostenible y se impulsa la economía circular.

Bogotá D.C, 5 de octubre de 2023.

Señor
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General
SENADO DE LA REPÚBLICA

Ref: Solicitud de adhesión como coautor en Proyecto de ley.

Estimado señor Secretario:

Teniendo en cuenta que el pasado 8 de agosto de 2023 se radicó por los congresistas Miguel Ángel Barreto, Jaime Enrique Durán., Inti Raúl Asprilla, Andrés Felipe Guerra Hoyos, José David Name Cardozo y Andrea Padilla Villaraga el Proyecto de Ley "Por medio de la cual se establece el marco de la gestión integral de residuos sólidos, se promueve la producción y consumo sostenible y se impulsa la economía circular" bajo el radicado No. 085 de 2023, solicito respetuosamente a la Secretaría incorporar mi firma como coautor de este proyecto.

Me suscribo agradeciendo su atención y quedo atento a su comunicación.


Cordialmente,

ALEJANDRO GARCÍA RÍOS
Representante a la Cámara por Risaralda
Partido Alianza Verde

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 44 DE 2023 SENADO

no más abusos a las motos.

<p>Bogotá DC, 5 octubre de 2023</p> <p>Honorable Senador</p> <p>GUSTAVO ADOLFO MORENO HURTADO Presidente de la Comisión Sexta Constitucional Senado de la República Ciudad</p> <p>Asunto: Informe de ponencia para primer debate al proyecto de ley No. 044 de 2023 Senado "NO MÁS ABUSOS A LAS MOTOS."</p> <p>Respetado señor presidente:</p> <p>En cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional del Senado de la República y de conformidad con las disposiciones establecidas en la Ley 5a de 1992, me permito rendir informe de ponencia positiva para primer debate al proyecto de ley No. 044 de 2023 Senado "NO MÁS ABUSOS A LAS MOTOS".</p> <p>Atentamente,</p>  <p>JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL Senador de la República</p>	<p>I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA</p> <p>La iniciativa legislativa en cuestión fue radicada en la Secretaría General del Senado de la República el 25 de julio de 2023 por el Honorable Senador Jonathan Pulido Hernández. Fue repartido a la Comisión Sexta Constitucional Permanente el 3 de agosto de 2023 y posteriormente el 5 de septiembre fui designado como ponente único.</p> <p>II. OBJETO</p> <p>El presente Proyecto de Ley tiene como principal objetivo brindar mayores garantías a los motociclistas debido a que en las disposiciones establecidas en la Ley 769 de 2002 son desproporcionadas en comparación con las impuestas a otros tipos de vehículos. Esta situación perjudica a los usuarios de este medio de transporte en tiempo y dinero, consideraciones que se desconocen en la actualidad y contexto social de los hogares.</p> <p>III. ANTECEDENTES</p> <p>La presente iniciativa legislativa en cuestión ha sido radicada en otras legislaturas bajo el radicado 301 de 2022, la cual fue radicada en la Secretaría General del Senado de la República el 30 de marzo de 2023. Fue repartido a la Comisión Sexta Constitucional Permanente el 16 de mayo de 2023 y se archivó en los términos del artículo 190 de la Ley 5 de 1992.</p> <p>Esta Ley busca garantizar la equidad de derechos, ya que luego de estudiar a fondo la Ley 769 de 2002, se evidencia que existe una discrepancia en lo que dispone el Código Nacional de Tránsito Terrestre, la cual no favorece a los usuarios de motocicletas, exponiendo esta necesidad, se origina las modificaciones a la Ley 769 de 2002.</p>														
<p>IV. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.</p> <p>MARCO REGULATORIO DEL TRÁNSITO E INMOVILIZACIÓN DE MOTOCICLETAS</p> <p>El Código Nacional de Tránsito Terrestre¹ establece la inmovilización vehicular como una de las sanciones al infringir ciertas normas del respectivo Código². Esta, hace referencia a la suspensión temporal de circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público³. En particular, dentro del Código se establecen 13 causales para inmovilización de motocicletas como se exponen a continuación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Transitar por ciclorutas o ciclo vías (Art. 68, Parágrafo 2). 2. No utilizar el casco (Art. 94). 3. No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color del vehículo (Art. 131, Lit. B. 7) + multa de 8 smldv. 4. Conducir con licencia de conducción adulterada o ajena (Art. 131, Lit. C.1) + multa de 15 SMLDV. 5. Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente (Art. 131, C. 14) + multa de 15 SMLDV. 6. Transitar en contravía (Art. 131, Lit. D.3) + multa de 30 SMLDV (se inmoviliza hasta que el conductor pague el valor de la multa). 7. Pasarse el semáforo en rojo o amarillo, no detenerse en una señal de "PARE" o en un semáforo intermitente en rojo (Art. 131, Lit. D.4) + multa de 30 SMLDV (se inmoviliza hasta que el conductor pague el valor de la multa). 8. Conducir sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados (Art. 131, Lit. D.5) + multa de 30 SMLDV (se inmoviliza hasta que el conductor pague el valor de la multa). 9. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique (Art. 131, Lit. D.6) + multa de 30 SMLDV (se inmoviliza hasta que el conductor pague el valor de la multa). <p>¹ Ley 769 de 2002. Disponible haciendo clic acá ² Artículo 122 de la Ley 769 de 2002. Disponible haciendo clic acá ³ Artículo 125 de la Ley 769 de 2002. Disponible haciendo clic acá</p>	<ol style="list-style-type: none"> 10. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas (Art. 131, Lit. D.7) + multa de 30 SMLDV (se inmoviliza hasta que el conductor pague el valor de la multa). 11. El uso de combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones (Art. 131, Lit. D.14). 12. Transportar en el vehículo y al mismo tiempo sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados, etc (Art. 131, Lit. E.4) + multa de 45 SMLDV (se inmoviliza por un año) + suspensión de la licencia por un año y por dos años si se reincide. 13. Conducir bajo los efectos del alcohol o de sustancias psicoactivas (Art. 131, Lit. E.F) + valor de la multa dependiendo del grado de alcoholemia. <p>De acuerdo con las causales expuestas con anterioridad, es evidente que se dispone la doble sanción de manera injustificada, es decir la suma entre la multa y la inmovilización de las motocicletas. Así pues, dada su importancia, será un aspecto analizado en la siguiente sección del presente texto.</p> <p>Ahora bien, la competencia para inmovilizar las motocicletas corresponde a cada ente territorial, como las secretarías de movilidad de tránsito, quienes están autorizadas para contratar con terceros la operación de grúas y parqueaderos de acuerdo con el artículo 3 del Decreto 2266 de 2003 y el parágrafo 2 del artículo 127 del Código de Tránsito. Sin embargo, no existe reglamentación a nivel nacional respecto de una tarifa única sobre el costo del transporte de la motocicleta o del parqueadero y, es por esto que en la Tabla 1 se puede observar la variación entre tarifas de algunos departamentos y ciudades del país.</p> <p>Tabla 1: Tarifas de grúa y parqueadero.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Ciudad/ Departamento</th> <th>Ente regulador</th> <th>Valor Servicio de Grúa de motos</th> <th colspan="2">Tarifa parqueadero</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">Bogotá</td> <td rowspan="3">Secretaría Distrital de Movilidad</td> <td rowspan="3">140.000</td> <td>Día 1</td> <td>31.000</td> </tr> <tr> <td>Día 2</td> <td>43.000</td> </tr> <tr> <td>Día 3</td> <td>67.700</td> </tr> </tbody> </table>	Ciudad/ Departamento	Ente regulador	Valor Servicio de Grúa de motos	Tarifa parqueadero		Bogotá	Secretaría Distrital de Movilidad	140.000	Día 1	31.000	Día 2	43.000	Día 3	67.700
Ciudad/ Departamento	Ente regulador	Valor Servicio de Grúa de motos	Tarifa parqueadero												
Bogotá	Secretaría Distrital de Movilidad	140.000	Día 1	31.000											
			Día 2	43.000											
			Día 3	67.700											

			Día 4 - 30	9.700
			Día 31 o más	700
Cundinamarca	Unión Temporal Servicios Integrales y Especializados de Tránsito y Transporte de Cundinamarca (SIETT)	165.000	58.500	
Bucaramanga	Dirección de Tránsito de Bucaramanga (DTB)	81.515	Día fracción parqueadero	14.875
Santa Marta	Unión Temporal de Servicios Integrados y Especializados de Tránsito y Transporte (SIETT Santa Marta)	31.000	Día fracción parqueadero	9.000
Sincelejo	Empresa de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de Sincelejo SEM S.A.S	Perímetro urbano 38.000 Perímetro rural 57.000	Día fracción parqueadero	7.000

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos suministrados en las diferentes páginas web de los entes reguladores.

A pesar de que la tarifa varía entre una autoridad y otra, la inmovilización de las motos debe ser de manera estándar por medio del transporte de las mismas. Es incorrecto afirmar que las motocicletas se remolcan, porque el término remolque solo aplica para un vehículo en una grúa de gancho o de arrastre, como lo establece el artículo 72 del Código de Tránsito (se puede observar en la **Imagen 1**). Así pues, las motocicletas por su diseño no pueden ser remolcadas, ya que no cuentan con estabilidad propia y por ende, no mantienen una posición de equilibrio, razón por la cual para su inmovilización, se requiere que sean transportadas más no remolcadas⁴ en una grúa tipo planchón o con cama como se puede observar en la **Imagen 2**.

Imagen 1: Remolque de vehículo.



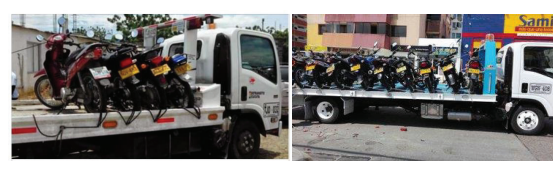
Imagen 2: Transporte de motos.



⁴ Concepto 20211340247161 del Ministerio de Transporte. Disponible haciendo [clic acá](#).

Sin embargo, existe una problemática común que el presente Proyecto de Ley aspira eliminar y es el uso indebido por parte de las autoridades competentes de transportar más de 10 motocicletas en una grúa planchón (realidad que se puede ver en la **Imagen 3**) puesto que, a falta de normativa que establezca cuántas motocicletas se deben montar en una grúa, el tercero contratado no responde ante los daños ocasionados a las motocicletas. Sino son solamente los propietarios de los parqueaderos quienes deben responder ante la inconcurrencia del inventario de la moto como dispone el parágrafo 1 del artículo 125: "Los operarios de los parqueaderos tienen una multa de 20 SMLMV si el vehículo se averió o si algo dentro de él se extravió, además deberá responder por los daños y extravíos siempre que se verifique con los inventarios que el vehículo está en un estado distinto al que ingresó".

Imagen 3:



Por consiguiente, la inmovilización tiene como fin que no se siga cometiendo la infracción, debe atender no solo a las necesidades de tránsito sino a la lógica y el sentido común. Así pues, una vez inmovilizada la moto debe hacerse un inventario por parte de la policía, quien además es la responsable de entregar la motocicleta al operario de la grúa y este, por su parte, es el responsable desde ese momento hasta que la entregue al parqueadero, que en últimas debe realizar un inventario con una filmación para verificar el estado en el que llegó la motocicleta.

El inciso segundo del parágrafo primero del artículo 125 establece la obligación de realizar el inventario y la responsabilidad por daños y averías únicamente respecto el operario del parqueadero, no hay ninguna norma nacional que defina la responsabilidad por daños y averías que pueden ocurrir en el momento del transporte: En todo caso, el ingreso del vehículo al lugar de inmovilización deberá hacerse previo inventario de los elementos contenidos en él y descripción del estado exterior. Este mismo procedimiento se hará a la salida del vehículo. En caso de diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, el propietario o administrador del parqueadero autorizado incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y, adicionalmente, deberá responder por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.

LA INCONSTITUCIONALIDAD DE LA INMOVILIZACIÓN COMO DOBLE SANCIÓN

El título IV de la Ley 769 de 2002 denominada sanciones procedimientos establece el catálogo de medidas correctivas que se imponen a quien se demuestra ha sido contraventor de una norma de tránsito. Concretamente el artículo 122 establece 8 tipos de sanciones diferentes por infracciones al código de tránsito las cuales son:

1. Amonestación.
2. Multa.
3. Retención preventiva de la licencia de conducción.
4. Suspensión de la licencia de conducción.
5. Suspensión o cancelación del permiso o registro.
6. Inmovilización del vehículo.
7. Retención preventiva del vehículo.
8. Cancelación definitiva de la licencia de conducción.

Cada una de las sanciones establecidas en el artículo 122 tiene una regulación particular en la normativa de tránsito, por lo que existen unas causas y un debido proceso a seguir en la imposición de cada una de ellas. El artículo 123 define la **Amonestación** como la asistencia a cursos obligatorios de educación vial una multa de 5 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

El artículo 131 establece las causales de **multa**, las cuales divide en 5 categorías dependiendo de la conducta y del valor de la multa. La **retención preventiva de la licencia** no se encuentra definida en el Código de tránsito, sin embargo el artículo 2 de la Resolución 3027 de 2010 establece que procede en aquellos casos en los que el conductor del vehículo se encuentre en un estado alterado de la conciencia o bajo imposibilidad transitoria para conducir.

El artículo 124 define la **suspensión de la licencia** como aquella sanción que procede en caso de reincidencia y el artículo 125 la **inmovilización** como aquella suspensión temporal de la circulación del vehículo por las vías públicas. En el Código de tránsito existe una definición para la retención preventiva del vehículo que se encuentra en las definiciones del artículo 2 en donde se indica que la retención es la inmovilización de un vehículo por orden de autoridad competente.

Sin embargo el artículo 3 de la Resolución 30127 de 2010 indica que la retención es aquella sanción en la que de forma preventiva se inmoviliza un vehículo sin llevarlo a los patios oficiales cuando se presenta la comisión de una infracción que de

acuerdo al código haga que el vehículo no pueda transitar y siempre y cuando se subsane dentro de la hora siguiente.

La Resolución 3027 de 2010: ART. 3º—Retención preventiva del vehículo. La autoridad de tránsito podrá en forma preventiva inmovilizar un vehículo sin llevarlo a patios oficiales cuando se presente la comisión de una infracción que de acuerdo a lo previsto en el Código Nacional de Tránsito el vehículo no pueda transitar, hasta tanto se subsane la causa que dio origen a la inmovilización y por un término máximo de 60 minutos. En su defecto será trasladado a los patios o parqueaderos autorizados.

En aquellos casos en que el Código Nacional de Tránsito determinó en forma expresa la inmovilización del vehículo, esta deberá realizarse con el traslado del vehículo a patios oficiales. (negrilla fuera del texto)

El inciso subrayado de la norma de tránsito indica que siempre que la conducta tenga como sanción definida en el código la palabra "inmovilización" el vehículo no se podrá retener conforme la Resolución 3027 sino que se deberá ser trasladado a un parqueadero oficial en los términos del artículo 125 del Código de tránsito ya que como se puede constatar con la lectura del título IV de la Ley 769 las sanciones están redactadas con la expresión inmovilización y no retención.

Ahora bien, el segundo inciso del artículo 122 de la Ley 769 de 2002 indica que "las sanciones señaladas en este artículo se impondrán como principales o accesorias al responsable de la infracción", pero ninguna de las definiciones ya comentadas en este acápite establece si es una sanción principal o si es una sanción accesoria ni se indican cuáles son las condiciones agravantes que darían lugar a la imposición de una sanción principal y una sanción accesoria.

La accesoriadad solo se predica respecto a las motocicletas, ya que en el artículo 131, en donde se describen las multas por ciertas infracciones sólo a las motocicletas se les procede, por mandato de la Ley con la inmovilización, lo que significa que un conductor de una motocicleta termina siendo sancionado por la misma conducta y los mismos hechos, dos veces pues termina pagando no solo el valor de la multa sino también el valor del traslado del vehículo y el parqueadero.

Los siguientes apartes del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 demuestran que solo frente a motocicletas se procede con doble sanción, lo cual representa una vulneración del derecho a la igualdad ya que la inmovilización se realiza no hasta que se subsane la infracción sino hasta que se pague la multa (otra sanción) impuesta:

D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. **En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización** hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo. **En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización** hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados. **En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización** hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique. **En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización** hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas. **En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización** hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

El literal D del artículo 131 desarrolla la inmovilización como una medida cautelar en favor de la autoridad de tránsito que le permite asegurar el cumplimiento de la multa, una situación que ha sido advertida por la Procuraduría desde el año 2010 como vulneradora de la libertad de circulación, el derecho al trabajo y a la libre escogencia de profesión u oficio que solo se aplica a un sector de la población que históricamente ha demostrado tener menos ingresos que los conductores de un vehículo de cuatro ruedas:

Se debe reconocer que si bien es cierto que no todos los conductores deben sacrificar su mínimo vital y el de su familia, para pagar una multa, la mayoría de ellos sí está en esa circunstancia y, tratándose como se trata, de una norma general, la circunstancia anotada es crucial. Lo dicho se magnifica si se tiene en

cuenta sólo a los motociclistas, pues en ese grupo de personas la mayoría tiene ingresos y recursos menores a los de los conductores de automóviles, y una buena parte de esa mayoría emplea su motocicleta como un elemento de trabajo, del cual se deriva ese sustento mínimo. La cláusula del Estado Social de Derecho, como lo reconoce la Corte en las Sentencias C-316 de 2002 y C-799 de 2003, obliga a todas las autoridades a hacer concretas las condiciones que permitan a las personas el ejercicio pleno de sus derechos fundamentales y el respeto de la dignidad humana en condiciones de igualdad, pues no puede el legislador soslayar la situación de penuria económica y debilidad manifiesta por la que atraviesa un sector de la población, imponiendo a su cargo además de onerosas sanciones pecuniarias, que no está en posibilidad de atender inmediatamente, sanciones accesorias que agraven su estado de iliquidez amenazando su subsistencia, como sucede en este caso. (Intervención Procurador General Sentencia C-885 de 2010⁵)

CONTEXTO SOCIOECONÓMICO DE LAS MOTOCICLETAS

Las motocicletas se han convertido en el medio de transporte predominante en Colombia debido a su economía en comparación a otros vehículos privados y versatilidad para cumplir funciones de transporte y trabajo. En Colombia el parque automotor está conformado por 17 millones de vehículos, donde el 60% son motos⁶ demostrando la preferencia de los ciudadanos por este medio de transporte privado.

El sector de las motocicletas es vital desde el punto de vista de los hogares y las empresas cuya dinámica de crecimiento en las últimas dos décadas ha sido exponencial. Se pasó de producir y vender 57.528 unidades en el año 2000 a producir y vender 576.360 unidades en 2018, un incremento del 900% aproximadamente⁷.

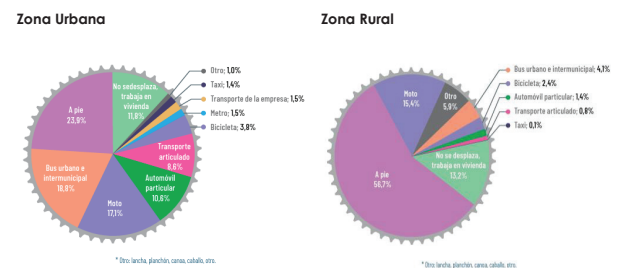
El nivel de demanda por este medio de transporte demuestra el arraigo con los hogares Colombianos, el 25,6% de los hogares tienen una motocicleta y a diario se realizan más de 50 millones de viajes diarios. Siendo los estratos 1 y 2 los principales compradores de este tipo de vehículo, representando el 54%⁸ del segmento de mercado.

⁵ Sentencia C-885 de 2010 Disponible haciendo [click acá](#)
⁶ <https://www.zunt.com.co/zunt-en-cifras/parque-automotor>
⁷ [http://www.andi.com.co/Uploads/Estudios%20Motos%202019%20\(1\).pdf](http://www.andi.com.co/Uploads/Estudios%20Motos%202019%20(1).pdf)
⁸ [http://www.andi.com.co/Uploads/Estudios%20Motos%202019%20\(1\).pdf](http://www.andi.com.co/Uploads/Estudios%20Motos%202019%20(1).pdf)

La motocicleta se ha convertido no solo en un medio de transporte sino uno de inclusión social debido a que ha permitido generar nuevas alternativas de transporte y de ingresos, producto de la carencia existente en infraestructura del transporte público y fuentes de trabajo. Cerca del 78,4% de los compradores afirma que adquiere una motocicleta para transporte diario y el 19,1% por ser un medio para aumentar sus ingresos.

Ahora bien, la demanda de este medio de transporte difiere entre zona urbana y rural como se muestra en la **Figura 1**. Mientras que en las ciudades ocupa el tercer lugar como medio de transporte, en zonas rurales es el segundo mecanismo. Demostrando que son los hogares vulnerables quienes optan por las motocicletas ante las deficiencias en la red vial terciaria, la baja conectividad, bajos medios de movilidad.

Figura 1. Medios de transporte para desplazarse al sitio de trabajo (2018).

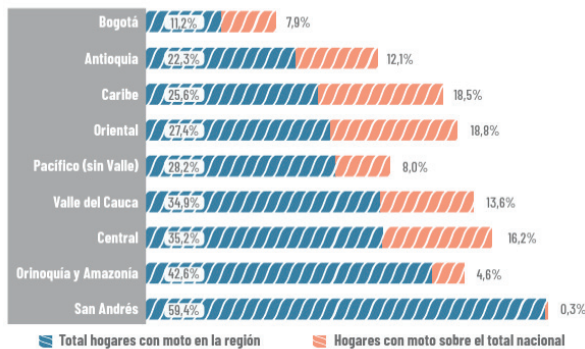


Fuente: Andi, 2019.

En las zonas rurales el 56,7% se moviliza sin usar ningún medio de transporte, a pie, y el 13,2% no se desplaza porque trabaja en vivienda. La moto se convierte en el segundo medio de transporte con el 15,4% y por cerca de 10 puntos porcentuales por encima de los otros medios motorizados (bus urbano, intermunicipal y automóvil), demostrando así su relevancia en los hogares rurales.

En materia regional es importante analizar la tenencia de motocicletas por parte de los hogares debido a que existe una alta correlación entre este medio de transporte y el nivel de ingresos de las regiones, como se observa en la **Figura 2**, en las regiones más pobres del país la participación de los hogares con moto aumenta.

Figura 2. Hogares con Moto por Regiones del País



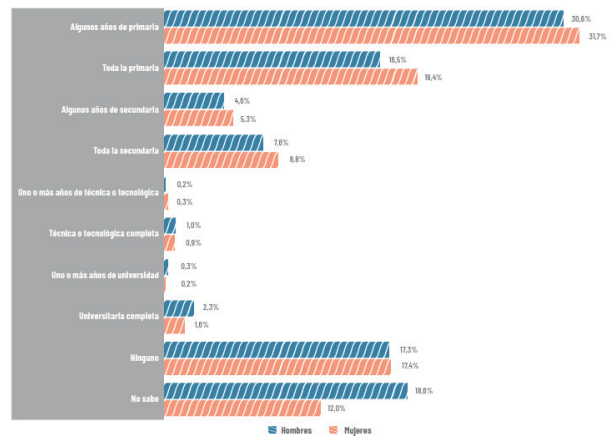
Fuente: Andí, 2019.

En Bogotá y Antioquia son las regiones más productivas del país en dichas regiones el porcentaje de hogares con motocicletas es en promedio del 16,75%, mientras que en San Andrés, Orinoquía y Amazonía dicho porcentaje se ubica en 51% en promedio. Es decir, que hay una diferencia de 34,25 puntos porcentuales entre las regiones más ricas y pobres que podrían ser explicados por las diferencias en acceso a recursos de las regiones para el desarrollo de infraestructura vial y transporte público.

Por su parte al nivel micro de los hogares la heterogeneidad de estos es un factor importante a tener en cuenta, cerca del 74,5% de los jefes de los hogares que tienen moto son hombres y 25,5% restante son mujeres, cuyo principal rango de

edad se ubica entre los 26 y 64 años. Donde su principal diferencia es el nivel de educación la cual es la principal variable en teoría económica que genera mayores retornos económicos (**Figura 3**).

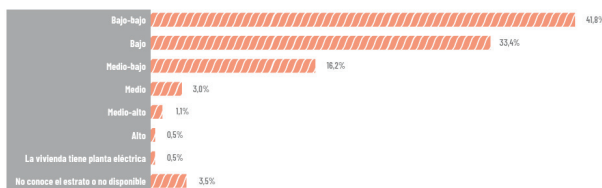
Figura 3. Nivel de Estudios de los Jefes de Hogares con Motocicletas, 2018.



Fuente: Andí, 2019.

La afirmación hecha anteriormente en relación al nivel de ingreso y tenencia de motocicletas es objetiva en el sentido de que el 41,8% de los propietarios de motocicleta son estrato bajo-bajo, el 33,4% de estrato bajo y el 16,2% del medio bajo. Es decir, los hogares con menores ingresos representan 91,4% de los hogares con moto (**Figura 4**).

Figura 4. Propietarios de motocicletas por estrato socioeconómico, 2018



Fuente: Andí, 2019.

Finalmente, es importante mencionar la percepción de los hogares frente a su nivel de vida en relación a su gasto, para el año 2018 indica que el 60,5% cuenta con ingresos para cubrir sólo sus gastos mínimos y el 30,9%⁹ afirman que no le alcanza, lo cual pone en evidencia la dura situación que afrontan los motociclistas a nivel nacional.

DESProporción EN LAS MEDIDAS DE MOVILIDAD

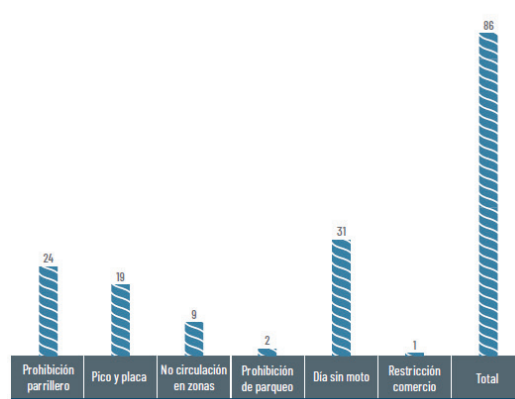
En la sección anterior se caracterizó al sector de las motocicletas desde su participación en el parque automotor, importancia a nivel industrial y su rol en el desarrollo de la locomoción de los hogares y medio de trabajo.

Sin embargo, en materia de regulación vial las variables anteriormente mencionadas parecen no tenerse en cuenta, debido a que las medidas de las distintas autoridades territoriales resultan desproporcionadas y con un alto costo para los motociclistas, que se suman a las multas e inmovilización que genera el código nacional de tránsito.

En el año 2018 la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI) registró más de 86 restricciones en distintos municipios a las motocicletas que incluye distintas medidas que afectan el desplazamiento, sino el desarrollo del comercio. La principal restricción fue la prohibición del parillero, seguido por el pico y placa (**Figura 5**). Medidas restrictivas que son tomadas sin suficiente evidencia científica que demuestren su eficacia.

⁹ [http://www.andi.com.co/Uploads/Estudio%20Motos%202019%20\(1\).pdf](http://www.andi.com.co/Uploads/Estudio%20Motos%202019%20(1).pdf)

Figura 5. Restricciones por Tipo Impuestas a las Motocicletas, 2018



Fuente: Andí, 2019.

Finalmente, las motos son el principal objetivo de las autoridades para la obtención de recursos para tránsito a nivel municipal debido a que el código de tránsito permite su inmovilización en casos leves como se mencionó en la sección 3. Un ejemplo de ello es Bogotá¹⁰, durante el primer semestre de 2022, el 57,8% de los vehículos inmovilizados y el 76% de vehículos en patios son motocicletas, convirtiéndose en una fuente inagotable de recursos para el distrito en detrimento de las familias de ingresos bajos y medios.

¹⁰Derecho de Petición a la Secretaría de Movilidad de Bogotá, Número de Radicado 2022-1-3.5.1-001579

V. MARCO JURISPRUDENCIAL

• **SENTENCIA C-885/10, magistrada ponente MARÍA VICTORIA CALLE CORREA**

En la sentencia C-885/10 la Corte Constitucional sostuvo que, la Constitución Política de Colombia en su artículo 24, señala 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."

La jurisprudencia constitucional ha señalado que, "La libertad de locomoción, derecho reconocido a todo colombiano por el artículo 24 de la Carta Política, comprende por lo menos en su sentido más elemental, la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos. Es un derecho constitucional que como el derecho a la vida, tiene una especial importancia significativa, en tanto que es un presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías, como por ejemplo, el derecho a la educación, al trabajo o a la salud. En tal sentido, la jurisprudencia constitucional ha señalado que en virtud de la naturaleza de la libertad de locomoción, la sola circunstancia del cierre de una vía implica afectar o limitar el derecho a circular libremente, salvo que exista una justificación legal y constitucionalmente razonable para ello. También ha considerado que las limitaciones a esta libertad pueden ser indirectas, es decir, pueden provenir de las consecuencias que genera la actividad que realiza una persona"

"la jurisprudencia ha considerado que una norma sancionatoria en materia de tránsito, limita irrazonablemente las libertades y los derechos de las personas, al conceder a las autoridades de tránsito "facultades exorbitantes y desproporcionadas que, dado su carácter general, al ser ejercidas pueden implicar el sacrificio desproporcionado de derechos fundamentales".

VI. CONFLICTO DE INTERESES.

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, "Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992", se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa

Así las cosas, en virtud del artículo 286 de la Ley 5 de 1992 y del artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, este proyecto de ley reúne las condiciones de los literales a y b, circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de interés por parte de los Congresistas que participen en la discusión y votación de los proyectos de ley, al ser esta, una iniciativa que no genera un beneficio particular, actual y directo a su favor, sino que su objeto se circunscribe a un tema de interés general que coincide y se fusiona con los intereses del electorado.

VII. IMPACTO FISCAL

Con relación al impacto fiscal es de señalar que en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, "Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones", seguiremos el precedente fijado por la Honorable Corte Constitucional, la cual, en juicio de constitucionalidad de la ley y en particular del artículo 7 en mención, sostuvo que:

"36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7º de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experiencia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda. Por otra parte, es preciso reiterar que, si el Ministerio de Hacienda

legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, a cuyo tenor reza:

"Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos De intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

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.

(...)

Sobre este asunto la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su Sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

"No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concorra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna".

no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7º de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente." Sentencia C-502 de 2007.

VIII. PLIEGO DE MODIFICACIONES.

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	COMENTARIOS
Artículo 1. Objeto: La presente Ley tiene por objeto garantizar el derecho a la igualdad y el debido proceso en las inmovilizaciones realizadas a los motociclistas y modificar la Ley 769 de 2002.	Artículo 1º Objeto: La presente ley tiene por objeto <u>modificar la ley 769 de 2002, para</u> garantizar el derecho a la igualdad y el debido proceso en las inmovilizaciones realizadas a los motociclistas.	Se desarrollan mejoras en la redacción por técnica legislativa, cambiándole el orden gramatical al objeto, debido que el principal objetivo de la iniciativa es modificar el articulado de la Ley 769 de 2002 y accesorio a tal modificación, se garantizan derechos fundamentales.
Artículo 2. Modifíquese el artículo 72 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: ARTÍCULO 72. REMOLQUE Y TRANSPORTE DE VEHÍCULOS. Solamente se podrán remolcar vehículos por medio de una grúa destinada a tal fin. En caso de una urgencia, un vehículo varado en vía urbana podrá ser remolcado	Artículo 2. Modifíquese el artículo 72 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: ARTÍCULO 72. REMOLQUE Y TRANSPORTE DE VEHÍCULOS. Solamente se podrán remolcar vehículos por medio de una grúa destinada a tal fin. En caso de una urgencia, un vehículo varado en vía urbana podrá ser remolcado por otro	Se desarrollan mejoras en la redacción eliminando "y". Se adiciona un parágrafo, toda vez que lo citado en el parágrafo anterior, sería una directriz que conllevaría a ejercer arbitrariamente tal actividad sino se establecen límites, por

<p>por otro vehículo, sólo para que despeje la vía.</p> <p>Las motocicletas sólo podrán ser transportadas en vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma destinado a tal fin.</p> <p>En vías rurales, un vehículo diferente de grúa podrá remolcar a otro tomando las máximas precauciones y teniendo en cuenta las siguientes reglas:</p> <p>Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros.</p> <p>Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados si no mediante una barra o un dispositivo especial.</p> <p>No se hará remolque en horas de la noche, excepto con grúas.</p> <p>El vehículo remolcado deberá portar una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas.</p> <p>No se podrá remolcar más de un vehículo a la vez.</p> <p>Los vehículos clase camión con carrocería tipo planchón</p>	<p>vehículo, sólo para que despeje la vía.</p> <p>Las motocicletas sólo podrán ser transportadas en vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma destinado a tal fin.</p> <p>En vías rurales, un vehículo diferente de grúa podrá remolcar a otro tomando las máximas precauciones y teniendo en cuenta las siguientes reglas:</p> <p>Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros.</p> <p>Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados si no mediante una barra o un dispositivo especial.</p> <p>No se hará remolque en horas de la noche, excepto con grúas.</p> <p>El vehículo remolcado deberá portar una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas.</p>	<p>ello, se propone que la autoridad de tránsito y transporte emita un concepto unánime para todo el territorio nacional, estableciendo los límites para el ejercicio de tal actividad.</p>	<p><u>o plataforma podrán transportar motocicletas al tiempo de acuerdo a la capacidad certificada por la autoridad de tránsito y transporte correspondiente, siempre y cuando hayan sido inmovilizadas en el mismo lugar, para lo cual se deberá garantizar una distancia mínima entre las motocicletas transportadas que eviten daños o averías.</u></p> <p><u>PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte podrá delegar a la autoridad de tránsito y transporte territorial correspondiente la función de certificación de la capacidad de la grúa para el transporte de motocicletas al mismo tiempo.</u></p>	<p>No se podrá remolcar más de un vehículo a la vez.</p> <p>Los vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma podrán transportar motocicletas al mismo tiempo de acuerdo a la capacidad certificada por la autoridad de tránsito y transporte correspondiente, y siempre y cuando hayan sido inmovilizadas en el mismo lugar, para lo cual se deberá garantizar una distancia mínima entre las motocicletas transportadas que eviten daños o averías.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte podrá delegar a la autoridad de tránsito y transporte territorial correspondiente la función de certificación de la capacidad de la grúa para el transporte de motocicletas al mismo tiempo.</p> <p>PARÁGRAFO 2. En un plazo de seis (6) meses, el Ministerio de Transporte expedirá los criterios de la certificación de la que trata el presente artículo.</p>	
<p>Artículo 3. Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.</p> <p>Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir ehalees o chaquetas prendas superiores reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.</p> <p>Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.</p> <p>No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.</p>	<p>Artículo 3. Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.</p> <p>Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir prendas superiores reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.</p> <p>Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.</p> <p>No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.</p>	<p>Se propone modificar la redacción al texto vigente, procurando conservar la normas actuales en materia de seguridad vial.</p> <p>Se ha incluido este párrafo para enfatizar la necesidad de establecer normativas claras sobre las características de las prendas superiores reflectivas, que son esenciales para la visibilidad y seguridad de los conductores en condiciones de baja luminosidad. Al dar un plazo específico al Ministerio de Transporte, se asegura un tiempo determinado para la implementación de estas normas, garantizando así que los conductores cuenten con información clara y reglamentada en un plazo razonable.</p>	<p>No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.</p> <p>Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.</p> <p>Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.</p> <p>No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</p> <p>Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.</p> <p>Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.</p> <p>La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará lugar a que la motocicleta sea retenida en el lugar de los hechos, hasta que sea subsanada la falta o la motocicleta sea retirada</p>	<p>No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban.</p> <p>Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.</p> <p>Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.</p> <p>No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.</p> <p>Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.</p> <p>Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.</p> <p>La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará a la inmovilización del vehículo, que la motocicleta sea retenida en el lugar de los hechos, hasta que sea</p>	

<p><u>por una persona autorizada por el infractor que cuente con casco.</u></p>	<p>subsanada la falta o la motocicleta sea retirada.</p>		<p>5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.</p>	<p>5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja.</p>	
<p>Artículo 4. Agréguese un nuevo párrafo al artículo 95 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>PARAGRAFO. El Ministerio de <u>transporte reglamentará en el término de seis (6) meses las características mínimas que deben contar la prenda superior reflectiva.</u></p>	<p>Se sugiere una modificación en la redacción del párrafo para mejorar su claridad y fluidez. Se ha decidido prescindir del requisito del estudio técnico, considerando que este podría generar demoras en la toma de decisiones urgentes por parte de los alcaldes. El objetivo primordial es facilitar medidas rápidas que aseguren la seguridad y el bienestar del municipio</p>	<p>PARÁGRAFO 1o. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículo automotor por las vías locales y nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.</p>	<p>PARÁGRAFO 1o. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículo automotor por las vías locales y nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.</p>	<p>PARÁGRAFO 2o. Las restricciones temporales sobre los acompañantes en las motocicletas que se impartan por los alcaldes municipales deberán tener como motivación un estudio técnico de impacto que demuestre que la restricción del acompañante o parillero reduce los hechos de violencia e inseguridad en el territorio.</p>
<p>ARTÍCULO 95. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS Y TRICICLOS. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código. 2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. 3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial. 4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro. 	<p>ARTÍCULO 95. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS Y TRICICLOS. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código. 2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. 3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial. 4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro. 		<p>PARÁGRAFO 2o. <u>Las restricciones temporales sobre los acompañantes en las motocicletas que se impartan por los alcaldes municipales deberán tener como motivación un estudio técnico de impacto que demuestre que la restricción del acompañante o parillero reduce los hechos de violencia e inseguridad en el territorio.</u></p>	<p>PARÁGRAFO 2o. Las restricciones temporales sobre los acompañantes en las motocicletas que se impartan por los alcaldes municipales deberán tener como motivación un estudio técnico de impacto que demuestre que la restricción del acompañante o parillero reduce los hechos de violencia e inseguridad en el territorio.</p>	<p><u>Las restricciones temporales impuestas por los alcaldes</u></p>
<p>PARÁGRAFO 3o. La velocidad máxima de operación en las vías mientras se realicen actividades deportivas, lúdicas y/o recreativas será de 25 km/h</p>	<p><u>municipales sobre los acompañantes en motocicletas deben estar respaldadas por una motivación que justifique la limitación del acompañante o parillero en relación con la disminución de incidentes violentos e inseguridad en el territorio.</u></p>		<p>vigentes.</p>		
<p>Artículo 5. Modifíquese el artículo 125 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>SIN MODIFICACIÓN</p>		<p>Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta. En todo caso, el ingreso del vehículo al lugar de inmovilización deberá hacerse previo inventario de los elementos contenidos en él y descripción del estado exterior.</p>		
<p>ARTÍCULO 125. INMOVILIZACIÓN. La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción.</p>			<p>Este mismo procedimiento se hará a la salida del vehículo. En caso de diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, el propietario o administrador del parqueadero autorizado incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y, adicionalmente, deberá responder <u>al propietario del vehículo o al infractor</u> por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.</p>		
<p>PARÁGRAFO 1o. El propietario o administrador del parqueadero autorizado utilizado para este fin, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción de las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales</p>			<p>PARÁGRAFO 2o. La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al</p>		

<p>infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. En el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días. Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo. El incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o infractor dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.</p> <p>PARÁGRAFO 4o. En el caso de inmovilización de vehículos de servicio público, la empresa transportadora responderá como deudor solidario de las obligaciones que se contraigan, entre ellas las derivadas de la prestación del servicio de grúa y parqueaderos. La inmovilización o retención a que hacen referencia las normas de transporte se regirán por el procedimiento establecido en este artículo.</p>			<p>PARÁGRAFO 5o. Cuando el vehículo no sea llevado a parqueaderos autorizados la inmovilización se hará bajo la responsabilidad del propietario del vehículo o del infractor, para lo cual, el agente de tránsito notificará al propietario o administrador del parqueadero autorizado.</p> <p>PARÁGRAFO 5o. <u>Ningún vehículo o motocicleta inmovilizado podrá ser llevado a un parqueadero no autorizado.</u></p> <p>PARÁGRAFO 6o. El propietario del vehículo será el responsable del pago al administrador o al propietario del parqueadero por el tiempo que estuvo inmovilizado el vehículo. <u>El administrador o propietario del parqueadero no podrá computar en el cobro los días en los que el parqueadero no esté habilitado para atención al público.</u></p> <p>PARÁGRAFO 7o. Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo atinente.</p> <p>Artículo 6. Modifíquese el artículo 127 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 127. DEL RETIRO DE VEHÍCULOS MAL</p>	<p>SIN MODIFICACIÓN</p>	
<p>ESTACIONADOS. La autoridad de tránsito, podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente.</p> <p><u>En el caso de transportar varias motocicletas el costo del transporte será dividido en partes iguales entre las motocicletas transportadas.</u></p> <p>PARÁGRAFO 1o. Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo y no se procederá al traslado del vehículo a los patios.</p>			<p>PARÁGRAFO 2o. Los municipios contratarán con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos. Estos deberán constituir pólizas de cumplimiento y responsabilidad para todos los efectos contractuales, los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local.</p> <p><u>los terceros a quienes se haya delegado el transporte de los vehículos inmovilizados deberán constituir una póliza de responsabilidad extracontractual.</u></p> <p><u>PARÁGRAFO: El Ministerio de Transporte, en un plazo no superior a 6 meses contados desde la expedición de esta Ley, deberá expedir los criterios técnicos para la fijación de las tarifas de remolque, transporte y parqueaderos.</u></p> <p><u>Los criterios definidos por el Ministerio de Transporte serán vinculantes para la fijación de tarifas que deben hacer todas las autoridades de tránsito locales.</u></p> <p>Artículo 7. Modifíquese el artículo 129 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p>	<p>SIN MODIFICACIÓN</p>	

<p>ARTÍCULO 129. DE LOS INFORMES DE TRÁNSITO. Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpaado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza <u>y una relación individualizada de los elementos que se utilizaron en el puesto de control con su respectiva evidencia audiovisual</u>. En el caso de no poder indicar el número de licencia de conducción del infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando la notificación al conductor; si no fuere viable identificarlo, se notificará al último propietario registrado del vehículo, para que rinda sus descargos dentro de los siguientes diez (10) días al recibo de la notificación.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Las ayudas tecnológicas como cámaras de video y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la</p>			<p>Identificación del vehículo o del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.</p> <p>Artículo 8. Modifíquese el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 131. MULTAS. Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:</p> <p>A. Será sancionado con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:</p> <p>A.1. No transitar por la derecha de la vía.</p> <p>A.2. Agarrarse de otro vehículo en circulación.</p> <p>A.3. Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.</p> <p>A.4. Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones.</p>	<p>Artículo 8. Modifíquese el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 131. MULTAS. Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:</p> <p>A. Será sancionado con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:</p> <p>A.1. No transitar por la derecha de la vía.</p> <p>A.2. Agarrarse de otro vehículo en circulación.</p> <p>A.3. Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.</p> <p>A.4. Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones.</p>	<p>Se propone eliminar el artículo con el fin de conservar las normas actuales en materia de seguridad vial.</p>
<p>A.5. No respetar las señales de tránsito.</p> <p>A.6. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos.</p> <p>A.7. Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.</p> <p>A.8. Transitar por zonas prohibidas.</p> <p>A.9. Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.</p> <p>A.10. Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.</p> <p>A.11. Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo no automotor será inmovilizado.</p> <p>A.12. <Numeral CONDICIONALMENTE exequible> Prestar servicio público con este tipo de vehículos. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.</p> <p>B. Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en</p>	<p>A.5. No respetar las señales de tránsito.</p> <p>A.6. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos.</p> <p>A.7. Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.</p> <p>A.8. Transitar por zonas prohibidas.</p> <p>A.9. Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.</p> <p>A.10. Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.</p> <p>A.11. Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias, en este caso el vehículo no automotor será inmovilizado.</p> <p>A.12. <Numeral CONDICIONALMENTE exequible> Prestar servicio público con este tipo de vehículos. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.</p> <p>B. Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en</p>		<p>cualquiera de las siguientes infracciones:</p> <p>B.1. Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.</p> <p>B.2. Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.</p> <p>B.3. Sin placas, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.</p> <p>B.4. Con placas adulteradas.</p> <p>B.5. Con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.</p> <p>B.6. Con placas falsas.</p> <p>En estos casos los vehículos serán inmovilizados.</p> <p>B.7. No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado.</p> <p>B.8. No pagar el peaje en los sitios establecidos.</p> <p>B.9. Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.</p> <p>B.10. Conducir un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, sin portar el permiso respectivo, de acuerdo a la reglamentación existente sobre la materia.</p>	<p>cualquiera de las siguientes infracciones:</p> <p>B.1. Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.</p> <p>B.2. Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.</p> <p>B.3. Sin placas, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.</p> <p>B.4. Con placas adulteradas.</p> <p>B.5. Con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.</p> <p>B.6. Con placas falsas.</p> <p>En estos casos los vehículos serán inmovilizados.</p> <p>B.7. No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado.</p> <p>B.8. No pagar el peaje en los sitios establecidos.</p> <p>B.9. Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.</p> <p>B.10. Conducir un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, sin portar el permiso respectivo, de acuerdo a la reglamentación existente sobre la materia.</p>	

<p>B.11. Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.</p> <p>B.12. No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.</p> <p>B.13. No respetar las formaciones de tropas, la marcha de desfiles, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas, debidamente autorizadas por las autoridades de tránsito.</p> <p>B.14. Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por este código.</p> <p>B.15. Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado.</p> <p>B.16. Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros.</p> <p>B.17. Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.</p> <p>B.18. Conducir un vehículo de transporte público individual de pasajeros sin cumplir con lo</p>	<p>B.11. Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.</p> <p>B.12. No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.</p> <p>B.13. No respetar las formaciones de tropas, la marcha de desfiles, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas, debidamente autorizadas por las autoridades de tránsito.</p> <p>B.14. Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por este código.</p> <p>B.15. Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado.</p> <p>B.16. Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros.</p> <p>B.17. Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.</p> <p>B.18. Conducir un vehículo de transporte público individual de pasajeros sin cumplir con lo</p>		<p>estipulado en el presente código.</p> <p>B.19. Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.</p> <p>B.20. Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte.</p> <p>B.21. Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales y en quebradas.</p> <p>B.22. Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero.</p> <p>B.23. Utilizar radios, equipos de sonido o de amplificación a volúmenes que superen los decibeles máximos establecidos por las autoridades ambientales. De igual forma utilizar pantallas, proyectores de imagen o similares en la parte delantera de los vehículos, mientras esté en movimiento.</p> <p>C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que</p>	<p>estipulado en el presente código.</p> <p>B.19. Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.</p> <p>B.20. Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte.</p> <p>B.21. Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales y en quebradas.</p> <p>B.22. Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero.</p> <p>B.23. Utilizar radios, equipos de sonido o de amplificación a volúmenes que superen los decibeles máximos establecidos por las autoridades ambientales. De igual forma utilizar pantallas, proyectores de imagen o similares en la parte delantera de los vehículos, mientras esté en movimiento.</p> <p>C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:</p>	
<p>incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:</p> <p>C.1. Presentar licencia de conducción adulterada o ajena, lo cual dará lugar a la retención preventiva del vehículo</p> <p>C.2. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.</p> <p>C.3. Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.</p> <p>C.4. Estacionar un vehículo sin tomar las debidas precauciones o sin colocar a la distancia señalada por este código, las señales de peligro reglamentarias.</p> <p>C.5. No reducir la velocidad según lo indicado por este código, cuando transite por un cruce escolar en los horarios y días de funcionamiento de la institución educativa. Así mismo, cuando transite por cruces de hospitales o terminales de pasajeros.</p> <p>C.6. No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo.</p> <p>C.7. Dejar de señalar con las luces direccionales o mediante señales de mano y con la debida anticipación, la</p>	<p>C.1. Presentar licencia de conducción adulterada o ajena, lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo retención preventiva del vehículo</p> <p>C.2. Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.</p> <p>C.3. Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.</p> <p>C.4. Estacionar un vehículo sin tomar las debidas precauciones o sin colocar a la distancia señalada por este código, las señales de peligro reglamentarias.</p> <p>C.5. No reducir la velocidad según lo indicado por este código, cuando transite por un cruce escolar en los horarios y días de funcionamiento de la institución educativa. Así mismo, cuando transite por cruces de hospitales o terminales de pasajeros.</p> <p>C.6. No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo.</p> <p>C.7. Dejar de señalar con las luces direccionales o mediante señales de mano y con la debida anticipación, la</p> <p>C.8. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos o sin los</p>		<p>maniobra de giro o de cambio de carril.</p> <p>C.8. Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos o sin los elementos determinados en este código.</p> <p>C.9. No respetar las señales de detención en el cruce de una línea férrea, o conducir por la vía férrea o por las zonas de protección y seguridad de ella.</p> <p>C.10. Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.</p> <p>C.11. No portar el equipo de prevención y seguridad establecido en este código o en la reglamentación correspondiente.</p> <p>C.12. Proveer de combustible un vehículo automotor con el motor encendido.</p> <p>C.13. Conducir un vehículo automotor sin las adaptaciones pertinentes, cuando el conductor padece de limitación física.</p> <p>C.14. Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.15. Conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la</p>	<p>elementos determinados en este código.</p> <p>C.9. No respetar las señales de detención en el cruce de una línea férrea, o conducir por la vía férrea o por las zonas de protección y seguridad de ella.</p> <p>C.10. Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.</p> <p>C.11. No portar el equipo de prevención y seguridad establecido en este código o en la reglamentación correspondiente.</p> <p>C.12. Proveer de combustible un vehículo automotor con el motor encendido.</p> <p>C.13. Conducir un vehículo automotor sin las adaptaciones pertinentes, cuando el conductor padece de limitación física.</p> <p>C.14. Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.15. Conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la</p>	

<p>licencia de tránsito o tarjeta de operación.</p> <p>C.16 Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios, además el vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.17 Circular con combinaciones de vehículos de dos (2) o más unidades remolcadas, sin autorización especial de autoridad competente.</p> <p>C.18 Conducir un vehículo autorizado para prestar servicio público con el taxímetro dañado, con los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulteradas o cuando se carezca de él, o cuando aún teniéndolo, no cumpla con las normas mínimas de calidad y seguridad exigidas por la autoridad competente o este no esté en funcionamiento, además el vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.19 Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades.</p> <p>C.20 Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas.</p>	<p>reglamentarios, además el vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.17 Circular con combinaciones de vehículos de dos (2) o más unidades remolcadas, sin autorización especial de autoridad competente.</p> <p>C.18 Conducir un vehículo autorizado para prestar servicio público con el taxímetro dañado, con los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulteradas o cuando se carezca de él, o cuando aún teniéndolo, no cumpla con las normas mínimas de calidad y seguridad exigidas por la autoridad competente o este no esté en funcionamiento, además el vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.19 Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades.</p> <p>C.20 Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas. Además, el vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.21 No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará</p>		<p>Además, el vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.21 No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará retendrá preventivamente el vehículo hasta tanto se remedie la situación.</p> <p>C.22 Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigidos. Además, el vehículo será retenido preventivamente inmovilizado hasta que se remedie dicha situación.</p> <p>C.23 Impartir en vías públicas al público enseñanza práctica para conducir, sin estar autorizado para ello.</p> <p>C.24 Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código.</p> <p>C.25 Transitar, cuando hubiere más de un carril, por el carril izquierdo de la vía a velocidad que entorpezca el tránsito de los demás vehículos.</p> <p>C.26 Transitar en vehículos de 3.5 o más toneladas por el carril izquierdo de la vía cuando hubiere más de un carril.</p> <p>C.27 Conducir un vehículo cuya carga o pasajeros obstruyan la visibilidad del</p>	<p>retendrá preventivamente el vehículo hasta tanto se remedie la situación.</p> <p>C.22 Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigidos. Además, el vehículo será retenido preventivamente inmovilizado hasta que se remedie dicha situación.</p> <p>C.23 Impartir en vías públicas al público enseñanza práctica para conducir, sin estar autorizado para ello.</p> <p>C.24 Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código.</p> <p>C.25 Transitar, cuando hubiere más de un carril, por el carril izquierdo de la vía a velocidad que entorpezca el tránsito de los demás vehículos.</p> <p>C.26 Transitar en vehículos de 3.5 o más toneladas por el carril izquierdo de la vía cuando hubiere más de un carril.</p> <p>C.27 Conducir un vehículo cuya carga o pasajeros obstruyan la visibilidad del conductor hacia el frente, atrás o costados, o impidan el control sobre el sistema de dirección, frenos o seguridad. Además, el vehículo será inmovilizado.</p>	
<p>conductor hacia el frente, atrás o costados, o impidan el control sobre el sistema de dirección, frenos o seguridad. Además, el vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.28 Hacer uso de dispositivos propios de vehículos de emergencia, por parte de conductores de otro tipo de vehículos.</p> <p>C.29 Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.</p> <p>C.30 No atender una señal de ceda el paso.</p> <p>C.31 No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.</p> <p>C.32 No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas.</p> <p>C.33 Poner un vehículo en marcha sin las precauciones para evitar choques.</p> <p>C.34 Reparar un vehículo en las vías públicas, parque o acera, o hacerlo en caso de emergencia, sin atender el procedimiento señalado en este código.</p> <p>C.35 No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnicas o de</p>	<p>C.28 Hacer uso de dispositivos propios de vehículos de emergencia, por parte de conductores de otro tipo de vehículos.</p> <p>C.29 Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.</p> <p>C.30 No atender una señal de ceda el paso.</p> <p>C.31 No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.</p> <p>C.32 No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas.</p> <p>C.33 Poner un vehículo en marcha sin las precauciones para evitar choques.</p> <p>C.34 Reparar un vehículo en las vías públicas, parque o acera, o hacerlo en caso de emergencia, sin atender el procedimiento señalado en este código.</p> <p>C.35 No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.36 Transportar carga en contenedores sin los</p>		<p>emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.36 Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción. El vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.37 Transportar pasajeros en el platón de una camioneta picó o en la plataforma de un vehículo de carga, trátase de furgón o plataforma de estacas.</p> <p>C.38 Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.</p> <p>C.39. Vulnerar las reglas de estacionamiento contenidas en el artículo 77 de este Código.</p> <p>D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (smlmv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:</p> <p>D.1. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será</p>	<p>dispositivos especiales de sujeción. El vehículo será inmovilizado.</p> <p>C.37 Transportar pasajeros en el platón de una camioneta picó o en la plataforma de un vehículo de carga, trátase de furgón o plataforma de estacas.</p> <p>C.38 Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.</p> <p>C.39. Vulnerar las reglas de estacionamiento contenidas en el artículo 77 de este Código.</p> <p>D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (smlmv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:</p> <p>D.1. Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será retenido preventivamente en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.</p>	

<p>inmovilizada retenido preventivamente en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.</p> <p>D.2. Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.</p> <p>D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos</p>	<p>D.2. Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.</p> <p>D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su</p>	
<p>luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias en que lo exige este código. Además, el vehículo será inmovilizado, cuando no le funcionen des (2) o más de estas luces.</p> <p>D.9. No permitir el paso de los vehículos de emergencia.</p> <p>D.10. Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad.</p> <p>D.11. Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga las salidas de emergencia exigidas. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado y al propietario. Si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.</p> <p>D.12. Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.</p> <p>D.13. En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será</p>	<p>evando no le funcionen des (2) o más de estas luces.</p> <p>D.9. No permitir el paso de los vehículos de emergencia.</p> <p>D.10. Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad.</p> <p>D.11. Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga las salidas de emergencia exigidas. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado y al propietario. Si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.</p> <p>D.12. Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.</p> <p>D.13. En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.</p> <p>D.14. Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan en peligro</p>	
<p>no motorizados. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>D.8. Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos</p>	<p>imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.</p> <p>D.8. Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellos dañada, en las horas o circunstancias en que lo exige este código. Además, el vehículo será inmovilizado.</p>	
<p>inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.</p> <p>D.14. Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.</p> <p>D.15. Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo y al propietario. Además, el vehículo será inmovilizado, salvo casos de fuerza mayor que sean debidamente autorizados por el agente de tránsito.</p> <p>E. Será sancionado con multa equivalente a cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:</p> <p>E.1. Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo.</p> <p>E.2. Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada, siempre que dicha negativa cause alteración del orden público.</p> <p>E.4. Transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos,</p>	<p>la vida de los usuarios o de los peatones.</p> <p>D.15. Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo y al propietario. Además, el vehículo será inmovilizado, salvo casos de fuerza mayor que sean debidamente autorizados por el agente de tránsito.</p> <p>E. Será sancionado con multa equivalente a cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:</p> <p>E.1. Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo.</p> <p>E.2. Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada, siempre que dicha negativa cause alteración del orden público.</p> <p>E.4. Transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos,</p>	

<p>E.2. Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada, siempre que dicha negativa cause alteración del orden público.</p> <p>E.4. Transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados, etc. En estos casos se suspenderá la licencia por un (1) año y por dos (2) años cada vez que reincida. El vehículo será inmovilizado por un (1) año cada vez.</p> <p>F. Conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. Esta conducta será sancionada con las multas establecidas en el artículo 152 de este Código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa y el período de suspensión de la licencia se duplicarán. En todos los casos de embriaguez o alcoholemia el vehículo será inmovilizado.</p> <p>El estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.</p>	<p>combustibles no autorizados, etc. En estos casos se suspenderá la licencia por un (1) año y por dos (2) años cada vez que reincida. El vehículo será inmovilizado por un (1) año cada vez.</p> <p>F. Conducir bajo el influjo del alcohol o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. Esta conducta será sancionada con las multas establecidas en el artículo 152 de este Código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa y el período de suspensión de la licencia se duplicarán. En todos los casos de embriaguez o alcoholemia el vehículo será inmovilizado.</p> <p>El estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.</p>		<p>Artículo 9. Modifíquese el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 135. PROCEDIMIENTO. Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo:</p> <p>Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.</p> <p>Para el servicio además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.</p> <p>La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse</p>	<p>Artículo 9 g. Modifíquese el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 135. PROCEDIMIENTO. Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo:</p> <p>Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.</p> <p>Para el servicio además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.</p> <p>La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de</p>	<p>Cambio de numeración</p>
<p>plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo <u>tuviere. Bajo ninguna circunstancia podrá otro agente de tránsito presente o no en el puesto de control suscribir como testigo la orden de comparendo.</u></p> <p>No obstante lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.</p> <p>El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. <u>El comparendo deberá contener la hora en la que se</u></p>	<p>su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo <u>tuviere. Bajo ninguna circunstancia podrá otro agente de tránsito presente o no en el puesto de control suscribir como testigo la orden de comparendo.</u></p> <p>No obstante lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.</p> <p>El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. <u>El comparendo deberá contener la hora en la que se inició el puesto de control, así como un espacio</u></p>		<p><u>inició el puesto de control, así como un espacio de verificación en donde se enlisten los elementos que el Ministerio de Transporte defina como necesarios para la realización de un puesto de control y en donde el conductor deberá señalar su cumplimiento o ausencia.</u> En este se indicará al conductor que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculpado o del testigo que lo haya suscrito por este.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquella encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta.</p> <p>Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Los organismos de tránsito podrán</p>	<p><u>de verificación en donde se enlisten los elementos que el Ministerio de Transporte defina como necesarios para la realización de un puesto de control y en donde el conductor deberá señalar su cumplimiento o ausencia.</u> En este se indicará al conductor que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculpado o del testigo que lo haya suscrito por este.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquella encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta.</p> <p>Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a</p>	

suscibir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas.	los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas.	
Artículo 10. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.	Artículo 10. 2. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.	CAMBIO DE NÚMERICACIÓN

IX. PROPOSICIÓN

Por las anteriores consideraciones, presento ponencia POSITIVA y, en consecuencia, solicito a los integrantes de la Comisión sexta del Senado de la República, dar PRIMER DEBATE al proyecto de Ley No. 044 de 2023 Senado "NO MÁS ABUSOS A LAS MOTOS", de acuerdo al pliego de modificaciones.

Atentamente,



JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
Senador de la República

TEXTO PROPUESTO PARA EL PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY No. 044 DE 2023 SENADO "NO MÁS ABUSOS A LAS MOTOS"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1°. OBJETO: La presente ley tiene por objeto modificar la ley 769 de 2002, para garantizar el derecho a la igualdad y el debido proceso en las inmovilizaciones realizadas a los motociclistas.

ARTÍCULO 2°: Modifíquese el artículo 72 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

ARTÍCULO 72. REMOLQUE Y TRANSPORTE DE VEHÍCULOS. Solamente se podrán remolcar vehículos por medio de una grúa destinada a tal fin. En caso de una urgencia, un vehículo varado en vía urbana podrá ser remolcado por otro vehículo, sólo para que despeje la vía.

Las motocicletas sólo podrán ser transportadas en vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma destinado a tal fin.

En vías rurales, un vehículo diferente de grúa podrá remolcar a otro tomando las máximas precauciones y teniendo en cuenta las siguientes reglas:

Cuando el vehículo es halado por medio de cable, la distancia entre los dos (2) vehículos debe estar entre tres (3) y cuatro (4) metros.

Los vehículos de más de cinco (5) toneladas no podrán ser remolcados si no mediante una barra o un dispositivo especial.

No se hará remolque en horas de la noche, excepto con grúas.

El vehículo remolcado deberá portar una señal de alerta reflectiva en la parte posterior o las luces intermitentes encendidas.

No se podrá remolcar más de un vehículo a la vez.

Los vehículos clase camión con carrocería tipo planchón o plataforma podrán transportar motocicletas al mismo tiempo de acuerdo a la capacidad certificada por la autoridad de tránsito y transporte correspondiente, siempre y cuando hayan sido inmovilizadas en el mismo lugar, para lo cual se deberá garantizar una distancia mínima entre las motocicletas transportadas que eviten daños o averías.

PARÁGRAFO 1°. El Ministerio de Transporte podrá delegar a la autoridad de tránsito y transporte territorial correspondiente la función de certificación de la capacidad de la grúa para el transporte de motocicletas al mismo tiempo.

PARÁGRAFO 2°. En un plazo de seis (6) meses, el Ministerio de Transporte expedirá los criterios de la certificación de la que trata el presente artículo.

Artículo 3°. Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

ARTÍCULO 94. NORMAS GENERALES PARA BICICLETAS, TRICICLOS, MOTOCICLETAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

Deben transitar por la derecha de las vías a distancia no mayor de un (1) metro de la acera u orilla y nunca utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo.

Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir prendas superiores reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

Los conductores que transiten en grupo lo harán uno detrás de otro.

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

No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohiban.

Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

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

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

<p>del vehículo a sobrepasar.</p> <p>Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código. Los conductores y los acompañantes cuando hubieren, deberán utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.</p> <p>La no utilización del casco de seguridad cuando corresponda dará a la inmovilización del vehículo.</p> <p>PARAGRAFO. El Ministerio de transporte reglamentará en el término de seis (6) meses las características mínimas que deben contar la prenda superior reflectiva.</p> <p>Artículo 4°. Agréguese un nuevo párrafo al artículo 95 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 95. NORMAS ESPECÍFICAS PARA BICICLETAS Y TRICICLOS. Las bicicletas y triciclos se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Debe transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del presente código. 2. Los conductores que transiten en grupo deberán ocupar un carril y nunca podrán utilizar las vías exclusivas para servicio público colectivo. 3. Los conductores podrán compartir espacios garantizando la prioridad de estos en el entorno vial. 4. No podrán llevar acompañante excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para él o ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que impida un tránsito seguro. 5. Cuando circulen en horas nocturnas, deben llevar dispositivos en la parte delantera que proyecten luz blanca, y en la parte trasera que reflecte luz roja. <p>PARÁGRAFO 1°. Los Alcaldes Municipales podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículo automotor por las vías locales y nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de su jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.</p> <p>PARÁGRAFO 2°. Las restricciones temporales impuestas por los alcaldes municipales sobre los acompañantes en motocicletas deben estar respaldadas por una</p>	<p>motivación que justifique la limitación del acompañante o parillero en relación con la disminución de incidentes violentos e inseguridad en el territorio.</p> <p>Artículo 5°. Modifíquese el artículo 125 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 125. INMOVILIZACIÓN. La inmovilización en los casos a que se refiere este código, consiste en suspender temporalmente la circulación del vehículo por las vías públicas o privadas abiertas al público. Para tal efecto, el vehículo será conducido a parqueaderos autorizados que determine la autoridad competente, hasta que se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio que se detectó la infracción.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. El propietario o administrador del parqueadero autorizado utilizado para este fin, que permita la salida de un vehículo inmovilizado por infracción de las normas de tránsito, sin orden de la autoridad competente, incurrirá en multa de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales vigentes.</p> <p>Si se tratare de parqueadero autorizado no oficial, incurrirá además en suspensión o cancelación de la autorización del patio, parqueadero autorizado de acuerdo con la gravedad de la falta. En todo caso, el ingreso del vehículo al lugar de inmovilización deberá hacerse previo inventario de los elementos contenidos en él y descripción del estado exterior.</p> <p>Este mismo procedimiento se hará a la salida del vehículo. En caso de diferencias entre el inventario de recibo y el de entrega, el propietario o administrador del parqueadero autorizado incurrirá en multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes y, adicionalmente, deberá responder al propietario del vehículo o al infractor por los elementos extraviados, dañados o averiados del vehículo.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. En el caso de vehículos de servicio público, cuando no sea posible subsanar la falta por encontrarse el vehículo retenido, la autoridad de tránsito podrá ordenar la entrega al propietario o infractor previa suscripción de un acta en la cual se comprometa a subsanarla en un plazo no mayor a cinco días. Copia del acta se remitirá a la Empresa de Transporte Público a la cual se encuentre afiliado el vehículo. El incumplimiento del compromiso suscrito por el propietario o</p>
<p>infractor dará lugar a una multa de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes a cargo del propietario.</p> <p>PARÁGRAFO 4o. En el caso de inmovilización de vehículos de servicio público, la empresa transportadora responderá como deudor solidario de las obligaciones que se contraigan, entre ellas las derivadas de la prestación del servicio de grúa y parqueaderos. La inmovilización o retención a que hacen referencia las normas de transporte se regirán por el procedimiento establecido en este artículo.</p> <p>PARÁGRAFO 5o. Ningún vehículo o motocicleta inmovilizada podrá ser llevado a un parqueadero no autorizado.</p> <p>PARÁGRAFO 6o. El propietario del vehículo será el responsable del pago al administrador o al propietario del parqueadero por el tiempo que estuvo inmovilizado el vehículo. El administrador o propietario del parqueadero no podrá computar en el cobro los días en los que el parqueadero no esté habilitado para atención al público.</p> <p>PARÁGRAFO 7o. Los parqueaderos autorizados deben ser aprobados por el organismo de tránsito correspondiente en resolución que determinará lo afínente.</p> <p>Artículo 6. Modifíquese el artículo 127 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 127. DEL RETIRO DE VEHÍCULOS MAL ESTACIONADOS. La autoridad de tránsito, podrá bloquear o retirar con grúa o cualquier otro medio idóneo los vehículos que se encuentren estacionados irregularmente en zonas prohibidas, o bloqueando alguna vía pública o abandonados en áreas destinadas al espacio público, sin la presencia del conductor o responsable del vehículo; si este último se encuentra en el sitio, únicamente habrá lugar a la imposición del comparendo y a la orden de movilizar el vehículo. En el evento en que haya lugar al retiro del vehículo, éste será conducido a un parqueadero autorizado y los costos de la grúa y el parqueadero correrán a cargo del conductor o propietario del vehículo, incluyendo la sanción pertinente.</p> <p>En el caso de transportar varias motocicletas el costo del transporte será dividido en partes iguales entre las motocicletas transportadas.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Si el propietario del vehículo o el conductor se hace presente en el lugar en donde se ha cometido la infracción, la autoridad de tránsito impondrá el comparendo respectivo y no se procederá al traslado del vehículo a los patios.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Los municipios contratarán con terceros los programas de operación de grúas y parqueaderos. Estos deberán constituir pólizas de</p>	<p>cumplimiento y responsabilidad para todos los efectos contractuales, los cobros por el servicio de grúa y parqueadero serán los que determine la autoridad de tránsito local, los terceros a quienes se haya delegado el transporte de los vehículos inmovilizados deberán constituir una póliza de responsabilidad extracontractual.</p> <p>PARÁGRAFO: El Ministerio de Transporte, en un plazo no superior a 6 meses contados desde la expedición de esta Ley, deberá expedir los criterios técnicos para la fijación de las tarifas de remolque, transporte y parqueaderos.</p> <p>Los criterios definidos por el Ministerio de Transporte serán vinculantes para la fijación de tarifas que deben hacer todas las autoridades de tránsito locales.</p> <p>Artículo 7°. Modifíquese el artículo 129 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 129. DE LOS INFORMES DE TRÁNSITO. Los informes de las autoridades de tránsito por las infracciones previstas en este código, a través de la imposición de comparendo, deberán indicar el número de la licencia de conducción, el nombre, teléfono y dirección del presunto inculpaado y el nombre y número de placa del agente que lo realiza y una relación individualizada de los elementos que se utilizaron en el puesto de control con su respectiva evidencia audiovisual. En el caso de no poder indicar el número de licencia de conducción del infractor, el funcionario deberá aportar pruebas objetivas que sustenten el informe o la infracción, intentando la notificación al conductor; si no fuere viable identificarlo, se notificará al último propietario registrado del vehículo, para que rinda sus descargos dentro de los siguientes diez (10) días al recibo de la notificación</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Las multas no podrán ser impuestas a persona distinta de quien cometió la infracción.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Las ayudas tecnológicas como cámaras de vídeo y equipos electrónicos de lectura que permitan con precisión la identificación del vehículo o del conductor serán válidos como prueba de ocurrencia de una infracción de tránsito y por lo tanto darán lugar a la imposición de un comparendo.</p> <p>Artículo 8°. Modifíquese el artículo 135 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 135. PROCEDIMIENTO. Ante la comisión de una contravención, la autoridad de tránsito debe seguir el procedimiento siguiente para imponer el comparendo:</p>

<p>Ordenará detener la marcha del vehículo y le extenderá al conductor la orden de comparendo en la que ordenará al infractor presentarse ante la autoridad de tránsito competente dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes. Al conductor se le entregará copia de la orden de comparendo.</p> <p>Para el servicio además se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes copia del comparendo al propietario del vehículo, a la empresa a la cual se encuentra vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.</p> <p>La orden de comparendo deberá estar firmada por el conductor, siempre y cuando ello sea posible. Si el conductor se negara a firmar o a presentar la licencia, firmará por él un testigo, el cual deberá identificarse plenamente con el número de su cédula de ciudadanía o pasaporte, dirección de domicilio y teléfono, si lo tuviere. Bajo ninguna circunstancia podrá otro agente de tránsito presente o no en el puesto de control suscribir como testigo la orden de comparendo.</p> <p>No obstante lo anterior, las autoridades competentes podrán contratar el servicio de medios técnicos y tecnológicos que permitan evidenciar la comisión de infracciones o contravenciones, el vehículo, la fecha, el lugar y la hora. En tal caso se enviará por correo dentro de los tres (3) días hábiles siguientes la infracción y sus soportes al propietario, quien estará obligado al pago de la multa. Para el servicio público además se enviará por correo dentro de este mismo término copia del comparendo y sus soportes a la empresa a la cual se encuentre vinculado y a la Superintendencia de Puertos y Transporte para lo de su competencia.</p> <p>El Ministerio de Transporte determinará las características técnicas del formulario de comparendo único nacional, así como su sistema de reparto. El comparendo deberá contener la hora en la que se inició el puesto de control así como un espacio de verificación en donde se enlisten los elementos que el Ministerio de Transporte defina como necesarios para la realización de un puesto de control y en donde el conductor deberá señalar su cumplimiento o ausencia. En este se indicará al conductor que tendrá derecho a nombrar un apoderado si así lo desea y que en la audiencia, para la que se le cite, se decretarán o practicarán las pruebas que solicite. El comparendo deberá además proveer el espacio para consignar la dirección del inculcado o del testigo que lo haya suscrito por este.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. La autoridad de tránsito entregará al funcionario competente o a la entidad que aquel encargue para su recaudo, dentro de las doce (12) horas siguientes, la copia de la orden de comparendo, so pena de incurrir en causal de mala conducta.</p>	<p>Cuando se trate de agentes de policía de carreteras, la entrega de esta copia se hará por conducto del comandante de la ruta o del comandante director del servicio.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Los organismos de tránsito podrán suscribir contratos o convenios con entes públicos o privados con el fin de dar aplicación a los principios de celeridad y eficiencia en el cobro de las multas.</p> <p>Artículo 9º. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.</p>
--	---

TEXTOS DE PLENARIA

TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL DÍA 03 Y 04 DE OCTUBRE DE 2023 AL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NUMERO 04 DE 2023 SENADO

por el cual se modifica el artículo 65 de la Constitución Política de Colombia. - Primera Vuelta.

<p>TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA DEL DÍA 03 Y 04 DE OCTUBRE DE 2023 AL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO No. 04 DE 2023 SENADO "POR EL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 65 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA". – PRIMERA VUELTA.</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia,</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1. Modifíquese el artículo 65 de la Constitución Política de Colombia, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 65. El Estado garantizará el derecho a la alimentación adecuada, de manera progresiva y salvaguardando la interculturalidad, y a estar protegido contra el hambre, la malnutrición y la desnutrición. Así mismo, promoverá condiciones de seguridad, soberanía y autonomías alimentarias en el territorio nacional y generará acciones para minimizar la pérdida de alimentos.</p> <p>La producción y acceso a alimentos gozará de la especial protección del Estado. Para tal efecto, se otorgará prioridad al desarrollo sostenible e integral de las actividades agrícolas, agroecológicas, pecuarias, pesqueras, forestales y agroindustriales, así como también a la adecuación de tierras, construcción de obras de infraestructura física y la logística que facilite la disponibilidad de alimentos en todo el territorio nacional.</p> <p>De igual manera, el Estado promoverá la investigación y la transferencia de conocimiento y tecnología para la producción de alimentos y materias primas de origen agropecuario, con el propósito de incrementar la productividad, así como proteger y salvaguardar los medios e insumos de la actividad.</p> <p>Artículo 2. El Congreso de la República tramitará y expedirá en la siguiente legislatura la ley estatutaria que desarrolle y reglamente lo previsto en el presente Acto Legislativo. En esta ley se diseñarán medidas especiales, prioritarias e inmediatas que requieran las zonas del país que presenten mayores tasas de desnutrición y mortalidad por causas</p>	<p>asociadas a esta. En el término de dos (2) meses, luego de la entrada en vigencia de este acto legislativo, el Gobierno Nacional identificará las regiones que requieren estas medidas y propondrá al Congreso de la República las políticas urgentes que se necesitan implementar en cada una de ellas.</p> <p>Artículo 3. El presente Acto Legislativo entrará en vigencia a partir de su promulgación.</p> <p>Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en Sesión Plenaria del Senado de la República del día 04 de octubre de 2023 al PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO No. 04 DE 2023 SENADO "POR EL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 65 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA". – PRIMERA VUELTA.</p> <p>Cordialmente,</p> <p>ALFREDO DELUQUE ZULETA Senador Ponente</p> <p>El presente Texto Definitivo, fue aprobado con modificaciones en Sesiones Plenarias del Senado de la República de los días 03 y 04 de octubre de 2023, de conformidad con el articulado propuesto.</p> <p>GREGORIO ELJACH PACHECO Secretario General</p>
--	---

CONCEPTOS JURÍDICOS

CONCEPTO JURÍDICO MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 10 DE 2023 SENADO


por medio del cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Digital y se crean otras disposiciones.

<p>Bogotá D.C., 05 de octubre de 2023</p> <p>Senador IVÁN NAME VÁSQUEZ Presidente Senado de la República Ciudad</p> <p>Asunto: Observaciones al Proyecto de Ley No. 010 de 2023 Senado</p> <p>Respetado presidente:</p> <p>De manera atenta el Ministerio de Defensa Nacional remite observaciones al Proyecto de Ley No. 010 de 2023 Senado "Por medio del cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Digital y se crean otras disposiciones", en los términos que se exponen a continuación.</p> <p>1. Objeto</p> <p>Esta iniciativa legislativa tiene por objeto la creación de una Agencia Nacional de Seguridad Digital (ANSD) como entidad nacional de la Rama Ejecutiva adscrita al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, descentralizada y de naturaleza especial, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio. Esta Entidad tendría la autoridad para la formulación y aplicación de y políticas públicas en materia de seguridad digital y ciberdefensa nacional en Colombia.</p> <p>2. Fundamentos Constitucionales y Legales</p> <p>Constitución Política de Colombia</p> <p>"Artículo 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo."</p> <p>"Artículo 15. Todas las personas tienen derecho a su intimidad personal y familiar y a su buen nombre, y el Estado debe respetarlos y hacerlos respetar. De igual modo, tienen derecho a conocer, actualizar y rectificar las informaciones que se hayan recogido sobre ellas en bancos de datos y en archivos de entidades públicas y privadas. En la recolección, tratamiento y circulación de datos se respetarán la libertad y demás garantías consagradas en la Constitución. La correspondencia y demás formas de comunicación privada son inviolables. Sólo pueden ser interceptadas o registradas mediante orden judicial, en los casos y con las formalidades que establezca la ley. Para efectos tributarios o judiciales y para los casos de inspección, vigilancia e intervención</p>	<p>del Estado podrá exigirse la presentación de libros de contabilidad y demás documentos privados, en los términos que señale la ley."</p> <p>*Artículo 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:</p> <p>(...)</p> <p>7. Determinar la estructura de la administración nacional y crear, suprimir o fusionar ministerios, departamentos administrativos, superintendencias, establecimientos públicos y otras entidades del orden nacional, señalando sus objetivos y estructura orgánica; reglamentar la creación y funcionamiento de las Corporaciones Autónomas Regionales dentro de un régimen de autonomía; así mismo, crear o autorizar la constitución de empresas industriales y comerciales del estado y sociedades de economía mixta."</p> <p>*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.</p> <p>No obstante, sólo 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."</p> <p>Ley Estatutaria 1581 de 2012</p> <p>Su objeto es desarrollar el derecho constitucional que tienen todas las personas a conocer, actualizar y rectificar su información personal, desarrolló un marco jurídico que incluye el reconocimiento de los datos e información personal como bien jurídico tutelado.</p> <p>Ley 1273 de 2009</p> <p>Por medio de la cual se modificó el Código Penal, se creó un nuevo bien jurídico tutelado, denominado "de la protección de la información y de los datos" el cual consagró varias modalidades ciberdelictuales.</p> <p>3. Antecedentes</p> <p>La masificación en el uso de tecnologías de información y comunicaciones tanto en el sector público como en el privado ha mostrado que genera riesgos asociados con el manejo de datos sensibles, como los datos personales y de identificación, que de no protegerse de manera adecuada pueden afectar los derechos fundamentales de las personas, las infraestructuras críticas cibernéticas y los intereses nacionales del país, tanto a nivel nacional e internacional, incluso poniendo en riesgo la seguridad nacional por la ejecución de actividades de espionaje y ciberataques llevados a cabo por agentes externos (otros países, grupos organizados o sujetos</p>
<p>individuales). En razón de lo anterior, tales riesgos y amenazas deben abordarse de forma integral.</p> <p>Para prevenir y mitigar estos riesgos, distintos países han tomado medidas institucionales creando entidades que establezcan políticas y acciones que propendan por la seguridad digital de sus países, como el caso de España que cuenta con el Instituto Nacional de Ciberseguridad (Incibe), Alemania con la Oficina Federal Alemana para la Seguridad de la Información (BSI), Canadá con el Canadian Center for Cyber Security (Cyber Center) y Estados Unidos con la Agencia de Seguridad Nacional - Cybersecurity and Infrastructure Security Agency (CISA), entidad independiente dentro del Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos (Department of Homeland Security).</p> <p>Al respecto, es pertinente indicar que un proyecto de ley con igual temática fue radicado en la legislatura anterior con el N° 331 de 2023 de Senado y fue archivada sin discusión. El objetivo de dicho proyecto consistió de igual manera en la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Digital, estableciendo sus funciones y dictando otras disposiciones sobre la materia. En cuanto al contenido de dicha iniciativa, éste no es distinto al proyecto de estudio actual.</p> <p>Por otro lado, también resulta adecuado mencionar que en el Plan Nacional de Desarrollo recientemente tramitado en el Congreso de la República y que fue sancionado como la Ley 2294 de 2023, se buscaba otorgar facultades extraordinarias al presidente de la República con el objeto establecer la institucionalidad para coordinar, definir y hacer seguimiento a las políticas de seguridad digital.</p> <p>Dado que dichas facultades extraordinarias no fueron otorgadas, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones radicó junto a otros congresistas el Proyecto de Ley N° 023 de 2023 en la Cámara de Representantes "Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad digital y asuntos espaciales y se fijan algunas competencias específicas", con el objetivo de crear la institucionalidad para coordinar, definir y hacer seguimiento a las políticas de seguridad digital y del sector espacial implementadas por las entidades públicas y las personas naturales y jurídicas de derecho privado, denominada a Agencia Nacional de Seguridad Digital y Asuntos Espaciales.</p> <p>4. Consideraciones</p> <p>Sobre la iniciativa legislativa en estudio, se precisa señalar que actualmente el país tiene definidos los conceptos ciberseguridad y ciberdefensa, por lo tanto, desde el sector defensa actualmente se tienen instituciones con capacidades para enfrentar las amenazas cibernéticas que permiten desarrollar políticas de prevención y control, ante el incremento de amenazas informáticas. Es así que ante la necesidad de realizar una adecuada gestión y reaccionar ante los incidentes cibernéticos de modo centralizado, se viene implementando el Equipo de Respuesta a Incidentes de Seguridad - CSIRT del sector Gobierno, el cual realiza seguimiento de manera unificada a las principales tipologías de ciber incidentes que atentan contra las infraestructuras digitales y críticas del Gobierno, así como la gestión de riesgos, servicios proactivos, reactivos y de gestión de la seguridad básicos a todas las entidades del Estado.</p> <p>Sobre lo anterior, es recomendable que se realice una validación de las definiciones establecidas en el artículo 3 del proyecto de ley, teniendo en cuenta que en éste se da un</p>	<p>glosario de conceptos tales como ciberataque, ciberdefensa, ciberespacio, incidente, entre otras, para que las mismas se correspondan o relacionen con las definiciones actualmente vigentes en instrumentos normativos sobre la materia, tales como el Decreto 338 del 2022 de MinTIC "(...) Lineamientos generales para fortalecer la gobernanza de la seguridad digital, se crea el modelo y las instancias de gobernanza de Seguridad Digital y se dictan otras disposiciones (...)".</p> <p>Por otra parte, está establecido el CoCERT¹ a cargo del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, el cual tiene como misión identificar infraestructuras críticas, gestionar sus riesgos de ciberseguridad, ofrecer a las empresas del sector público y privado, información preventiva sobre amenazas y vulnerabilidades, apoyo y asesoría en la gestión de los incidentes de ciberseguridad, que garanticen la continuidad de las operaciones y servicios a la ciudadanía colombiana, además de actuar como punto único de contacto y coordinación para responder de manera rápida y eficiente a incidentes y vulnerabilidades de Seguridad Digital. Citado grupo puede coordinar con las instancias responsables de la Seguridad Digital, entre otros: el Equipo de Respuesta a Incidentes de Seguridad Informática (CSIRT) sectoriales públicos y/o privados, la compartición de información, para la gestión de amenazas e incidentes de Seguridad Digital Nacional.</p> <p>Aunado a lo anterior, las capacidades de Ministerio de Defensa también parecen compensarse con los objetivos del proyecto de ley, toda vez que cuenta con capacidades institucionales como las del Comando Conjunto Cibernético que se desempeña como unidad élite en aspectos relacionados con la Ciberseguridad y Ciberdefensa, incluida la protección de las Infraestructuras Críticas Cibernéticas Nacionales, desarrollando operaciones militares en el ciberespacio para defender la soberanía, la independencia, la integridad territorial y el orden constitucional, contribuyendo a generar un ambiente de paz, seguridad y defensa nacional.</p> <p>Ahora bien, en lo que respecta a la Policía Nacional, el Centro Cibernético Policial (CECIP), dependencia de la Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL, es la encargada de investigar los delitos informáticos y apoyar la investigación criminal de los fenómenos en el ciberespacio, a través del análisis de información, atención de incidentes cibernéticos y el desarrollo de estrategias, programas, acciones y proyectos de ciberseguridad. Así mismo, desarrolla actividades de coordinación con el sector público, privado y agencias internacionales, con el fin de articular y fortalecer las capacidades cibernéticas para la atención de incidentes cibernéticos, de acuerdo con las políticas públicas, modelos y protocolos establecidos por el Gobierno Nacional mediante la celebración de convenios, acuerdos de cooperación y alianzas estratégicas.</p> <p>Igualmente, esta dependencia tiene 21 años de experiencia en la temática y un reconocimiento importante por parte de otras instituciones del país, además de un componente de prevención orientado a la ciudadanía, resaltando el CAI Virtual como punto de atención 24/7 el cual brinda asesoría en atención y gestión de incidentes informáticos, gestión para el análisis de código malicioso (MALWARE), generación de alertas preventivas en redes sociales, concientización en nuevas modalidades, buscando una cultura en materia de ciberdelitos, gestión en el bloqueo de páginas MASI y juegos ilegales de azar en línea, componente preventivo que va de la mano de la actividad investigativa sobre los delitos que se cometen en los ambientes virtuales.</p> <p>¹ Grupo de Respuesta a Emergencias Cibernéticas de Colombia.</p>

<p>Además la Dirección de Investigación Criminal e INTERPOL, tiene entre sus dependencias la OFICINA CENTRAL NACIONAL INTERPOL COLOMBIA, la cual se encarga de desarrollar las funciones pertinentes para el intercambio de información, asistencia recíproca y cooperación policial conforme a los estatutos de la Organización Internacional de Policía Criminal INTERPOL, teniendo alcance incluso a otros mecanismos de cooperación internacional como AMERIPOL y EUROPOL, permitiendo al CECIP complementar su portafolio de servicios a través de la cooperación internacional.</p> <p>En relación con la misionalidad, objetivos y funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Digital - ANSD, cobra relevancia la revisión a los Decretos 338 de 2022, Resolución 500 de 2021 y la Resolución 473 (posteriormente actualizada con la Resolución 3066) de 2022 del Ministerio de las TIC, con el fin de dar claridad de la incorporación de la ANSD en el Modelo Nacional de Atención y Gestión de Incidentes, así como las diferencias en roles, responsabilidades, gobernanza y protocolos de comunicación con el Equipo de Respuesta a Emergencias Cibernéticas de Colombia - ColCERT, teniendo en cuenta que esta entidad es la encargada de la atención y gestión de incidentes de seguridad digital a nivel nacional, así como de la identificación y vinculación de las infraestructuras críticas cibernéticas o prestadores de servicios esenciales, a su vez también es el punto único de contacto y respuesta a nivel nacional y ente coordinador de los diferentes CSIRT Sectoriales, entre ellos el CSIRT Defensa.</p> <p>Por otra parte, desde el año 2011 con el CONPES 3701, 3854 y 3995 se han creado y fortalecido diferentes instancias para proteger el ecosistema cibernético nacional tales como el Comando Conjunto Cibernético - CCOCI, Equipo de Respuesta a Emergencias Cibernéticas - ColCERT, Centro Cibernético Policial - CECIP, así como las Unidades Cibernéticas de EJC, ARC, FAC. Por lo cual, es importante que se delimite el rol que desempeñará la agencia y no abarque todos los ámbitos: estratégico, operacional y táctico, lo que conllevará a no integrar las capacidades ya existentes en Colombia, la duplicidad de funciones y sobrecarga laboral, y por el contrario, se fortalezca a través del proyecto de ley las capacidades de mencionadas instancias de acuerdo a su rol, más aun teniendo en cuenta las grandes dificultades que se presentan a nivel público para incorporar, capacitar, entrenar, fidelizar y mantener dentro de las instituciones estatales a personal experto en materia de Ciberseguridad y Ciberdefensa, principalmente por las grandes diferencias salariales que se tiene para este personal con respecto al sector privado.</p> <p>En este sentido, se considera pertinente que se enfoquen los esfuerzos en la creación y coordinación del observatorio de amenazas cibernéticas y tendencias tecnológicas, con el propósito de generar prospectiva de escenarios futuros de amenaza, el uso de técnicas tácticas o procedimientos usados de manera reiterativa por actores de amenaza, o la evidencia de vulnerabilidades comunes en diferentes sectores. Permitiendo desde una perspectiva apalancar el desarrollo de grandes bases de datos de conocimiento y tendencias, así como la investigación, innovación y desarrollo de nuevas tecnologías para mitigar los riesgos de ciberataques.</p> <p>Así mismo, se recomienda precisar lo relacionado con las funciones de coordinación y colaboración en cuanto a la persecución de responsables de delitos relacionados, pues no se</p>	<p>evidencia si la Agencia que se pretende crear tendrá funciones de policía judicial, por el contrario, la Fiscalía General de la Nación como ente encargado de la persecución penal tiene en su organización estructural la Unidad Especializada contra los Delitos Informáticos, a través de la cual se adelantan las investigaciones judiciales, sobre hechos que revisten las características de delito.</p> <p>Finalmente, en el marco de una continuidad legislativa, se sugiere suprimir el numeral 7 del artículo 10, toda vez que, el CSIRT de la Policía Nacional es una Oficina Asesora de la Dirección General de la Policía Nacional y depende de la Oficina de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones de acuerdo a la estructura orgánica dispuesta en la Resolución No. 0259 del 25 de enero de 2023, la cual es la encargada de establecer y gestionar los controles para la asegurar la disponibilidad, confidencialidad e integridad de los activos de información, a través de la gestión de riesgos, seguridad de la información y ciberseguridad, atención de eventos y tratamiento de incidentes informáticos.</p> <p>No obstante todo lo anterior, un proyecto de ley cuyo objetivo es la creación de una Agencia de carácter nacional de la Rama Ejecutiva adscrita al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, descentralizada y de naturaleza especial, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, en virtud de lo estipulado en los artículos 150 y 154 de la Constitución Política de Colombia debe ser de iniciativa privativa del Gobierno Nacional, razón por la cual este proyecto de ley, bien debía contar con la coautoría del Ministerio de las TICs o, en su defecto, contar con un aval gubernamental en su trámite legislativo.</p> <p>5. Conclusión</p> <p>De acuerdo con lo anterior, toda vez que se trata de la creación de una Agencia Nacional de carácter público, en atención a las disposiciones constitucionales previamente citadas, esta cartera estima conveniente que este proyecto sea acumulado con el Proyecto de Ley N° 023 de 2023 radicado por el Gobierno Nacional, que actualmente cursa su trámite legislativo en la Cámara de Representantes y que incorpora asuntos del sector espacial.</p> <p>Asimismo, resulta indispensable que se dé alcance a las medidas de funcionamiento, los recursos a utilizar, el personal humano que desarrollará las funciones, modo de escogencia del mismo, infraestructura y dinámica económica para su puesta en marcha, estableciendo de manera general que se asignen los recursos financieros por medio del Ministerio de Hacienda acorde a las necesidades presupuestales que justifique la agencia para el desarrollo y avance del proyecto.</p> <p>Cordialmente,</p> <p>ALEXANDRA PAOLA GONZÁLEZ ZAPATA Secretaria de Gabinete Ministerio de Defensa Nacional</p>
---	--

CONCEPTO JURÍDICO MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 22 DE 2023 SENADO

por medio de la cual se adoptan medidas para promover el acceso, la permanencia y la calidad en el servicio público educativo, en los niveles de educación preescolar, básica, media y superior.

<p>Bogotá,</p> <p>Doctor GREGORIO ELJACH PACHECO Secretario General Senado de la República Capitولio Nacional Bogotá, D.C.</p> <p>Referencia: Concepto a proyecto de ley No. 22 de 2023 Senado</p> <p>Respetado doctor Eljach, reciba un cordial saludo.</p> <p>Con toda atención, me permito remitir el concepto del Ministerio de Educación Nacional respecto al proyecto de ley No. 022 de 2023 Senado "Por medio de la cual se adoptan medidas para promover el acceso, la permanencia y la calidad en el servicio público educativo, en los niveles de educación preescolar, básica, media y superior".</p> <p>Desde el Ministerio de Educación Nacional estamos atentos a brindar toda la colaboración en las iniciativas legislativas que redunden en el mejoramiento de la educación del país.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>OSCAR GUSTAVO SÁNCHEZ JARAMILLO Viceministro de Educación Preescolar, Básica y Media Ministerio de Educación Nacional</p>	<p style="text-align: center;">Concepto Técnico del Proyecto de Ley 22 de 2023 Senado</p> <p>"Por medio de la cual se adoptan medidas para promover el acceso, la permanencia y la calidad en el servicio público educativo, en los niveles de educación preescolar, básica, media y superior".</p> <p>I. CONSIDERACIONES GENERALES</p> <ul style="list-style-type: none"> Análisis del Objeto. <p>El objeto de la presente ley es la adopción de medidas para promover el acceso, la permanencia y la calidad en el servicio público educativo, prestado tanto por las instituciones educativas del Estado como por los establecimientos educativos privados, en los niveles de educación preescolar, básica, media y superior.</p> <p>Al respecto, es necesario indicar que revisado el articulado de la iniciativa, no se observan medidas específicas para promover el acceso, la permanencia y la calidad en el servicio público educativo, sino por el contrario se evidencia una propuesta en la regulación de la remuneración del personal directivo y administrativo de las instituciones educativas públicas y privadas; regulación del incremento en el valor o tarifa de matrículas, pensiones y/o cobros periódicos; y prohibición de recargos en el valor de las matrículas. En ese entendido, se recomendará la modificación del título de la iniciativa y de su objeto.</p> <p>II. CONSIDERACIONES TÉCNICAS</p> <p>Una vez analizada la iniciativa puesta en consideración, en cumplimiento de las funciones asignadas mediante Decreto 5012 de 2009, el Ministerio de Educación Nacional encuentra que es de su competencia el estudio del proyecto de ley, por lo anterior se estima necesario formular las siguientes observaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> Artículo 2: <p>"Artículo 2. Prohibición de remuneraciones desproporcionadas. Prohíbanse las remuneraciones desproporcionadas del personal directivo y administrativo en los establecimientos educativos de naturaleza privada o pública, que presten el servicio en los niveles de educación preescolar, básica, media y superior.</p> <p><i>Parágrafo 1. Se considera como una remuneración desproporcionada el pago que se haga, por cualquier concepto, como contraprestación a la labor realizada y que constituya una compensación excesiva o injustificadamente alta, en relación con las responsabilidades del cargo, el perfil de la persona que lo desempeña y el promedio de las asignaciones fijadas para el personal directivo y administrativo del respectivo establecimiento educativo.</i></p> <p><i>Parágrafo 2. El incumplimiento de la prohibición prevista en este artículo dará lugar a la imposición de sanciones tanto a la institución o establecimiento educativo infractor, como a las personas naturales responsables de ejercer su administración y/o control, de acuerdo con la reglamentación que el Ministerio de Educación Nacional expida para el efecto."</i></p>
---	---

<p>Frente a lo propuesto en el artículo 2 del proyecto de ley y sus implicaciones técnicas y jurídicas es necesario aclarar que los establecimientos educativos no oficiales son entidades de carácter privado, que se rigen por las normas del derecho privado y que gozan de autonomía institucional otorgada por el artículo 77 de la Ley 115 de 1994.</p> <p>En consecuencia, los contratos de los directivos docentes y el personal administrativo de los colegios privados corresponden a aspectos que son objeto de regulación del derecho privado lo que implica que se pueden fijar las remuneraciones de estos empleados de manera libre, sin restricción alguna y sin interferencia del Estado, siempre que se encuentren conforme a la normativa vigente.</p> <p>Por otra parte, en el ordenamiento jurídico no existen normas que regulen o sancionen a los colegios privados por fijar remuneraciones del personal directivo y/o administrativo que puedan considerarse desproporcionadas en ese sentido, es necesario revisar si es pertinente imponer una sanción a los colegios de carácter privado, ya que estos no se encontrarían inmersos en conductas que sean sancionables, como lo estipula el párrafo 2 del mencionado artículo.</p> <p>En lo que concierne a la educación superior, es necesario llamar la atención respecto a la facultad que otorga la autonomía universitaria a las instituciones de educación superior para darse sus directivas y regirse por sus propios estatutos, concebida de acuerdo con lo dispuesto por la Corte Constitucional, cuando indica que dicha autonomía se erige como una garantía institucional, es decir, como una "protección constitucional" que se les confiere a las instituciones que prestan el servicio de educación universitaria, a fin de que los estudios superiores no estén sometidos a ninguna forma de dirección, orientación, interferencia o confesionalismo por parte del Gobierno Nacional.</p> <p>En la sentencia C-299 de 1994, el Tribunal Constitucional en cita manifestó que el marco legal al cual deben someterse las universidades tiene unos límites precisos y limitados que impiden que la ley pueda extender sus regulaciones a la organización académica o administrativa de estas entidades de educación superior. Tal es el caso de los aspectos relacionados con la administración de personal docente (selección y clasificación de sus profesores); la admisión del personal docente; los programas de enseñanza; las labores formativas y científicas; la designación de sus autoridades administrativas; el manejo de sus recursos, etc. La Corte subrayó que la interferencia del legislador en estos temas supone una vulneración de la autonomía universitaria.</p> <p>Las intervenciones admisibles a la autonomía son aquellas realizadas en ejercicio de las funciones de inspección y vigilancia del Estado sobre la universidad colombiana y, particularmente, sobre la universidad pública. Estas intervenciones suponen un control limitado que se traduce en una labor de supervisión sobre la calidad de la instrucción; el manejo ordenado de la actividad institucional; y la observancia de las grandes directrices de la política educativa reconocida y consignada en la ley.</p> <p>En cuanto a las remuneraciones de los directivos y administrativos de las instituciones de educación superior públicas y privadas estas se establecen en el marco de la autonomía universitaria que les asiste, es decir, "(...) <i>adoptar sus correspondientes regímenes</i>, y</p>	<p><i>establecer, arbitrar y aplicar sus recursos para el cumplimiento de su misión social y de su función institucional</i>".</p> <p>Se colige que, de la potestad legal otorgada para dotarse de su propia organización interna, se concreta en la expedición de las normas de funcionamiento y de gestión administrativa respecto a los salarios y/o remuneraciones de sus directivos en la elaboración y aprobación de su presupuesto.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículo 3: <p>"Artículo 3. Incremento en el valor o tarifa de matrículas, pensiones y/o cobros periódicos en los establecimientos educativos que presten el servicio en los niveles de educación preescolar, básica, media y superior. El incremento en el valor o tarifa de matrículas, pensiones y/o cobros periódicos tanto en las instituciones educativas del Estado como en los establecimientos educativos de naturaleza privada, que presten el servicio en los niveles de educación preescolar, básica, media y superior, únicamente podrá sobrepasar el índice de inflación del año inmediatamente anterior cuando medie autorización del Ministerio de Educación Nacional o de la Secretaría de Educación de la entidad territorial certificada correspondiente, según sea el caso.</p> <p><i>Para efectos de otorgar la autorización de que trata este artículo, la solicitud deberá ir acompañada de un informe que contenga la justificación precisa de los factores en los que se fundamenta el aumento. El Ministerio de Educación Nacional o la Secretaría de Educación de la entidad territorial certificada correspondiente podrá solicitar la información adicional que considere pertinente y otorgará la autorización atendiendo a criterios que aseguren el cumplimiento de los fines y objetivos de la educación previstos en la ley y la continuidad y la calidad en la prestación del servicio educativo.</i></p> <p><i>Parágrafo transitorio. La autorización para el incremento en el valor o tarifa de matrículas, pensiones y/o cobros periódicos establecida en este artículo será exigible para las alzas que se produzcan con posterioridad al siguiente año en que el Ministerio de Educación Nacional haya expedido la reglamentación respectiva."</i></p> <p>El servicio educativo en los niveles de educación preescolar, básica y media pública de Colombia se presta a través de docentes oficiales en establecimientos educativos oficiales o a través de contratación del servicio con terceros, de manera gratuita a todos los estudiantes que demanden el servicio, por lo cual se exonera a estos del pago de matrícula, derechos académicos y servicios complementarios.</p> <p>La Corte Constitucional, a partir de una interpretación armónica de los artículos 44 y 67 de la Constitución Política y de los tratados internacionales de derechos humanos suscritos por el Estado Colombiano, ha señalado en diversos pronunciamientos, tales como las sentencias T-323 de 1994, T-550 de 2005, T-1228 de 2008 y en la C-376 de 2010, que la educación es un derecho de carácter fundamental, obligatoria para todos los menores entre 5 y 18 años de edad, y que se debe implementar progresivamente la gratuidad para la realización del derecho a la educación, eliminando de forma gradual el cobro de los servicios complementarios y los demás gastos establecidos.</p>
<p>De acuerdo a lo anterior y considerando que los cobros de derechos académicos y servicios complementarios han sido una barrera para el acceso y la permanencia escolar en la educación preescolar, básica y media, y ante ello, el Estado debe generar políticas públicas orientadas a mejorar la accesibilidad de la población en edad escolar a todos los niveles educativos, a fin de que se logre garantizar la realización del derecho a la educación, desde 2008 el Gobierno Nacional ha asignado directamente a las instituciones educativas recursos de la participación para educación del Sistema General de Participaciones (SGP), adicionales a los de Calidad por la matrícula oficial, con el fin de asegurar la exención en el pago de derechos académicos y servicios complementarios a la población matriculada en establecimientos educativos estatales.</p> <p>De acuerdo con lo establecido en el Decreto 1075 de 2015 Único Reglamentario del Sector Educación, en los artículos 2.3.1.6.4.1. y 2.3.1.6.4.2. que reglamentan la gratuidad educativa para todos los estudiantes de las instituciones educativas estatales matriculados entre los grados transición y undécimo, entendida como la exención del pago de derechos académicos y servicios complementarios, las instituciones educativas estatales no pueden realizar ningún cobro por derechos académicos o servicios complementarios.</p> <p>A su vez, en el numeral 5 del artículo 2.3.1.3.2.17. del Decreto Único Reglamentario del Sector Educación, titulado "<i>Obligaciones generales para el contratista</i>" se establece que los contratistas de servicio educativo, entre los que están los concesionarios o administradores del servicio educativo, tienen la obligación de no realizar cobros a la población atendida, correspondientes a derechos académicos, servicios complementarios, por alguno de los componentes de la canasta educativa pactados en el contrato o por cualquier otro concepto incluido en la definición de gratuidad educativa.</p> <p>Es importante establecer que la categoría de "<i>colegios concesionados</i>" corresponde a aquellos establecimientos educativos atendidos por operadores privados mediante un contrato de concesión del servicio público educativo. Esta es una de las modalidades de los contratos de servicio educativo determinados en el artículo 4 del Decreto 4313 de 2004 y posteriormente en el artículo 4 del Decreto 2355 de 2009.</p> <p>A partir de 2015, con la expedición del Decreto 1851 de 2015 que subroga el contenido del Decreto 2355 de 2009 incorporado en el Decreto 1075 de 2015, se establece, entre otros tipos contractuales, el de <i>Contratos para la administración del servicio educativo</i> mediante los cuales el contratista seleccionado a través de un proceso de licitación se compromete a administrar uno o varios establecimientos educativos de carácter oficial, por un periodo de entre 2 y 12 años. En estos contratos, la entidad territorial contratante aportará la infraestructura física oficial y la totalidad de la matrícula de la población a ser atendida, mientras que el contratista aportará los demás elementos de la canasta educativa, el proyecto educativo institucional (PEI), brindando la correspondiente orientación pedagógica. La administración, custodia y mantenimiento de la infraestructura, así como la operación del establecimiento educativo se realizará bajo el riesgo y responsabilidad del contratista con sujeción a las condiciones que se establezcan en el respectivo contrato.</p> <p>Por esto, se debe entender como colegios concesionados aquellos con contratos vigentes suscritos bajo la normatividad anterior (Decreto 2355 de 2009) y contratos para la</p>	<p>administración del servicio educativo en el marco de los artículos 2.3.1.3.4.1. y siguientes del Decreto 1075 de 2015.</p> <p>Aunado a lo anterior, es necesario precisar que en el ordenamiento existe un procedimiento normado y reglamentado sobre lo relacionado en el artículo 3 de la iniciativa.</p> <p>Así pues, el artículo 202 de la Ley 115 de 1994, faculta al Ministerio de Educación Nacional a reglamentar y autorizar el aumento de las tarifas de matrículas, pensiones y cobros periódicos, situación que se concreta cada año con la expedición de la resolución de regulación de costos que rige para todo el año lectivo la cual autoriza el incremento teniendo en cuenta una metodología que establece el techo máximo de incremento y que se revisa periódicamente. Actualmente la variable principal está sujeta al IPC (promedio de agosto 2022 a agosto 2023) con algunos puntos porcentuales adicionales por certificación de calidad, índice de permanencia, por estrategias de educación inclusiva, entre otros.</p> <p>Así entonces, se realiza la ponderación del incremento para cada uno de los regímenes tarifarios contemplados en la ley. Por tanto, es en el marco de la autonomía otorgada en la Ley 115 de 1994, es potestad de cada establecimiento educativo realizar los estudios de costos correspondientes, análisis de punto de equilibrio y otros que consideren deben incluirse en el valor anual del servicio educativo sin que supere lo contenido en el porcentaje máximo establecido en la resolución de incrementos de tarifas emitida por el Ministerio de Educación Nacional.</p> <p>A su vez, el artículo 84 de la Ley General de Educación establece que, con el fin de propiciar el mejoramiento de la calidad educativa que imparten, los establecimientos educativos deben adelantar cada año una evaluación del personal docente y administrativo, de los recursos y de la infraestructura física.</p> <p>En el marco de este proceso, los establecimientos educativos privados observan y aplican los criterios definidos en el artículo 202 de la Ley 115 de 1994 y adelantan de manera directa un proceso de evaluación y clasificación, atendiendo las características del servicio educativo prestado, la calidad de los recursos utilizados, la duración de la jornada y del calendario escolar y la determinación de las tarifas de matrícula, pensión y cobros periódicos de acuerdo con los lineamientos, indicadores e instrucciones contenidos en el Manual de Evaluación y Clasificación de Establecimientos Educativos Privados adoptado por el Ministerio de Educación Nacional y haciendo uso del Sistema de Información de Evaluación Institucional y Tarifas de Establecimientos Educativos Privados de Preescolar, Básica y Media (EVI), dispuesto para tal fin.</p> <p>El proceso de autoevaluación se realiza mediante el diligenciamiento de dos formularios: el primero de ellos dispuesto según la oferta de cada establecimiento educativo (colegios 1A, jardines infantiles 1B y establecimientos de educación de adultos 1C) en el que se evalúan procesos y recursos y el formulario 2 (para todas las ofertas) que corresponde a la información financiera de los colegios.</p> <p>El puntaje obtenido al finalizar el proceso de evaluación (formularios 1A, 1B y 1C) clasifica a los colegios privados en uno de los tres regímenes tarifarios a saber: régimen de libertad regulada, régimen de libertad vigilada, y régimen controlado.</p>

<p>El formulario 2 o formulario financiero, es de carácter informativo y no afecta la clasificación del establecimiento, describe entre otros, los valores relacionados con el costo anual por estudiante; como se refirió anteriormente, esta información es aportada por cada establecimiento educativo.</p> <p>Una vez finalizada la autoevaluación, las secretarías de educación de las entidades territoriales certificadas proceden a realizar la verificación correspondiente y a emitir el acto administrativo motivado de autorización de tarifas para cada colegio de conformidad con lo establecido en la resolución emitida por el Ministerio de Educación Nacional, de conformidad con lo establecido en el Decreto 1075 de 2015.</p> <p><i>"(...) ARTÍCULO 2.3.2.2.1.8. Autorización para el cobro de tarifas. Las secretarías de educación de las entidades territoriales certificadas autorizarán los incrementos de las tarifas mediante acto administrativo individual para cada establecimiento educativo privado".</i></p> <p>En cuanto a educación superior, nos permitimos informar que el tema propuesto ya se encuentra regulado en la Ley 30 de 1992. De acuerdo con lo previsto en el artículo 122 de la Ley 30 de 1992, son las instituciones de educación superior quienes definen los valores de matrícula y demás derechos pecuniarios que por razones académicas pueden exigir.</p> <p>Estos valores deben ser informados cada año al Ministerio de Educación Nacional a través del Sistema Nacional de Información SNIES a la Subdirección de Inspección y Vigilancia, con el fin de efectuar una revisión a los mismos.</p> <p>Los Derechos Pecuniarios son cobros que por razones académicas pueden exigir las instituciones de educación superior y las instituciones autorizadas para prestar el servicio público de educación superior y así alcanzar sus objetivos propuestos, los cuales se encuentran establecidos en el artículo 122 de la Ley 30 de 1992.</p> <p>a) Derechos de Inscripción. b) Derechos de Matrícula. c) Derechos por realización de exámenes de habilitación, supletorios y preparatorios. d) Derechos por la realización de cursos especiales y de educación permanente. e) Derechos de Grado. f) Derechos de expedición de certificados y constancias.</p> <p>Así mismo, regula los incrementos por encima del IPC que pueden exigir las instituciones de educación superior de origen privado, los cuales deben ser informados y justificados ante el Ministerio de Educación Nacional. (Resolución 19591 de 2017 Ministerio de Educación Nacional).</p> <p>De acuerdo con lo expuesto, encontramos que hay duplicidad normativa respecto a lo dispuesto en la Ley 30 de 1992 y lo propuesto en el artículo de la iniciativa anteriormente estudiado.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Artículo 4: <p>"Artículo 4. Prohibición de recargos en el valor de las matrículas. Los establecimientos educativos, tanto de naturaleza pública como privada, que presten el servicio en los niveles de educación preescolar, básica, media y superior, no podrán establecer recargos o incrementos en el valor de la matrícula, cuando su pago se haga después de la fecha del vencimiento de la matrícula ordinaria. En todo caso, el periodo para pago de matrícula sin recargo o incremento deberá extenderse hasta el día hábil anterior al inicio de clases.</p> <p><i>Parágrafo. Entiéndase como matrícula ordinaria la matrícula cuyo pago se hace dentro de las fechas o el periodo inicialmente fijado por el propio establecimiento educativo para el efecto."</i></p> <p>Sobre lo contenido en el artículo 4 y relacionado con la prohibición de cobros adicionales por matrículas extemporáneas en colegios privados, debe resaltarse que el contrato de matrícula es un contrato de adhesión que se rige por las normas del derecho privado y por tanto puede incluir las condiciones que se consideren pertinente siempre y cuando no violen los derechos fundamentales de los educandos, de los padres de familia, de los establecimientos educativos o de las personas naturales o jurídicas propietarias de los mismos tal como lo estableció el artículo 201 de la Ley 115 de 1994.</p> <p><i>"(...) ARTÍCULO 201. MATRÍCULA DE ALUMNOS EN LOS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS PRIVADOS. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 95 de la presente Ley, los establecimientos educativos privados podrán renovar la matrícula de los alumnos o educandos para cada periodo académico, mediante contrato que se regirá por las reglas del derecho privado.</i></p> <p><i>El contrato deberá establecer, entre otros, los derechos y obligaciones de las partes, las causales de terminación y las condiciones para su renovación.</i></p> <p><i>Serán parte integrante del contrato, el proyecto educativo institucional y el reglamento interno o manual de convivencia del establecimiento educativo.</i></p> <p><i>En ningún caso este contrato podrá incluir condiciones que violen los derechos fundamentales de los educandos, de los padres de familia, de los establecimientos educativos o de las personas naturales o jurídicas propietarias de los mismos".</i></p> <p>Por lo anterior, no es competencia del sector educación legislar en materia de derecho privado.</p> <p>De otra parte, respecto a los cobros de matrícula en las Instituciones de Educación Superior - IES, debe indicarse que estas gozan de la facultad para definir el contenido de sus estatutos o reglamentos, aclarando que la autonomía no es ilimitada o sea no se convierte en soberanía universitaria; ahora bien, dice la Corte <i>"en razón a que la autonomía universitaria no es una prerrogativa absoluta, surge una pregunta obvia, ¿Dentro del contenido irreducible de la autonomía de la institución educativa, está la posibilidad de fijar fechas límites para pagos del servicio público que presta? Y la respuesta que el Alto Tribunal es que, si es procedente, y se anota siempre y cuando se encuentre claramente determinado en el reglamento".</i> Sentencia T-310 mayo 6 de 1999.</p>
<p>En este sentido, el artículo 4 de la iniciativa, podría llegar a vulnerar la autonomía de la que gozan las instituciones educativas de nivel preescolar, básica, media y superior, y así limitar la gestión administrativa y financiera de las instituciones.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículo 5: <p>"Artículo 5. Mecanismo de denuncias. La reglamentación de que trata el artículo 7 de esta ley deberá incluir la creación de un mecanismo ágil y sencillo para que cualquier persona, natural o jurídica, pueda denunciar el incumplimiento de lo previsto en la presente ley ante la autoridad responsable de la inspección, vigilancia y control del establecimiento educativo correspondiente."</p> <p>Es importante advertir que en virtud de las competencias asignadas por la Ley 715 de 2001 y, particularmente, de lo ordenado por las Leyes 30 de 1992 y 1740 de 2014, el Ministerio de Educación Nacional solo ejerce la función de Inspección y Vigilancia con relación a las Instituciones de Educación Superior, para tal fin, cuenta en su estructura administrativa con la Subdirección de Inspección y Vigilancia adscrita al Viceministerio de Educación Superior, la cual ejerce las funciones señaladas en el artículo 30 del Decreto 5012 de 2009.</p> <p>Por otra parte, el ejercicio de la función de Inspección, Vigilancia y Control es una competencia de las Entidades Territoriales Certificadas relacionada con los prestadores del servicio en Educación Inicial, y en su segundo ciclo, el Preescolar, Educación Básica y Media, así como frente a las Instituciones de Educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano y la Educación Informal; debido a que éstas gozan de autonomía para la gestión de sus intereses y, específicamente, para darse su propia estructura administrativa y conformar sus plantas de personal en virtud de lo establecido en el artículo 287 de la Constitución Política, aspectos en los cuales este Ministerio no interviene en modo alguno, razón por la cual el Ministerio no tiene el registro o la información del personal destinado en cada una de las ETC para el cumplimiento de esta función.</p> <p>La inspección y vigilancia del servicio público educativo está orientado a velar por el cumplimiento de los mandatos constitucionales sobre educación y los fines y objetivos generales de la educación establecidos en la Ley 115 de 1994, a procurar y exigir el cumplimiento de las leyes, normas reglamentarias y demás actos administrativos sobre el servicio público educativo y en general a propender por el cumplimiento de las medidas que garanticen el acceso y permanencia de los educandos en el servicio educativo y las mejores condiciones para su formación integral.</p> <p>La inspección y vigilancia se ejercerá por parte de las autoridades competentes mediante operaciones de asesoría, supervisión, seguimiento, evaluación y control sobre el servicio educativo.</p> <p>En el nivel territorial la inspección y vigilancia, de conformidad con lo establecido en la Ley 115 de 1994, y en la Ley 60 de 1993, será ejercida por los gobernadores y alcaldes distritales, directamente o a través de las secretarías de educación, o del organismo departamental o distrital que asuma la dirección de la educación.</p>	<p>En el mismo sentido, en concordancia con el principio de subsidiariedad y de acuerdo con la competencia del Ministerio de Educación, las funciones de éste tienen el alcance de solicitar a los departamentos y distritos, la información requerida sobre resultados de la inspección y vigilancia, con el fin de verificar el cumplimiento de las políticas, planes y programas nacionales en materia educativa.</p> <p>Igualmente, la de asumir de manera excepcional la investigación previa de casos en los que se compruebe al menos de manera sumaria que el departamento, distrito o municipio certificado ha incurrido en deficiencias en relación con la aplicación de los principios de eficiencia, economía y celeridad en las actuaciones que, en materia de inspección y vigilancia y control de la educación les corresponde avocar por solicitud expresa de la entidad territorial.</p> <p>Sobre la atención adecuada de la inspección control y vigilancia que hacen las entidades territoriales certificadas es necesario precisar que cada ETC debe contar con un reglamento territorial para el ejercicio de las funciones de inspección y vigilancia, conteniendo los procedimientos y decisiones que ha de asumir la Secretaría de Educación en uso de estas facultades, por lo que teniendo en cuenta la autonomía dada, cada reglamento territorial establecerá los procedimientos para ser aplicados.</p> <p>En cuanto a la oportunidad, cobertura y calidad es necesario señalar que en caso de encontrarse violaciones a las normas en educación este tipo de hallazgos se utilizarán especialmente y en primera medida para prestar asesoría y asistencia administrativa y pedagógica requerida por las autoridades educativas y los establecimientos o instituciones educativas, así como para establecer plazos y mecanismos para la superación de los problemas detectados.</p> <p>Así mismo, en caso de ser necesario dentro de las funciones de control y vigilancia la entidad territorial podrá adelantar procesos administrativos sancionatorios y tomar las medidas a que haya lugar dentro de las contempladas legalmente, y en caso de encontrarse responsabilidades disciplinarias personales de los servidores públicos se comunicará a las autoridades pertinentes.</p> <p>Lo anterior, no obsta para que este Ministerio de Educación Nacional, asista técnicamente y ofrezca orientaciones a los equipos conformados en cada ETC para el ejercicio de esta función quienes deben formular el Plan Operativo Anual de Inspección y Vigilancia – POAIV que estipula el Decreto 1075 de 2015 y rendir los informes correspondientes sobre su ejecución y resultados.</p> <p>Finalmente, es importante precisar que asignar nuevas funciones de inspección, vigilancia y control a las Entidades Territoriales Certificadas tienen un impacto directo en la planta de cargos administrativos de la ETC. Es decir, una vez asignadas las nuevas funciones de contempladas en esta iniciativa, se requiere elaborar el estudio de planta de personal de las Entidades Territoriales y precisar los costos de la nómina del personal a quien se le asignen las funciones deberán ser financiados con recursos propios de las Entidades Territoriales, las cuales en el marco de su autonomía determinan sus plantas de personal administrativo con base en criterios técnicos y la viabilidad presupuestal que garantice su sostenibilidad.</p>

<p>III. CONSIDERACIONES FISCALES</p> <p>Una vez revisado el proyecto de ley, el Ministerio de Educación Nacional observa que éste no incluye un análisis del impacto fiscal que permita inferir la fuente de financiación de las actividades propuestas que demanden un cálculo presupuestal, por lo que respetuosamente se sugiere incluir en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional para el financiamiento de dicho costo, en cumplimiento del principio de sostenibilidad fiscal de que trata el artículo 334 de la Constitución Política y el artículo 7 de la Ley 819 de 2013. Al respecto, la Corte Constitucional, en Sentencia C-502 de 2007, indicó que los informes de impacto fiscal "(...) constituyen un importante instrumento de racionalización de la actividad legislativa, con el fin de que ella se realice con conocimiento de causa de los costos fiscales que genera cada una de las leyes aprobadas por el Congreso de la República (...)".</p> <p>En igual sentido, se trae a consideración lo dispuesto por la Ley 819 de 2003 que establece en su artículo 7, que todo proyecto de ley, ordenanza o acuerdo que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá dejar totalmente claro su impacto fiscal y esta debe ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Dicho en palabras de la norma: "(...) deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo." (Ley 819 de 2003, artículo 7, inciso 2°).</p> <p>Hay que recordar que el análisis del impacto fiscal es indispensable en consideración al principio de sostenibilidad fiscal consagrado en el artículo 334 de la constitución Política, que reza:</p> <p><i>"La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. Dicho marco</i></p> <p>En estas condiciones, el Ministerio de Educación Nacional recomienda que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público realice el análisis del impacto fiscal de la iniciativa en aplicación del artículo 7° de la Ley 819 de 2003, con el fin de determinar la incidencia que tendría el proyecto de ley en el marco fiscal del mediano plazo.</p> <p>IV. RECOMENDACIONES.</p> <p>Con base en las anteriores consideraciones, el Ministerio de Educación Nacional, en ejercicio de sus funciones asignadas mediante el Decreto Nacional 5012 de 2009, de manera respetuosa y reconociendo la importancia de la iniciativa, comedidamente recomienda no continuar con el trámite de la iniciativa legislativa, a propósito de lo relacionado sobre el sector educativo en su articulado; lo anterior toda vez que:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Es esencial recordar que, desde 2012, el Ministerio de Educación Nacional implementa la gratuidad educativa para todos los estudiantes de instituciones educativas estatales financiadas por el Sistema General de Participaciones, matriculados desde grado 0° hasta 11°. Esta medida busca fomentar la permanencia estudiantil y reducir las tasas de deserción. • Los establecimientos educativos no oficiales son entidades de carácter privado, que se rigen por las normas del derecho privado y que gozan de autonomía institucional otorgada por el artículo 77 de la Ley 115 de 1994. Los contratos de los directivos docentes y el personal administrativo de los colegios privados son de derecho privado lo que implica que se pueden fijar las remuneraciones de estos empleados de manera libre, sin restricción alguna y sin interferencia del Estado. • Las disposiciones planteadas no contribuyen de manera concreta y evidente al mejoramiento de la oportunidad y calidad en la prestación del servicio educativo a los niños, niñas, adolescentes y jóvenes del país, lo cual es fundamental a la hora de viabilizar nuevos gastos en el Sector Educación. Lo anterior especialmente hace referencia al asignarle a las Entidades Territoriales Certificadas, nuevas funciones de inspección, vigilancia y control que tienen incidencia directa con las plantas de personal administrativo. • Según lo indicado en la exposición de motivos del Proyecto, y una vez realizado el análisis del articulado del mismo, se concluye que la implementación de las disposiciones planteadas en la iniciativa legislativa puede tener un impacto fiscal que debe ser valorado, toda vez, que el proyecto no cuenta con un análisis de impacto fiscal que permita estimar, hacer efectivos y sostenibles en el tiempo, los fines perseguidos, por cuanto no se identifican las fuentes adicionales de ingreso que permitan su financiación. • Lo Propuesto en la iniciativa podría vulnerar el principio constitucional de autonomía universitaria al imponer a las instituciones de educación superior limitaciones en la gestión administrativa y financiera.
--	---

CONTENIDO

Gaceta número 1418 - Viernes, 6 de octubre de 2023

**SENADO DE LA REPÚBLICA
CARTAS DE ADHESIÓN**

	Págs.
Carta de Adhesión Proyecto de Ley número 85 de 2023 Senado Honorable Representante Alejandro García Ríosal Proyecto de ley número 85 de 2023 Senado, por medio de la cual se establece el marco de la gestión integral de residuos sólidos, se promueve la producción y consumo sostenible y se impulsa la economía circular.	1

PONENCIAS

Informe de ponencia positiva para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de Ley número 44 de 2023 Senado, no más abusos a las motos.....	2
---	---

TEXTOS DE PLENARIA

Texto definitivo aprobado en Sesión Plenaria del Senado de la República del día 03 y 04 de octubre de 2023 al Proyecto de Acto Legislativo numero 04 de 2023 Senado, por el cual se modifica el artículo 65 de la Constitución Política de Colombia. - Primera Vuelta.....	17
--	----

CONCEPTOS JURÍDICOS

Concepto Jurídico Ministerio de Defensa Nacional al Proyecto de Ley número 10 de 2023 Senado, por medio del cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Digital y se crean otras disposiciones.....	18
Concepto Jurídico Ministerio de Educación Nacional del Proyecto de Ley número 22 de 2023 Senado, por medio de la cual se adoptan medidas para promover el acceso, la permanencia y la calidad en el servicio público educativo, en los niveles	