



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 627

Bogotá, D. C., lunes, 6 de junio de 2022

EDICIÓN DE 26 PÁGINAS

DIRECTORES:	GREGORIO ELJACH PACHECO	JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
	<u>SECRETARIO GENERAL DEL SENADO</u> www.secretariassenado.gov.co	<u>SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA</u> www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

INFORMES DE CONCILIACIÓN

INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 380 DE 2021 CÁMARA – 014 DE 2020 SENADO, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 167 DE 2020 SENADO


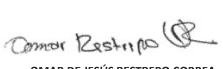
por la cual se promueve la política de emprendimiento social.

<p>Bogotá, D.C. 3 de junio de 2022</p> <p>INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY N° 380 DE 2021 CÁMARA – 014 DE 2020 SENADO, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY N° 167 DE 2020 SENADO “POR LA CUAL SE PROMUEVE LA POLÍTICA DE EMPRENDIMIENTO SOCIAL”.</p> <p>Doctor JUAN DIEGO GÓMEZ JIMENEZ Presidente Senado de la República</p> <p>Doctora JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA Presidenta Cámara de Representantes Ciudad</p> <p>REFERENCIA: Informe de Conciliación al Proyecto de Ley N° 380 de 2021 Cámara – 014 de 2020 Senado, acumulado con el Proyecto de Ley N° 167 De 2020 Senado “Por la cual se promueve la política de emprendimiento social”.</p> <p>Respetados Presidentes,</p> <p>Dando cumplimiento a la honrosa designación efectuada por las Presidencias del honorable Senado de la República mediante oficio de radicado SL-CV 19-CS-425-2022 y de la honorable Cámara de Representantes – mediante oficio de radicado S.G.2-0662/2022, y siguiendo lo dispuesto en los artículos 161 de la Constitución Política y 186 y siguientes de la Ley 5ª de 1992; los congresistas abajo firmantes, integrantes de la Comisión de Conciliación designada, nos permitimos presentar para consideración de las Plenarias de Senado y de la Cámara de Representantes para continuar su trámite correspondiente, el texto conciliado del Proyecto de Ley N° 380 de 2021 Cámara – 014 de 2020 Senado, acumulado con el Proyecto de Ley N° 167 De 2020 Senado “Por la cual se promueve la política de emprendimiento social”.</p> <p>Para esto, los miembros de la Comisión de Conciliación designada, evaluamos los textos aprobados en las Plenarias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes en sesiones celebradas el 9 de noviembre de 2021 y el 31 de mayo de 2022, respectivamente. Se encontraron diferencias en los textos aprobados en cada una de las cámaras, las cuales se presentan a continuación, así como el texto acogido por la comisión para cada uno de los artículos del proyecto de ley de referencia.</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>TEXTO APROBADO EN SENADO DE LA REPÚBLICA</th> <th>TEXTO APROBADO EN CÁMARA DE REPRESENTANTES</th> <th>TEXTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN DE CONCILIACIÓN</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Título: Proyecto de ley no. 014 de 2020 Senado acumulado 167 de 2020 Senado “por la cual se promueve la política de emprendimiento social”.</td> <td>Título: Proyecto De Ley N° 380 de 2021 Cámara – 014 de 2020 Senado, acumulado con el Proyecto de Ley N° 167 de 2020 Senado “Por la cual se promueve la política de emprendimiento social”.</td> <td>Sin modificaciones</td> </tr> <tr> <td>CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos para la construcción de la Política Pública de Emprendimiento Social, como motor de transformación e innovación a nivel nacional y regional; asimismo, fomentar su reconocimiento y fortalecimiento por parte del Gobierno Nacional, de las entidades públicas, los gobiernos locales y departamentales, el sector privado, así como otros actores estratégicos del ecosistema de emprendimiento social.</td> <td>CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos para la construcción de la Política Pública de Emprendimiento Social, para el desarrollo de soluciones a los problemas sociales, culturales y ambientales, como motor de transformación e innovación a nivel nacional y regional; asimismo, fomentar su reconocimiento y fortalecimiento por parte del Gobierno Nacional, de las entidades públicas, los gobiernos locales y departamentales, el sector privado, así como otros actores estratégicos del ecosistema de emprendimiento social. Parágrafo 1. Dentro de la elaboración y aplicación de la política pública de emprendimiento social, de que trata la presente ley, se</td> <td>Se acoge el texto aprobado en Cámara de Representantes Se acoge el texto aprobado en Cámara de Representantes</td> </tr> </tbody> </table>	TEXTO APROBADO EN SENADO DE LA REPÚBLICA	TEXTO APROBADO EN CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN DE CONCILIACIÓN	Título: Proyecto de ley no. 014 de 2020 Senado acumulado 167 de 2020 Senado “por la cual se promueve la política de emprendimiento social”.	Título: Proyecto De Ley N° 380 de 2021 Cámara – 014 de 2020 Senado, acumulado con el Proyecto de Ley N° 167 de 2020 Senado “Por la cual se promueve la política de emprendimiento social”.	Sin modificaciones	CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos para la construcción de la Política Pública de Emprendimiento Social, como motor de transformación e innovación a nivel nacional y regional; asimismo, fomentar su reconocimiento y fortalecimiento por parte del Gobierno Nacional, de las entidades públicas, los gobiernos locales y departamentales, el sector privado, así como otros actores estratégicos del ecosistema de emprendimiento social.	CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos para la construcción de la Política Pública de Emprendimiento Social, para el desarrollo de soluciones a los problemas sociales, culturales y ambientales, como motor de transformación e innovación a nivel nacional y regional; asimismo, fomentar su reconocimiento y fortalecimiento por parte del Gobierno Nacional, de las entidades públicas, los gobiernos locales y departamentales, el sector privado, así como otros actores estratégicos del ecosistema de emprendimiento social. Parágrafo 1. Dentro de la elaboración y aplicación de la política pública de emprendimiento social, de que trata la presente ley, se	Se acoge el texto aprobado en Cámara de Representantes Se acoge el texto aprobado en Cámara de Representantes
	TEXTO APROBADO EN SENADO DE LA REPÚBLICA	TEXTO APROBADO EN CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN DE CONCILIACIÓN							
Título: Proyecto de ley no. 014 de 2020 Senado acumulado 167 de 2020 Senado “por la cual se promueve la política de emprendimiento social”.	Título: Proyecto De Ley N° 380 de 2021 Cámara – 014 de 2020 Senado, acumulado con el Proyecto de Ley N° 167 de 2020 Senado “Por la cual se promueve la política de emprendimiento social”.	Sin modificaciones								
CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos para la construcción de la Política Pública de Emprendimiento Social, como motor de transformación e innovación a nivel nacional y regional; asimismo, fomentar su reconocimiento y fortalecimiento por parte del Gobierno Nacional, de las entidades públicas, los gobiernos locales y departamentales, el sector privado, así como otros actores estratégicos del ecosistema de emprendimiento social.	CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos para la construcción de la Política Pública de Emprendimiento Social, para el desarrollo de soluciones a los problemas sociales, culturales y ambientales, como motor de transformación e innovación a nivel nacional y regional; asimismo, fomentar su reconocimiento y fortalecimiento por parte del Gobierno Nacional, de las entidades públicas, los gobiernos locales y departamentales, el sector privado, así como otros actores estratégicos del ecosistema de emprendimiento social. Parágrafo 1. Dentro de la elaboración y aplicación de la política pública de emprendimiento social, de que trata la presente ley, se	Se acoge el texto aprobado en Cámara de Representantes Se acoge el texto aprobado en Cámara de Representantes								

	<p>garantizará la inclusión y práctica de un enfoque territorial y diferencial étnico y campesino, que reconozca y atienda las características, condiciones y realidades propias de cada región y especialmente de la población perteneciente a comunidades étnicas y campesinas del país.</p>		<p>ánimo de lucro que mediante el empleo de técnicas empresariales y de mercado, busca solucionar problemáticas, así como atender y/o fortalecer procesos que afectan diversos ámbitos de las comunidades, beneficiando principalmente aunque no de manera exclusiva a comunidades y/o poblaciones en condición de vulnerabilidad. A través de la innovación, el Emprendimiento Social contribuye al desarrollo sostenible, al fortalecimiento económico de las comunidades, a la generación de oportunidades, así como a la creación de valor económico y/o social y al crecimiento económico sostenible.</p>	<p>adelantado por personas naturales o jurídicas con o sin ánimo de lucro que mediante el empleo de técnicas empresariales y de mercado, busca solucionar problemáticas, así como atender y/o fortalecer procesos que afectan diversos ámbitos de las comunidades, beneficiando principalmente, aunque no de manera exclusiva a comunidades y/o poblaciones en condición de vulnerabilidad. El Emprendimiento Social contribuye al desarrollo sostenible, al fortalecimiento económico de las comunidades, a la generación de oportunidades, así como a la creación de valor económico y/o social y al crecimiento económico sostenible, en muchos casos mediando para ello la innovación.</p>	
<p>Artículo 2°. Ámbito de Aplicación. Las disposiciones de la presente ley, aplican para los emprendimientos sociales que hagan parte del ecosistema de emprendimiento nacional y sus redes, reconocidos y certificados por INNPUUSA en coordinación con el Departamento Administrativo para la Prosperidad Social.</p> <p>Parágrafo: Las disposiciones de esta ley son de interés de la institucionalidad nacional y territorial hacedores, implementadores y/o vinculados en la política pública de Emprendimiento Social.</p>	<p>Artículo 2°. Ámbito de Aplicación. Las disposiciones de la presente ley, aplican para los emprendimientos sociales que así se auto reconozcan y que hagan parte del ecosistema de emprendimiento nacional y sus redes.</p> <p>Parágrafo 1. Las disposiciones de esta ley son de interés de la institucionalidad nacional y territorial hacedores, implementadores y/o vinculados en la política pública de Emprendimiento Social.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, reglamentará en un plazo de 6 meses el procedimiento por el cual se hace reconocimientos a los Emprendimientos Sociales, de acuerdo con lo establecido en el artículo 13 de la presente Ley.</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en Cámara de Representantes</p>	<p>b. Valor Social.</p> <p>Es un valor agregado para la sociedad en su conjunto y entorno, resultante de una actividad encaminada a resolver problemáticas sociales, y fortalecer procesos que afectan diversos ámbitos de las comunidades a través de nuevos modos de relación social involucrando a la comunidad beneficiada. El valor social generado en el marco del Emprendimiento Social, fortalece las condiciones de las comunidades, contribuye a la resolver problemáticas sociales, económicas y ambientales, a la</p>	<p>b. Valor Social. Es un valor agregado para la sociedad en su conjunto y entorno, resultante de una actividad encaminada a resolver problemáticas sociales, y fortalecer procesos que afectan diversos ámbitos de las comunidades a través de nuevos modos de relación social involucrando a la comunidad beneficiada. El valor social generado en el marco del Emprendimiento Social, fortalece las condiciones de las comunidades, contribuye a la resolver problemáticas sociales, económicas y ambientales, a la</p>	
<p>Artículo 3°. Definiciones.</p> <p>a. Emprendimiento Social</p> <p>Es un modelo de negocio adelantado por personas naturales o jurídicas con o sin</p>	<p>Artículo 3°. Definiciones. Para efectos de la presente ley se entenderá por:</p> <p>a. Emprendimiento Social. Es una clase de emprendimiento</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en Cámara de Representantes</p>			
<p>vez que fortalezca el desarrollo local.</p> <p>c. Innovación social.</p> <p>Es el proceso a través del cual se crea valor para la sociedad mediante prácticas, modelos de gestión, productos o servicios novedosos que satisfacen una necesidad, aprovechan una oportunidad y resuelven un problema social de forma más eficiente y eficaz que las soluciones existentes, produciendo un cambio favorable en el sistema en el cual opera. La Innovación Social se caracteriza por tener potencial de escalabilidad, replicabilidad, ser sostenible, promover mayores niveles de empoderamiento de la comunidad, generar alianzas entre diferentes actores de la sociedad y aportar al desarrollo sostenible.</p> <p>d. Valor compartido.</p> <p>Son prácticas que desde una perspectiva de equidad y responsabilidad conjunta aumentan la competitividad, a la vez que buscan la obtención de impactos positivos en las condiciones sociales, ambientales y económicas de las</p>	<p>vez que fortalezca el desarrollo local. También se entenderá como el resultado generado cuando los recursos, procesos y políticas se combinan para generar mejoras en la vida de las personas o de la sociedad en su conjunto.</p> <p>c. Innovación social. Es el proceso a través del cual se crea valor para la sociedad mediante prácticas, modelos de gestión, productos o servicios novedosos que satisfacen una necesidad, aprovechan una oportunidad y resuelven un problema social de forma más eficiente y eficaz que las soluciones existentes, produciendo un cambio favorable en el sistema en el cual opera. La Innovación Social se caracteriza por tener potencial de escalabilidad, replicabilidad, ser sostenible, sustentable, promover mayores niveles de empoderamiento de la comunidad, generar alianzas entre diferentes actores de la sociedad y aportar al desarrollo sostenible.</p> <p>d. Valor compartido. Son prácticas que desde una perspectiva de equidad y responsabilidad conjunta aumentan la competitividad, a la vez que buscan la obtención de impactos positivos en las condiciones sociales, ambientales y económicas de las comunidades en las que opera.</p>		<p>comunidades en las que opera. Así, la generación de valor económico empresarial está estrechamente relacionada con la creación de valor para la sociedad.</p> <p>e. Comercio justo.</p> <p>Es la relación comercial basada en el diálogo, la transparencia y el respeto que busca mayor equidad en el comercio. Contribuye al desarrollo sostenible ofreciendo mejores condiciones en el comercio y garantiza los derechos de la población de que trata la presente ley.</p> <p>f. Comercio sostenible.</p> <p>Se trata de un intercambio comercial que teniendo como base una relación de equidad entre los actores que en él intervienen genera ventajas sociales, económicas y ambientales sostenibles en el tiempo, a la vez que aporta al desarrollo sostenible.</p>	<p>Así, la generación de valor económico empresarial está estrechamente relacionada con la creación de valor para la sociedad.</p> <p>e. Comercio justo. Es la relación comercial basada en el diálogo, la transparencia y el respeto que busca mayor equidad en el comercio. Contribuye al desarrollo sostenible ofreciendo mejores condiciones en el comercio y garantiza los derechos de la población de que trata la presente ley, a la eliminación de desigualdades e inequidades en la relación comercial, y a asegurar los derechos de productores/as y trabajadores/as desfavorecidos.</p> <p>f. Comercio sostenible. Se trata de un intercambio comercial que teniendo como base una relación de equidad entre los actores que en él intervienen genera ventajas sociales, económicas y ambientales sostenibles en el tiempo, a la vez que aporta al desarrollo sostenible.</p> <p>g. Prácticas justas. relaciones comerciales estables donde se garantiza la libertad sindical, la democracia en la toma de decisiones, el trabajo digno y decente y la protección de los derechos humanos.</p>	
			<p>Artículo 4°. Lineamientos de la Política de Emprendimiento Social. Para la Política Pública de</p>	<p>Artículo 4°. Lineamientos de la Política de Emprendimiento Social. Sin perjuicio de las</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en Cámara de Representantes</p>

<p>Emprendimiento Social se tendrán en cuenta, entre otros, los siguientes lineamientos rectores:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La identificación de los actores involucrados en emprendimiento social. 2. La promoción de la participación activa del Estado en la identificación, creación, incubación y aceleración de los emprendimientos sociales. 3. La creación de programas con sectores y actores desde el nivel nacional al local para incentivar el emprendimiento social. 4. La articulación del emprendimiento social con el ecosistema de emprendimiento en el país. 5. El fomento y desarrollo de mecanismos de financiación y sostenibilidad para el desarrollo del emprendimiento social. 6. El impulso de mecanismos de socialización y divulgación de emprendimiento social. 7. La promoción del emprendimiento social con un enfoque territorial, promoviendo el desarrollo desde lo local a lo regional, impulsando la economía propia de los territorios. 	<p>metodologías adoptadas por el gobierno nacional para la formulación de políticas públicas y de lo dispuesto en la ley 2069 de 2020, la Política Pública de Emprendimiento Social deberá tener en cuenta, como mínimo, los siguientes lineamientos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La identificación de los actores involucrados en el emprendimiento social. 2. La promoción de la participación activa del Estado en conjunto con la sociedad civil en la identificación, creación, incubación y aceleración de los emprendimientos sociales. 3. La creación de programas con sectores y actores desde el nivel nacional al local para incentivar el emprendimiento social. 4. La articulación del emprendimiento social con el ecosistema de emprendimiento en el país. 5. El fomento y desarrollo de mecanismos de financiación y sostenibilidad para el desarrollo del emprendimiento social. 6. El impulso de mecanismos de socialización y divulgación de emprendimiento social. 7. La promoción del emprendimiento social con un enfoque territorial, promoviendo el desarrollo desde lo local a lo regional, impulsando 		<ol style="list-style-type: none"> 8. El fortalecimiento de la cultura emprendimiento social en el país. 9. La vinculación de la academia, el sector privado y organizaciones del tercer sector, en el fortalecimiento del emprendimiento social en el país. 10. Promover los procesos de innovación social, el valor compartido y los principios del comercio justo entre los emprendedores, empresas y organizaciones que desarrollan emprendimientos sociales. 11. La promoción de la inclusión por temas étnicos, de discapacidad y género. 12. Formalización laboral, respeto y cumplimiento de las normas laborales y de seguridad social de los trabajadores para los casos en los cuales aplique. 	<p>la economía propia de los territorios.</p> <ol style="list-style-type: none"> 8. El fortalecimiento de la cultura emprendimiento social en el país. 9. La vinculación de la academia, el sector privado y organizaciones del tercer sector, en el fortalecimiento del emprendimiento social en el país. 10. Promover los procesos de innovación social, el valor compartido y los principios del comercio justo entre los emprendedores, empresas y organizaciones que desarrollan emprendimientos sociales. 11. La promoción de la inclusión por temas étnicos, de discapacidad y género. 12. Formalización laboral, respeto y cumplimiento de las normas laborales y de seguridad social de los trabajadores para los casos en los cuales aplique. 13. Implementación de prácticas de trabajo decente descritas en los diferentes convenios de la OIT. 14. Creación de programas de apoyo en los procesos de formalización para el cumplimiento de requisitos legales y consolidación de los emprendimientos. 	
<p>CAPÍTULO II MARCO INSTITUCIONAL</p> <p>Artículo 5°. Coordinación de la Política Nacional de Emprendimiento Social. La Política Nacional de Emprendimiento Social estará a cargo del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo e Innova, o quien haga sus veces, en coordinación de las entidades del Gobierno Nacional según el marco de sus funciones; y además podrá convocar a los sectores involucrados, sociedad civil y a la academia.</p> <p>Artículo 6°. Objetivos de la Política Nacional de Emprendimiento Social.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Reconocer el Emprendimiento Social. 2. Fortalecer la formación dirigida al emprendimiento social. 	<p>15. La generación de nuevas fuentes de empleo formal en los territorios a través del servicio a la sociedad.</p> <p>CAPÍTULO II MARCO INSTITUCIONAL</p> <p>Artículo 5°. Coordinación de la Política Nacional de Emprendimiento Social. La Política Nacional de Emprendimiento Social estará a cargo del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, o quien haga sus veces, en coordinación de las entidades del Gobierno Nacional según el marco de sus funciones; y además podrá convocar a los sectores involucrados, sociedad civil y a la academia.</p> <p>El Gobierno Nacional en coordinación con las entidades públicas y privadas en el orden territorial establecerán rutas de capacitación y acompañamiento para promover el desarrollo de los emprendimientos sociales.</p> <p>Artículo 6°. Objetivos de la Política Nacional de Emprendimiento Social.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Reconocer el Emprendimiento Social. 2. Fortalecer la formación dirigida al emprendimiento social. 	<p>Sin modificaciones</p> <p>Se acoge el texto aprobado en Cámara de Representantes</p> <p>Se acoge el texto aprobado en Cámara de Representantes</p>	<ol style="list-style-type: none"> 3. Identificar el impacto del emprendimiento social en Colombia. 4. Promover el fortalecimiento de los programas desarrollados por las entidades sin ánimo de lucro, dedicadas a la promoción del emprendimiento social. 5. Formular programas y proyectos dirigidos al emprendimiento social. 6. Fomentar y apoyar el emprendimiento social. 7. Formular indicadores de emprendimiento social. 8. Establecer alianzas desde lo nacional y lo regional a través de las alcaldías y gobernaciones para fomentar el emprendimiento social. 9. Identificar programas educativos y de formación que contribuyan al emprendimiento social. 10. Promover las alianzas estratégicas entre inversionistas, emprendedores sociales e instituciones del sector público. 11. Impulsar la sinergia nacional, transnacional y cooperación internacional para los emprendimientos sociales, en busca de transferencia de conocimiento, promoción de la financiación y alcance de los 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Identificar el impacto del emprendimiento social en Colombia. 4. Promover el fortalecimiento de los programas desarrollados por las entidades sin ánimo de lucro, dedicadas a la promoción del emprendimiento social. 5. Formular programas y proyectos dirigidos al emprendimiento social. 6. Fomentar y apoyar el emprendimiento social. 7. Formular indicadores de emprendimiento social. 8. Establecer alianzas desde lo nacional y lo regional a través de las alcaldías y gobernaciones para fomentar el emprendimiento social. 9. Identificar programas educativos y de formación que contribuyan al emprendimiento social. 10. Promover las alianzas estratégicas entre inversionistas, emprendedores sociales e instituciones del sector público. 11. Impulsar la sinergia nacional, transnacional y cooperación internacional para los emprendimientos sociales, en busca de transferencia de conocimiento, promoción de la financiación y alcance de los 	

<p>Objetivos de Desarrollo sostenible.</p> <p>12. Presentar informes anuales al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, donde se exponga el avance de la Política de Emprendimiento Social, de acuerdo a lo que establezca la entidad para tal fin.</p> <p>13. Avanzar en la promoción de la inclusión por temas étnicos, de discapacidad y género.</p> <p>12. Fortalecer la formalización laboral, respeto y cumplimiento de las normas laborales y de seguridad social de los trabajadores para los casos en los cuales aplique.</p>	<p>Objetivos de Desarrollo Sostenible.</p> <p>12. Presentar informes anuales al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, donde se exponga el avance de la Política de Emprendimiento Social, de acuerdo a lo que establezca la entidad para tal fin. 13. Avanzar en la promoción de la inclusión por temas étnicos, de discapacidad y género.</p> <p>14. Fortalecer la formalización laboral, respeto y cumplimiento de las normas laborales y de seguridad social de los trabajadores.</p> <p>15. Promover el trabajo digno y decente en los términos de los convenios vigentes de la OIT y los Objetivos de Desarrollo Sostenible.</p> <p>16. Generar nuevas fuentes de empleo formal en los territorios a través del servicio a la sociedad.</p>		<p>Comercio, Industria y Turismo, Colombia Joven y el Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA o quienes hagan sus veces, promoverán las siguientes actividades:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Feria de trabajo juvenil: Componente comercial y académico. 2. Macrorrueda de negocios para nuevos empresarios: Contactos entre oferentes y demandantes. 3. Macrorruedas de inversión para nuevos empresarios: Contactos entre proponentes e inversionistas y sistema financiero. 4. Concursos y ferias de orden nacional, departamental, distrital y/o municipal de emprendimiento social, dirigidos a emprendedores sociales y de negocio (Ventures). 5. Estrategias para promover la financiación de emprendimientos sociales por parte de inversión privada, pública y cooperación internacional. 6. Concursos para facilitar el acceso al crédito o a fondos de capital semilla a aquellos proyectos sobresalientes. 7. Programas de cofinanciación para apoyo a programas de las unidades de emprendimiento y entidades de apoyo a la creación 	<p>Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Colombia Joven y el Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA o quienes hagan sus veces, promoverán las siguientes actividades:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Feria de trabajo juvenil: Componente comercial y académico. 2. Macro rueda de negocios para nuevos empresarios: Contactos entre oferentes y demandantes. 3. Macro ruedas de inversión para nuevos empresarios: Contactos entre proponentes e inversionistas y sistema financiero. 4. Concursos y ferias de orden nacional, departamental, distrital y/o municipal de emprendimiento social, dirigidos a emprendedores sociales y de negocio (Ventores). 5. Estrategias para promover la financiación de emprendimientos sociales por parte de inversión privada, pública y cooperación internacional. 6. Concursos para facilitar el acceso al crédito o a fondos de capital semilla a aquellos proyectos sobresalientes. 7. Programas de cofinanciación para apoyo a programas de las unidades de emprendimiento y entidades de apoyo a la creación 	
<p>CAPÍTULO III PROMOCIÓN EMPRENDIMIENTO SOCIAL</p>	<p>CAPÍTULO III PROMOCIÓN EMPRENDIMIENTO SOCIAL</p>	<p>Sin modificaciones</p>			
<p>Artículo 7° Modifíquese el artículo 18 de la Ley 1014 de 2006, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 18. Actividades de Promoción. Con el fin de promover el emprendimiento social y las iniciativas de negocios, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de</p>	<p>Artículo 7° Modifíquese el artículo 18 de la Ley 1014 de 2006, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 18. Actividades de Promoción. Con el fin de promover la cultura del emprendimiento, y las nuevas iniciativas de negocios, el Gobierno Nacional a través del</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en el Senado, toda vez que se recogieron consideraciones adicionales del Ministerio de Comercio para mejorar el alcance y redacción del artículo.</p>			
<p>de empresas: Apoyo financiero para el desarrollo de programas de formación, promoción, asistencia técnica y asesoría, que ejecuten las Fundaciones, Cámaras de Comercio, Universidades, incubadoras de empresas y ONG, con énfasis en emprendimiento social.</p> <p>8. Foros, conversatorios, entre otros mecanismos; con el fin de promover la visibilización, el intercambio de experiencias exitosas, buenas prácticas, así como el impacto sobre las comunidades beneficiadas por la ejecución del emprendimiento social en el país, entre los actores involucrados.</p> <p>Parágrafo 1o. Recursos. El Gobierno Nacional a través de las distintas entidades, las Gobernaciones, las Alcaldías Municipales y Distritales, y las Áreas Metropolitanas, podrán presupuestar y destinar anualmente, los recursos necesarios para la realización de las actividades de promoción y de apoyo al emprendimiento social. Los recursos destinados por el municipio o distrito podrán incluir la promoción, organización y evaluación de las actividades, previa inclusión y aprobación en los Planes de Desarrollo.</p> <p>Parágrafo 2o. Las entidades referidas en el presente artículo podrán desarrollar estos</p>	<p>de empresas: Apoyo financiero para el desarrollo de programas de formación, promoción, asistencia técnica y asesoría, que ejecuten las Fundaciones, Cámaras de Comercio, Universidades, incubadoras de empresas y ONG, con énfasis en emprendimiento social.</p> <p>8. Foros, conversatorios, entre otros mecanismos; con el fin de promover la visibilización, el intercambio de experiencias exitosas, buenas prácticas, así como el impacto sobre las comunidades beneficiadas por la ejecución del emprendimiento social en el país, entre los actores involucrados.</p> <p>Parágrafo 1. Recursos. El Gobierno Nacional a través de las distintas entidades, las Gobernaciones, las Alcaldías Municipales y Distritales, y las Áreas y regiones Metropolitanas, presupuestarán y destinarán anualmente, los recursos necesarios desde la planificación hasta la ejecución de las actividades de promoción y de apoyo de emprendimiento de nuevas empresas innovadoras y de emprendimiento social.</p> <p>Los recursos destinados por el municipio o distrito incluirán la promoción, organización y evaluación de las actividades, previa inclusión y aprobación en los Planes de Desarrollo.</p> <p>Parágrafo 2. Las entidades</p>		<p>programas con las entidades sin ánimo de lucro nacionales y de reconocida idoneidad</p> <p>Artículo 8° Alianzas estratégicas. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Innpulsa y Colombia Compra Eficiente, o quien haga sus veces, fomentarán en el orden nacional, departamental, distrital y municipal, la contratación y/o la celebración de convenios de asociación con las organizaciones sin ánimo de lucro que promuevan el emprendimiento social.</p> <p>Parágrafo. El Gobierno Nacional en cabeza de la Agencia Presidencial de Cooperación, promoverá la recepción, focalización, administración y dinamización de recursos de cooperación internacional, para el fomento y fortalecimiento del emprendimiento social, en función del cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible.</p> <p>Artículo 9° Plataformas de Emprendimientos Sociales. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo en cooperación con el Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones, diseñarán e implementarán una plataforma que registre y visibilice los emprendimientos sociales del</p>	<p>referidas en el presente artículo podrán desarrollar estos programas con las entidades sin ánimo de lucro.</p> <p>Artículo 8°. Alianzas estratégicas. El Gobierno Nacional, a través de Colombia Compra Eficiente, o quien haga sus veces, fomentarán en el orden nacional, departamental, distrital y municipal, la contratación y/o la celebración de convenios de asociación con las organizaciones sin ánimo de lucro que promuevan el emprendimiento social.</p> <p>Parágrafo. El Gobierno Nacional en cabeza de la Agencia Presidencial de Cooperación, promoverá la recepción, focalización, administración y dinamización de recursos económicos de cooperación internacional, destinados exclusivamente, para el fomento y fortalecimiento del emprendimiento social, en función del cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible.</p> <p>Artículo 9°. Plataformas de Emprendimientos Sociales. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo a través de INNPULSA diseñará, implementará y/o fortalecerá plataformas existentes que permitan visibilizar los emprendimientos sociales del territorio nacional, los cuales</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en Cámara de Representantes</p>

<p>territorio nacional, los cuales estarán identificados y registrados, a fin de promover la participación del sector privado y público en el fortalecimiento de estas iniciativas.</p> <p>Parágrafo 1. Esta plataforma cumplirá con los lineamientos y estándares de la política de gobierno digital del Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo establecerá las condiciones y requisitos para el registro de los emprendimientos sociales y contará con 1 año después de la expedición de la presente ley para tal fin.</p>	<p>estarán identificados, a fin de promover la participación del sector privado y público en el fortalecimiento de estas iniciativas.</p> <p>Parágrafo 1. Esta plataforma cumplirá con los lineamientos y estándares de la política de gobierno digital del Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo establecerá las condiciones y requisitos para visibilizar los emprendimientos sociales a través de las plataformas existentes y contará con 1 año después de la expedición de la presente ley para tal fin.</p>		<p>incentivos de diversa índole para los inversionistas que contemple la normativa vigente, especialmente aquellos en materia de responsabilidad social empresarial y exenciones tributarias en impuesto de renta y complementarios.</p> <p>Parágrafo 1. Todos los fondos o programas creados por Ley o dispuestos por el Gobierno Nacional para financiar o apoyar el emprendimiento en el país, deberán destinar un porcentaje de sus recursos al apoyo del emprendimiento social de acuerdo a lo que determine la entidad competente y sin perjuicio de las restricciones que tengan los fondos por ley.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo destinará las condiciones y reglamentará la forma de acceso de los Emprendimientos sociales para acceder a Fondos de Financiación, Programas y Beneficios.</p>	<p>acuerdo a sus competencias y sin perjuicio de las restricciones de ley que tengan estos Fondos. Para ello se deberá conformar una mesa de trabajo convocada y coordinada por el Gobierno Nacional.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo destinará las condiciones y reglamentará la forma de acceso de los Emprendimientos sociales para acceder a Fondos de Financiación, Programas y Beneficios.</p>		
<p>CAPÍTULO IV FINANCIACIÓN EMPRENDIMIENTOS SOCIALES</p>	<p>CAPÍTULO IV FINANCIACIÓN EMPRENDIMIENTOS SOCIALES</p>	<p>Sin modificaciones</p>				
<p>Artículo 10° Financiación colaborativa para Emprendimientos Sociales. Los interesados en financiar, patrocinar y promover los emprendimientos sociales, podrán hacerlo a través del portal dispuesto para ello, contemplado en la presente ley. Mediante la plataforma, las personas naturales o jurídicas podrán realizar el financiamiento colaborativo y escoger el emprendimiento social para el cual va dirigido. La financiación colaborativa se comprenderá para la aplicación de los</p>	<p>Artículo 10° Financiación colaborativa para Emprendimientos Sociales. Los interesados en financiar, patrocinar y promover los emprendimientos sociales, podrán identificarlos a través de las plataformas de que habla el artículo 9 de la presente Ley.</p> <p>Parágrafo 1. Todos los Fondos o programas creados por Ley o dispuestos para financiar o apoyar exclusivamente el emprendimiento en el país, deberán fomentar el apoyo del emprendimiento social de</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en Cámara de Representantes</p>	<p>Artículo 11°. Líneas de crédito para Emprendimientos Sociales. El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, establecerá a través de Bancoldex, o quien haga sus veces, líneas de crédito especiales para financiar los emprendimientos sociales en el país.</p>	<p>Artículo 11°. Líneas de crédito para Emprendimientos Sociales. El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, establecerá a través de Bancoldex, o quien haga sus veces, líneas de crédito especiales para financiar los emprendimientos sociales en el país.</p>	<p>Sin modificaciones</p>	
<p>En estas líneas de crédito el Estado deberá ser avalista o garante, deberán gozar de tasa de interés preferencial y políticas de condonación por siniestros o pérdidas.</p>	<p>En estas líneas de crédito el Estado deberá ser avalista o garante, deberán gozar de tasa de interés preferencial y políticas de condonación por siniestros o pérdidas.</p>		<p>ARTÍCULO 14° Reglamentación. El Gobierno Nacional, en el término de un (1) año contado a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, reglamentará y desarrollará la Política Pública de Emprendimiento Social en concordancia con lo dispuesto en la presente ley.</p>	<p>Artículo 14°. Reglamentación. El Gobierno Nacional, en el término de un (1) año contado a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, reglamentará y desarrollará la Política Pública de Emprendimiento Social en concordancia con lo dispuesto en la presente ley.</p>	<p>Sin modificaciones</p>	
<p>CAPÍTULO V ALIANZAS ESTRATÉGICAS</p>	<p>CAPÍTULO V ALIANZAS ESTRATÉGICAS</p>	<p>Sin modificaciones</p>	<p>ARTÍCULO 15°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 15°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Sin modificaciones</p>	
<p>Artículo 12° Sinergia Regional. Con el fin de promover el emprendimiento social, el Gobierno Nacional, a través de las distintas entidades estatales del orden nacional, departamental, distrital y/o municipal, desarrollarán programas para identificar, formar, acompañar e incentivar el emprendimiento social, teniendo en cuenta la oferta pública y privada existente.</p> <p>Parágrafo. Las entidades referidas en el presente artículo podrán desarrollar estos programas con las entidades sin ánimo de lucro dedicadas al emprendimiento social, nacional y de reconocida idoneidad.</p>	<p>Artículo 12°. Sinergia Regional. Con el fin de promover el emprendimiento social, el Gobierno Nacional, a través de las distintas entidades estatales del orden nacional, departamental, distrital y/o municipal, podrán desarrollar programas para identificar, formar, acompañar e incentivar el emprendimiento social, teniendo en cuenta la oferta pública y privada existente.</p> <p>Parágrafo. Las entidades referidas en el presente artículo podrán desarrollar estos programas con las entidades sin ánimo de lucro dedicadas al emprendimiento social, nacional y de reconocida idoneidad.</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en Cámara de Representantes</p>	<p>De conformidad con lo anterior, los congresistas firmantes, integrantes de la Comisión de Conciliación designada, solicitamos a las Honorables Plenarias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, aprobar el texto conciliado del Proyecto de Ley N° 380 de 2021 Cámara – 014 de 2020 senado, acumulado con el Proyecto de Ley N° 167 de 2020 senado "por la cual se promueve la política de emprendimiento social".</p>	<p>Cordialmente,</p>	<p> YDELIZ ARAZA CUBILLOS Senadora de la República</p>	<p> OMAR DE JESÚS RESTREPO CORREA Representante a la Cámara</p>
<p>ARTÍCULO 13°. Reconocimiento a los Emprendimientos Sociales. Las entidades encargadas de la Política Nacional de Emprendimiento Social, podrán desarrollar y otorgar reconocimientos, premios y/o sellos de carácter nacional y/o internacional a los emprendimientos sociales.</p>	<p>Artículo 13°. Reconocimiento a los Emprendimientos Sociales. Las entidades encargadas de la Política Nacional de Emprendimiento Social, podrán desarrollar y otorgar reconocimientos, de carácter nacional y/o internacional a los emprendimientos sociales.</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en Cámara de Representantes</p>				

<p style="text-align: center;">TEXTO CONCILIADO AL PROYECTO DE LEY N° 380 DE 2021 CÁMARA – 014 DE 2020 SENADO, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY N° 167 DE 2020 SENADO "POR LA CUAL SE PROMUEVE LA POLÍTICA DE EMPRENDIMIENTO SOCIAL".</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES</p> <p>Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos para la construcción de la Política Pública de Emprendimiento Social, para el desarrollo de soluciones a los problemas sociales, culturales y ambientales, como motor de transformación e innovación a nivel nacional y regional; asimismo, fomentar su reconocimiento y fortalecimiento por parte del Gobierno Nacional, de las entidades públicas, los gobiernos locales y departamentales, el sector privado, así como otros actores estratégicos del ecosistema de emprendimiento social.</p> <p>Parágrafo 1. Dentro de la elaboración y aplicación de la política pública de emprendimiento social, de que trata la presente ley, se garantizará la inclusión y práctica de un enfoque territorial y diferencial étnico y campesino, que reconozca y atienda las características, condiciones y realidades propias de cada región y especialmente de la población perteneciente a comunidades étnicas y campesinas del país.</p> <p>Artículo 2°. Ámbito de Aplicación. Las disposiciones de la presente ley, aplican para los emprendimientos sociales que así se auto reconozcan y que hagan parte del ecosistema de emprendimiento nacional y sus redes.</p> <p>Parágrafo 1. Las disposiciones de esta ley son de interés de la institucionalidad nacional y territorial hacedores, implementadores y/o vinculados en la política pública de Emprendimiento Social.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, reglamentará en un plazo de 6 meses el procedimiento por el cual se hace reconocimientos a los Emprendimientos Sociales, de acuerdo con lo establecido en el artículo 13 de la presente Ley.</p> <p>Artículo 3°. Definiciones. Para efectos de la presente ley se entenderá por:</p> <p>a. Emprendimiento Social. Es una clase de emprendimiento adelantado por personas naturales o jurídicas con o sin ánimo de lucro que mediante el empleo de técnicas empresariales y de mercado, busca solucionar problemáticas, así como atender y/o fortalecer procesos que afectan diversos ámbitos de las comunidades, beneficiando principalmente, aunque no de</p>	<p>manera exclusiva a comunidades y/o poblaciones en condición de vulnerabilidad. El Emprendimiento Social contribuye al desarrollo sostenible, al fortalecimiento económico de las comunidades, a la generación de oportunidades, así como a la creación de valor económico y/o social y al crecimiento económico sostenible, en muchos casos mediando para ello la innovación.</p> <p>b. Valor Social. Es un valor agregado para la sociedad en su conjunto y entorno, resultante de una actividad encaminada a resolver problemáticas sociales, y fortalecer procesos que afectan diversos ámbitos de las comunidades a través de nuevos modos de relación social involucrando a la comunidad beneficiada. El valor social generado en el marco del Emprendimiento Social, fortalece las condiciones de las comunidades, contribuye a la resolver problemáticas sociales, económicas y ambientales, a la vez que fortalece el desarrollo local. También se entenderá como el resultado generado cuando los recursos, procesos y políticas se combinan para generar mejoras en la vida de las personas o de la sociedad en su conjunto.</p> <p>c. Innovación social. Es el proceso a través del cual se crea valor para la sociedad mediante prácticas, modelos de gestión, productos o servicios novedosos que satisfacen una necesidad, aprovechan una oportunidad y resuelven un problema social de forma más eficiente y eficaz que las soluciones existentes, produciendo un cambio favorable en el sistema en el cual opera. La Innovación Social se caracteriza por tener potencial de escalabilidad, replicabilidad, ser sostenible, sustentable, promover mayores niveles de empoderamiento de la comunidad, generar alianzas entre diferentes actores de la sociedad y aportar al desarrollo sostenible.</p> <p>d. Valor compartido. Son prácticas que desde una perspectiva de equidad y responsabilidad conjunta aumentan la competitividad, a la vez que buscan la obtención de impactos positivos en las condiciones sociales, ambientales y económicas de las comunidades en las que opera. Así, la generación de valor económico empresarial está estrechamente relacionada con la creación de valor para la sociedad.</p> <p>e. Comercio justo. Es la relación comercial basada en el diálogo, la transparencia y el respeto que busca mayor equidad en el comercio. Contribuye al desarrollo sostenible ofreciendo mejores condiciones en el comercio y garantiza los derechos de la población de que trata la presente ley, a la eliminación de desigualdades e inequidades en la relación comercial, y a asegurar los derechos de productores/as y trabajadores/as desfavorecidos.</p> <p>f. Comercio sostenible. Se trata de un intercambio comercial que teniendo como base una relación de equidad entre los actores que en él intervienen genera ventajas sociales, económicas y ambientales sostenibles en el tiempo, a la vez que aporta al desarrollo sostenible.</p> <p>g. Prácticas justas. relaciones comerciales estables donde se garantiza la libertad sindical, la democracia en la toma de decisiones, el trabajo digno y decente y la protección de los derechos humanos.</p> <p>Artículo 4°. Lineamientos de la Política de Emprendimiento Social. Sin perjuicio de las metodologías adoptadas por el gobierno nacional para la formulación de políticas públicas y de lo dispuesto en la</p>
<p>ley 2069 de 2020, la Política Pública de Emprendimiento Social deberá tener en cuenta, como mínimo, los siguientes lineamientos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La identificación de los actores involucrados en el emprendimiento social. 2. La promoción de la participación activa del Estado en conjunto con la sociedad civil en la identificación, creación, incubación y aceleración de los emprendimientos sociales. 3. La creación de programas con sectores y actores desde el nivel nacional al local para incentivar el emprendimiento social. 4. La articulación del emprendimiento social con el ecosistema de emprendimiento en el país. 5. El fomento y desarrollo de mecanismos de financiación y sostenibilidad para el desarrollo del emprendimiento social. 6. El impulso de mecanismos de socialización y divulgación de emprendimiento social. 7. La promoción del emprendimiento social con un enfoque territorial, promoviendo el desarrollo desde lo local a lo regional, impulsando la economía propia de los territorios. 8. El fortalecimiento de la cultura emprendimiento social en el país. 9. La vinculación de la academia, el sector privado y organizaciones del tercer sector, en el fortalecimiento del emprendimiento social en el país. 10. Promover los procesos de innovación social, el valor compartido y los principios del comercio justo entre los emprendedores, empresas y organizaciones que desarrollan emprendimientos sociales. 11. La promoción de la inclusión por temas étnicos, de discapacidad y género. 12. Formalización laboral, respeto y cumplimiento de las normas laborales y de seguridad social de los trabajadores para los casos en los cuales aplique. 13. Implementación de prácticas de trabajo decente descritas en los diferentes convenios de la OIT. 14. Creación de programas de apoyo en los procesos de formalización para el cumplimiento de requisitos legales y consolidación de los emprendimientos. 15. La generación de nuevas fuentes de empleo formal en los territorios a través del servicio a la sociedad. <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II MARCO INSTITUCIONAL</p> <p>Artículo 5°. Coordinación de la Política Nacional de Emprendimiento Social. La Política Nacional de Emprendimiento Social estará a cargo del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, o quien haga sus veces, en coordinación de las entidades del Gobierno Nacional según el marco de sus funciones; y además podrá convocar a los sectores involucrados, sociedad civil y a la academia.</p> <p>El Gobierno Nacional en coordinación con las entidades públicas y privadas en el orden territorial establecerán rutas de capacitación y acompañamiento para promover el desarrollo de los emprendimientos sociales.</p>	<p>Artículo 6°. Objetivos de la Política Nacional de Emprendimiento Social.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Reconocer el Emprendimiento Social. 2. Fortalecer la formación dirigida al emprendimiento social. 3. Identificar el impacto del emprendimiento social en Colombia. 4. Promover el fortalecimiento de los programas desarrollados por las entidades sin ánimo de lucro, dedicadas a la promoción del emprendimiento social. 5. Formular programas y proyectos dirigidos al emprendimiento social. 6. Fomentar y apoyar el emprendimiento social. 7. Formular indicadores de emprendimiento social. 8. Establecer alianzas desde lo nacional y lo regional a través de las alcaldías y gobernaciones para fomentar el emprendimiento social. 9. Identificar programas educativos y de formación que contribuyan al emprendimiento social. 10. Promover las alianzas estratégicas entre inversionistas, emprendedores sociales e instituciones del sector público. 11. Impulsar la sinergia nacional, transnacional y cooperación internacional para los emprendimientos sociales, en busca de transferencia de conocimiento, promoción de la financiación y alcance de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. 12. Presentar informes anuales al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, donde se exponga el avance de la Política de Emprendimiento Social, de acuerdo a lo que establezca la entidad para tal fin. 13. Avanzar en la promoción de la inclusión por temas étnicos, de discapacidad y género. 14. Fortalecer la formalización laboral, respeto y cumplimiento de las normas laborales y de seguridad social de los trabajadores. 15. Promover el trabajo digno y decente en los términos de los convenios vigentes de la OIT y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. 16. Generar nuevas fuentes de empleo formal en los territorios a través del servicio a la sociedad. <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III PROMOCIÓN EMPRENDIMIENTO SOCIAL</p> <p>Artículo 7° Modifíquese el artículo 18 de la Ley 1014 de 2006, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 18. Actividades de Promoción. Con el fin de promover el emprendimiento social y las iniciativas de negocios, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Colombia Joven y el Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA o quienes hagan sus veces, promoverán las siguientes actividades:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Feria de trabajo juvenil: Componente comercial y académico. 2. Macrorrueda de negocios para nuevos empresarios: Contactos entre oferentes y demandantes.

<p>3. Macrorruedas de inversión para nuevos empresarios: Contactos entre proponentes e inversionistas y sistema financiero.</p> <p>4. Concursos y ferias de orden nacional, departamental, distrital y/o municipal de emprendimiento social, dirigidos a emprendedores sociales y de negocio (Ventures).</p> <p>5. Estrategias para promover la financiación de emprendimientos sociales por parte de inversión privada, pública y cooperación internacional.</p> <p>6. Concursos para facilitar el acceso al crédito o a fondos de capital semilla a aquellos proyectos sobresalientes.</p> <p>7. Programas de cofinanciación para apoyo a programas de las unidades de emprendimiento y entidades de apoyo a la creación de empresas: Apoyo financiero para el desarrollo de programas de formación, promoción, asistencia técnica y asesoría, que ejecuten las Fundaciones, Cámaras de Comercio, Universidades, incubadoras de empresas y ONG, con énfasis en emprendimiento social.</p> <p>8. Foros, conversatorios, entre otros mecanismos; con el fin de promover la visibilización, el intercambio de experiencias exitosas, buenas prácticas, así como el impacto sobre las comunidades beneficiadas por la ejecución del emprendimiento social en el país, entre los actores involucrados.</p> <p>Parágrafo 1. Recursos. El Gobierno Nacional a través de las distintas entidades, las Gobernaciones, las Alcaldías Municipales y Distritales, y las Áreas Metropolitanas, podrán presupuestar y destinar anualmente, los recursos necesarios para la realización de las actividades de promoción y de apoyo al emprendimiento social.</p> <p>Los recursos destinados por el municipio o distrito podrán incluir la promoción, organización y evaluación de las actividades, previa inclusión y aprobación en los Planes de Desarrollo.</p> <p>Parágrafo 2. Las entidades referidas en el presente artículo podrán desarrollar estos programas con las entidades sin ánimo de lucro nacionales y de reconocida idoneidad</p> <p>Artículo 8°. Alianzas estratégicas. El Gobierno Nacional, a través de Colombia Compra Eficiente, o quien haga sus veces, fomentarán en el orden nacional, departamental, distrital y municipal, la contratación y/o la celebración de convenios de asociación con las organizaciones sin ánimo de lucro que promuevan el emprendimiento social.</p> <p>Parágrafo. El Gobierno Nacional en cabeza de la Agencia Presidencial de Cooperación, promoverá la recepción, focalización, administración y dinamización de recursos económicos de cooperación internacional, destinados exclusivamente, para el fomento y fortalecimiento del emprendimiento social, en función del cumplimiento de los objetivos de desarrollo sostenible.</p> <p>Artículo 9°. Plataformas de Emprendimientos Sociales. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo a través de INNPULSA diseñará, implementará y/o fortalecerá plataformas existentes que permitan visibilizar los emprendimientos sociales del territorio nacional, los cuales estarán</p>	<p>identificados, a fin de promover la participación del sector privado y público en el fortalecimiento de estas iniciativas.</p> <p>Parágrafo 1. Esta plataforma cumplirá con los lineamientos y estándares de la política de gobierno digital del Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo establecerá las condiciones y requisitos para visibilizar los emprendimientos sociales a través de las plataformas existentes y contará con 1 año después de la expedición de la presente ley para tal fin.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO IV FINANCIACIÓN EMPRENDIMIENTOS SOCIALES</p> <p>Artículo 10° Financiación colaborativa para Emprendimientos Sociales. Los interesados en financiar, patrocinar y promover los emprendimientos sociales, podrán identificarlos a través de las plataformas de que habla el artículo 9 de la presente Ley.</p> <p>Parágrafo 1. Todos los Fondos o programas creados por Ley o dispuestos para financiar o apoyar exclusivamente el emprendimiento en el país, deberán fomentar el apoyo del emprendimiento social de acuerdo a sus competencias y sin perjuicio de las restricciones de ley que tengan estos Fondos. Para ello se deberá conformar una mesa de trabajo convocada y coordinada por el Gobierno Nacional.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo destinará las condiciones y reglamentará la forma de acceso de los Emprendimientos sociales para acceder a Fondos de Financiación, Programas y Beneficios.</p> <p>Artículo 11°. Líneas de crédito para Emprendimientos Sociales. El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, establecerá a través de Bancoldex, o quien haga sus veces, líneas de crédito especiales para financiar los emprendimientos sociales en el país. En estas líneas de crédito el Estado deberá ser avalista o garante, deberán gozar de tasa de interés preferencial y políticas de condonación por siniestros o pérdidas.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO V ALIANZAS ESTRATÉGICAS</p> <p>Artículo 12°. Sinergia Regional. Con el fin de promover el emprendimiento social, el Gobierno Nacional, a través de las distintas entidades estatales del orden nacional, departamental, distrital y/o municipal, podrán desarrollar programas para identificar, formar, acompañar e incentivar el emprendimiento social, teniendo en cuenta la oferta pública y privada existente.</p>
--	---

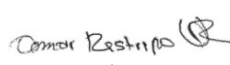
Parágrafo. Las entidades referidas en el presente artículo podrán desarrollar estos programas con las entidades sin ánimo de lucro dedicadas al emprendimiento social, nacional y de reconocida idoneidad.

Artículo 13°. Reconocimiento a los Emprendimientos Sociales. Las entidades encargadas de la Política Nacional de Emprendimiento Social, podrán desarrollar y otorgar reconocimientos, de carácter nacional y/o internacional a los emprendimientos sociales.

Artículo 14°. Reglamentación. El Gobierno Nacional, en el término de un (1) año contado a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, reglamentará y desarrollará la Política Pública de Emprendimiento Social en concordancia con lo dispuesto en la presente ley.

Artículo 15°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.


AYDEE USARAZO CUBILLOS
Senadora de la República


OMAR DE JESÚS RESTREPO CORREA
Representante a la Cámara

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

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

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

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos. c) Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables fuera de él (peatones, ciclistas y motociclistas). d) Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito, del ámbito nacional, deben intervenir y ejercer el control de las	debe ser compartida entre las autoridades de tránsito, los planificadores, diseñadores y ejecutores de la seguridad vial; toda entidad, organización o empresa del sector público o privado y los actores viales. d). Proactividad en la seguridad vial. Debe adoptarse medidas de prevención y mitigación de riesgos, fortaleciendo los componentes de la seguridad vial para lograr un sistema de movilidad seguro. e). Movilidad eficiente y segura. El diseño del sistema de tránsito y transporte debe ponderar la eficiencia y la seguridad para todos los actores viales, con la finalidad de reducir al máximo la siniestralidad.	del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos. c) Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables fuera de él (peatones, ciclistas y motociclistas). d) Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito, del ámbito nacional, deben intervenir y ejercer el control de las	
normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país; para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma. CAPÍTULO II Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura vial. ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores. La Agencia Nacional de Seguridad Vial unificará y armonizará todas las regulaciones relacionadas con la seguridad vial vehicular de manera que sean consistentes con la normativa internacional W/P. 29 y FMVSS y sus otras equivalentes. En ese marco, de manera gradual y en un plazo no		las vías en todos los municipios del país; para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma. CAPÍTULO II OBLIGATORIEDAD DE LA REGLAMENTACIÓN SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y LA INFRAESTRUCTURA VIAL. ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores. El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial unificarán y armonizarán todas las regulaciones relacionadas con la seguridad vial vehicular de manera que sean consistentes con la normativa internacional.	Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes
mayor a 3 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma y el plan de trabajo para la expedición de los reglamentos técnicos a vehículos de ruedas, equipos y repuestos que se relacionan a continuación: i) Protección en caso de colisión frontal; ii) Protección en caso de colisión lateral; iii) Protección en caso de colisión trasera; iv) Protección de peatones; v) Control Electrónico de Estabilidad; vi) Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); vii) Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; viii) Cinturones de seguridad; ix) Asientos y sus anclajes; x) Apoyacabezas; xi) Llantas; xii) Vidrios (Acristalamientos). Esto bajo las condiciones establecidas en el Decreto 1595 del	En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 3 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma y el plan de trabajo para la implementación del Acuerdo de las Naciones Unidas de 1958. El Ministerio de Transporte deberá garantizar respecto a los fabricantes, el cumplimiento de las normas técnicas de producción y fabricación e imponer las sanciones en caso de incumplimiento. Parágrafo. El término de los 3 años de que trata el presente artículo, comenzará a contar una vez entre en vigencia la norma que ratifique el Acuerdo internacional de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor de 1958, en cuyo caso se deberá incluir el trámite correspondiente a los vehículos.	En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 3 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma y el plan de trabajo para la implementación del Acuerdo de las Naciones Unidas de 1958. El Ministerio de Transporte deberá garantizar respecto a los fabricantes, el cumplimiento de las normas técnicas de producción y fabricación e imponer las sanciones en caso de incumplimiento. Parágrafo. El término de los 3 años de que trata el presente artículo, comenzará a contar una vez entre en vigencia la norma que ratifique el Acuerdo internacional de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor de 1958, en cuyo caso se deberá incluir el trámite correspondiente a	
2015 o las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan y, en todo caso, actualizará como mínimo en estos 3 años, aquellos reglamentos técnicos que pierdan su vigencia. La Superintendencia de Industria y Comercio deberá garantizar respecto a los fabricantes, el cumplimiento de las normas técnicas de producción y fabricación e imponer las sanciones en caso de incumplimiento. Parágrafo. Lo anterior, sin perjuicio de que el Estado colombiano adhiera a alguno o a los tres Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son los Acuerdos de 1958 y 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de		la homologación de los vehículos.	

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio.			
ARTÍCULO 4º. Obligatoriedad de incorporar en el diseño vial especificaciones que prevengan y disuadan comportamientos de los usuarios que puedan poner en riesgo su vida, su integridad personal y su salud o la de terceros. Para todos los efectos de diseño de vías de todas las jerarquías y para intervenciones de construcción de vías nuevas, rectificación, mejoramiento, rehabilitación y/o mantenimiento, el diseño de especificaciones técnicas incluyendo dispositivos viales, señalización y distribución, deberá prever mecanismos de disuasión de	ARTÍCULO 4º. Obligatoriedad de incorporar en el diseño vial especificaciones que prevengan y disuadan comportamientos de los usuarios que puedan poner en riesgo su vida, su integridad personal y su salud o la de terceros. Para todos los efectos de diseño de vías de todas las jerarquías y para intervenciones de construcción de vías nuevas, rectificación, mejoramiento, rehabilitación y/o mantenimiento, el diseño de especificaciones técnicas incluyendo dispositivos viales, señalización y distribución, deberá prever mecanismos de disuasión de	ARTÍCULO 4º. Obligatoriedad de incorporar en el diseño vial especificaciones que prevengan y disuadan comportamientos de los usuarios que puedan poner en riesgo su vida, su integridad personal y su salud o la de terceros. Para todos los efectos de diseño de vías de todas las jerarquías y para intervenciones de construcción de vías nuevas, rectificación, mejoramiento, rehabilitación y/o mantenimiento, el diseño de especificaciones técnicas incluyendo dispositivos viales, señalización y distribución, deberá prever mecanismos de disuasión de	Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
comportamientos de los usuarios que pongan en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables.	pongán en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables, esto sin excluir a ningún actor vial del uso de las vías del territorio nacional.	pongán en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables, esto sin excluir a ningún actor vial del uso de las vías del territorio nacional.	
ARTÍCULO 5º. Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. El diseño geométrico de vías, deberá considerar adicionalmente, siempre y cuando lo permita la capacidad y jerarquía de la vía; las especificaciones necesarias para buses, vehículos livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los	ARTÍCULO 5º. Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. El diseño geométrico de vías, deberá considerar adicionalmente, siempre y cuando lo permita la capacidad y jerarquía de la vía; las especificaciones necesarias para buses, vehículos livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los	ARTÍCULO 5º. Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. El diseño geométrico de vías, deberá considerar adicionalmente, siempre y cuando lo permita la capacidad y jerarquía de la vía; las especificaciones necesarias para buses, vehículos livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los	Artículo idéntico en Cámara de Representantes y el Senado de la República.

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
efectos de diseño de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuadas en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos. Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial deben cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en vía.	de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuadas en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos. Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial deben cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en vía.	de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuadas en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos. Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial deben cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en vía.	
ARTÍCULO 6º. Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano. En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá	Artículo eliminado por la Plenaria de Cámara de Representantes	Artículo eliminado por la Plenaria de Cámara de Representantes	De conformidad con la Sentencia C-600A de 1996 y la C-1042 de 2007 se considera pertinente eliminar la

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
propender por prevenir los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de tráfico en detrimento de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía. Propendiendo por la implementación de las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.			propuesta al considerar, que establece una disposición legal sobre usos del suelo, que resulta ser de reserva privativa de una Ley orgánica, Algo que desborda el alcance de esta ley ordinaria.
CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:	CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN ARTÍCULO 6º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:	CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN ARTÍCULO 6º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:	Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes. Además, se precisa que se elimina la expresión "tarjeta de propiedad", por
ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO.	ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO.	ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO.	

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción. El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió. Dentro de	La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción. El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la	La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción. El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la	técnica legislativa, por cuanto, el parágrafo ya contiene el concepto definido en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, que corresponde a la licencia de conducción.
registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.	cuerpos de control, y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil. La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran. Parágrafo. Las autoridades de tránsito y organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar	cuerpos de control, y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil. La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran. Parágrafo. Las autoridades de tránsito y organismos de tránsito y agentes de tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar	
las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad. Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, tendrá derecho a que se le expida sin costo adicional la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los	expidió. Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad. Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los	expidió. Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad. Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los	
ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así: "ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:	ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019, el cual quedará así: "ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para	ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019, el cual quedará así: "ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para	Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
<p>Para vehículos particulares:</p> <p>a) Saber leer y escribir.</p> <p>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.</p> <p>c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT. Para lo cual, las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes por parte de las instituciones de educación</p>	<p>vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> <p>Para vehículos particulares:</p> <p>a) Saber leer y escribir.</p> <p>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.</p> <p>c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio</p>	<p>vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> <p>Para vehículos particulares:</p> <p>a) Saber leer y escribir.</p> <p>b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.</p> <p>c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio</p>	
<p>de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos</p>	<p>realizar los exámenes.</p> <p>d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p> <p>e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT.</p> <p>Para vehículos de servicio público:</p> <p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente,</p>	<p>realizar los exámenes.</p> <p>d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p> <p>e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT.</p> <p>Para vehículos de servicio público:</p> <p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente,</p>	
<p>superior, reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional.</p> <p>d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.</p> <p>e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT.</p> <p>Para vehículos de servicio público: Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y aprobar el examen teórico y práctico</p>	<p>de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</p> <p>En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para</p>	<p>de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</p> <p>En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para</p>	
<p>establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la foria horizontal y vertical.</p>	<p>tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior.</p> <p>Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las</p>	<p>tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Las condiciones para la prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior.</p> <p>Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las</p>	

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
	<p>autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.</p>	<p>autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.</p>	
	<p>ARTÍCULO 8. Adiciónese el artículo 136 A, a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>“Artículo 136 A. Condiciones mínimas de validez de los cursos sobre normas de tránsito y sanciones por fraude. Todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 de este Código para la reducción de la sanción, deberán ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención, y ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.</p> <p>El infractor a quien se le compruebe que hizo fraude o</p>	<p>ARTÍCULO 8. Adiciónese el artículo 136 A, a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>“Artículo 136 A. Condiciones mínimas de validez de los cursos sobre normas de tránsito y sanciones por fraude. Todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 de este Código para la reducción de la sanción, deberán ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención, y ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.</p> <p>El infractor a quien se le compruebe que hizo fraude o</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes</p>
	<p>se benefició de un curso sobre normas de tránsito fraudulento, se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por tres (3) años.</p> <p>Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de control y vigilancia (SICOV) detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor la pérdida del descuento de la multa y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto, sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantarse</p>	<p>se benefició de un curso sobre normas de tránsito fraudulento, se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por tres (3) años.</p> <p>Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de control y vigilancia (SICOV) detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor la pérdida del descuento de la multa y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto, sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantarse</p>	
	<p>contra el Organismo de Tránsito u Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta.”</p> <p>ARTÍCULO 9. Modifíquese el artículo 124 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 124. SISTEMA DE PUNTOS DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN: Crease un sistema de puntos asociado al comportamiento de los conductores, del cual se llevará a través del Registro Único de Conductores del RUNT, de conformidad con el procedimiento que establezca el Ministerio de Transporte dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de la presente Ley. De este sistema dependerá la vigencia o suspensión de la</p>	<p>Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta.”</p> <p>ARTÍCULO 9. Artículo eliminado por la Plenaria de Cámara de Representantes</p>	<p>Durante el trámite del proyecto de ley, en la Plenaria de la Cámara de Representantes se consideró eliminar el artículo, en tanto, que la Ley 769 de 2002 fue modificada por la Ley 1811 de 2016 en lo que respecta a bicicletas, mejorando sustancialmente las condiciones para los ciclistas y actualizando la norma. Volver a una versión de 2002 de una ley que ya de por sí es derogada es un sinsentido. La ley 1811 fue debatida en un</p>

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES	TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
<p>Licencia de Conducción. A todos los titulares actuales y nuevos de una licencia de conducción de cualquier categoría, se le asignarán un total de 24 puntos al momento del otorgamiento, los cuales serán reducidos o recuperados de acuerdo con su comportamiento como conductor, de conformidad con lo establecido en la presente ley. Sin perjuicio de las sanciones que procedan, el descuento de puntos se aplicará separadamente por cada una de las infracciones cometidas, aún si el conductor acepta la conducta y paga la multa con descuento. Las autoridades de tránsito competentes de adelantar el proceso contravencional, descontarán puntos al conductor que sea sancionado o</p>			<p>contexto muy participativo donde participaron ciclistas directamente, por lo cual es evidente que lo establecido en dicha ley debe persistir y utilizar ese texto como base. Además, no se debe restringir la circulación de las bicicletas únicamente a las ciclorrutas donde las hay, pues la bicicleta es un vehículo que tiene prelación en las vías ante los vehículos motorizados y los viajes en esta deben ser protegidos y se debe promover su recorrido. Finalmente, la reducción de siniestralidad está en la mejora de condiciones para usar la bicicleta que hace parte de lo presupuestado en este proyecto de Ley (como</p>	<p>acepte la comisión de las infracciones establecidas en el artículo 131 de la presente Ley, así: a) 3 puntos para las infracciones del literal A. b) 6 puntos, para las infracciones del literal B. c) 12 puntos, para las infracciones del literal C. d) 20 puntos, para las infracciones de los literales D y E. e) Para las infracciones del literal F, si la suspensión de la licencia, supera aquella establecida para la pérdida total de los puntos, se establece la imposibilidad de recuperar puntos, mientras dure la suspensión establecida para la falta conforme lo establecido en el artículo 152 de la presente ley. Las autoridades de tránsito están obligadas a reportar las sanciones dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la finalización del</p>			<p>mejorar infraestructura).</p>
<p>proceso contravencional, para que el sistema descuenta automáticamente los puntos. La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema, implica la suspensión automática de la licencia de conducción por 6 meses. Cuando el registro de una infracción implique la pérdida total de puntos, la autoridad que realizó dicho registro, remitirá la respectiva comunicación al infractor a la última dirección registrada por éste en el RUNT; los conductores podrán consultar sus puntos de forma gratuita en el sistema. Si en un periodo de un (1) año después de impuesta la última sanción establecida en los literales A, B, C, D Y E, del artículo 131 de la presente Ley, no se registra la comisión de</p>				<p>nuevas infracciones de tránsito, el conductor el sistema restablecerá la totalidad de los puntos perdidos. La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá reglamentar la creación de cursos especializados para la recuperación de puntos, en todo caso, cumplido el periodo de suspensión de la licencia por pérdida de puntos se deberá realizar un curso de por lo menos 15 horas para la reactivación de la licencia de conducción.</p> <p>CAPITULO IV OBLIGACIONES DE CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS</p> <p>ARTÍCULO 10. Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>“Artículo 94. Normas Generales Para</p>	<p>CAPITULO IV OBLIGACIONES DE CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS</p> <p>Artículo eliminado por la Plenaria de Cámara de Representantes</p>	<p>CAPITULO IV OBLIGACIONES DE MOTOCICLISTAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS</p> <p>Artículo eliminado por la Plenaria de Cámara de Representantes</p>	<p>Se modifica el nombre del Capítulo IV, toda vez, que el artículo que contenía disposiciones normativas sobre ciclistas fue suprimido en su totalidad por la Plenaria de la Cámara de</p>

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
<p>Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:</p> <p>Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.</p> <p>No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.</p> <p>No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de</p>			Representantes
TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
<p>de cráneo, sujetados; y cumplir con los demás criterios que fije el Ministerio de Transporte. La no utilización del casco de seguridad o que no cumpla con las condiciones exigidas dará lugar a la inmovilización del vehículo."</p>			
<p>ARTÍCULO 11. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>"Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <p>1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.</p> <p>2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva</p>	<p>ARTÍCULO 10. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <p>1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.</p> <p>2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá</p>	<p>ARTÍCULO 9. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p>"Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <p>1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código.</p> <p>2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva</p>	Se acoge el texto aprobado en la plenaria del Senado de la República.
TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
<p>exigida para el conductor.</p> <p>3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.</p> <p>4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.</p> <p>5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En todo caso, no se podrá exigir que el casco contenga el número de placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza.</p> <p>6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o</p>	<p>utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor.</p> <p>3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.</p> <p>4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.</p> <p>5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En todo caso, no se podrá exigir que el casco contenga el número de placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza.</p>	<p>exigida para el conductor.</p> <p>3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores.</p> <p>4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas.</p> <p>5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En todo caso, no se podrá exigir que el casco contenga el número de placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza.</p> <p>6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o</p>	

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías".	6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías.	ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías".	
CAPITULO V Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas y registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión.	CAPITULO V REGISTRO DE LESIONES CORPORALES EN LAS VÍAS NACIONALES CONCESIONADAS Y NO CONCESIONADAS Y REGISTRO DE PARQUE AUTOMOTOR INVOLUCRADO EN SINIESTROS VIALES CON RESULTADO DE MUERTE O LESIÓN.	CAPITULO V REGISTRO DE LESIONES CORPORALES EN LAS VÍAS NACIONALES CONCESIONADAS Y NO CONCESIONADAS Y REGISTRO DE PARQUE AUTOMOTOR INVOLUCRADO EN SINIESTROS VIALES CON RESULTADO DE MUERTE O LESIÓN.	Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes
ARTÍCULO 12°. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de consolidar la información relacionada con lesiones corporales causadas por accidentes de tránsito, que	ARTÍCULO 11. Registro de personas fallecidas y lesionadas en las vías del país. Con el objeto de consolidar la información relacionada con fatalidades y lesiones causadas	ARTÍCULO 10. Registro de personas fallecidas y lesionadas en las vías del país. Con el objeto de consolidar la información relacionada con fatalidades y lesiones causadas	

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
permite informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial. Los concesionarios y las autoridades administradoras de infraestructura vial deberán reportar en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales. El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle.	por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, las autoridades de tránsito deberán reportar al Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los sectores y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y fatalidad. El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las	por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, las autoridades de tránsito deberán reportar al Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los sectores y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y fatalidad. El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las	

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

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
Asimismo, las entidades aseguradoras y la ADRES podrán objetar las reclamaciones con base en el material probatorio recaudado si detectan fraude.	Asimismo, las entidades aseguradoras y la ADRES podrán objetar las reclamaciones con base en el material probatorio recaudado si detectan fraude.	Asimismo, las entidades aseguradoras y la ADRES podrán objetar las reclamaciones con base en el material probatorio recaudado si detectan fraude.	
ARTÍCULO 13°. Registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión. Con el objeto de garantizar el derecho a la información del consumidor, el Registro Único Nacional de Tránsito publicará anualmente, en su página web, un registro consolidado a partir de la información consignada en el Registro Nacional de Automotores y en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, de los vehículos que estuvieron involucrados en un siniestro de tránsito con resultado de muerte o lesión que	ARTÍCULO 12. Registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión. Con el objeto de garantizar el derecho a la información del consumidor, el Registro Único Nacional de Tránsito publicará anualmente, en su página web, un registro consolidado a partir de la información consignada en el Registro Nacional de Automotores y en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, de los vehículos que estuvieron involucrados en un siniestro de tránsito con resultado de muerte o lesión que	ARTÍCULO 11. Registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión. Con el objeto de garantizar el derecho a la información del consumidor, el Registro Único Nacional de Tránsito publicará anualmente, en su página web, un registro consolidado a partir de la información consignada en el Registro Nacional de Automotores y en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, de los vehículos que estuvieron involucrados en un siniestro de tránsito con resultado de muerte o lesión que	Artículo idéntico en Cámara de Representantes y el Senado de la República.

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
<p>contenga la marca, modelo y tipo de vehículo, así como la edad del parque automotor inscrito en el sistema. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT emita la información gratuitamente.</p>	<p>contenga la marca, modelo y tipo de vehículo, así como la edad del parque automotor inscrito en el sistema. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT emita la información gratuitamente.</p>	<p>contenga la marca, modelo y tipo de vehículo, así como la edad del parque automotor inscrito en el sistema. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT emita la información gratuitamente.</p>	
<p>CAPITULO VI VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 14º. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio</p>	<p>CAPITULO VI VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 13. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito</p>	<p>CAPITULO VI VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 12. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes salvo el parágrafo sobre patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina donde se acoge el aprobado en la plenaria de Senado de la República.</p>
<p>respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.</p> <p>PÁRAGRAFO. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.</p>	<p>competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.</p> <p>PÁRAGRAFO 1. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 20Km/h.</p> <p>PÁRAGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la</p>	<p>competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.</p> <p>PÁRAGRAFO 1. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.</p> <p>PÁRAGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la</p>	

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
<p>Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.</p>	<p>Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.</p>	<p>Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.</p>	
<p>ARTÍCULO 15º. Modifíquese el artículo 107 de la</p>	<p>ARTÍCULO 14. Modifíquese el artículo 107 de la</p>	<p>ARTÍCULO 13. Modifíquese el artículo 107 de la</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la plenaria</p>

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
<p>Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora. Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora.</p> <p>Para el servicio público de carga, el límite de velocidad en ningún caso</p>	<p>Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora. Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora.</p> <p>Para el servicio público de carga, el límite de velocidad</p>	<p>Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora. Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora.</p> <p>Para el servicio público de carga, el límite de velocidad</p>	<p>de la Cámara de Representantes</p>

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

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
	<p>su plan local de seguridad vial.</p> <p>Parágrafo 2°: En los distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de tránsito implementarán planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana podrán desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por</p>	<p>su plan local de seguridad vial.</p> <p>Parágrafo 2°: En los distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de tránsito implementarán planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana podrán desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán</p>	

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
	<p>Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.</p>	<p>Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.</p>	
	<p>ARTÍCULO 17. El artículo 143 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 143. DAÑOS MATERIALES. En todo accidente de tránsito donde sólo se causen daños materiales en los que resulten afectados vehículos asegurados o no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones personales, los</p>	<p>ARTÍCULO 16. El artículo 143 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 143. DAÑOS MATERIALES. En todo accidente de tránsito donde sólo se causen daños materiales en los que resulten afectados vehículos asegurados o no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan lesiones</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria de la Cámara, de conformidad con el ajuste que se explica a continuación:</p> <p>Los congresistas conciliadores, de conformidad con la jurisprudencia constitucional, en lo que refiere a las facultades que le asisten para la elaboración del</p>

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
	<p>el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p>	<p>reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p>	
	<p>CAPITULO VII OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>ARTÍCULO 16. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el</p>	<p>CAPITULO VII OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>ARTÍCULO 15. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes</p>

TEXTO APROBADO EN SENADO	TEXTO APROBADO EN CÁMARA	TEXTO ACOGIDO PARA LA CONCILIACIÓN	OBSERVACIONES
	<p>conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente podrán recaudar todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para tal efecto, el material probatorio recaudado con estas condiciones complementará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente.</p> <p>Independientemente de que los vehículos involucrados en un accidente de este tipo asegureados o no, los conductores deben retirar</p>	<p>personales, los conductores, entidades aseguradoras y demás interesados en el accidente recaudarán todas las pruebas relativas a la colisión mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas, que permitan la atención del mismo en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Para tal efecto, el material probatorio recaudado con estas condiciones reemplazará el informe de accidente de tránsito que expide la autoridad competente.</p> <p>Independientemente de que los vehículos involucrados en un accidente de este tipo asegureados o no, los conductores</p>	<p>texto conciliado que se someterá a discusión y votación, proponen la eliminación de las palabras podrán y reemplazará del inciso primero de la norma, pues se considera que de esta manera se expresa con mayor precisión la intención del legislador, tal y como fue plasmada en los informes de ponencia para primer y segundo debate en la Cámara de Representantes. De esta manera, no solo se corrige una evidente antinomia dentro del mismo artículo, sino que se garantiza a los destinatarios de la norma una redacción que no dé lugar a interpretaciones equivocadas sobre el</p>

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

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

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

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

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

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

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

III. TEXTO CONCILIADO

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

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

El Congreso de Colombia,
DECRETA:

CAPÍTULO I
OBJETO Y PRINCIPIOS GENERALES

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

ARTÍCULO 2º. Principios generales. Las Entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, la seguridad vehicular, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas, bajo los siguientes principios de seguridad vial:

a) Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y las bermas seguras, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y reducir el número de lesiones graves.

b) Responsabilidad compartida. Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo a su participación en el sistema: los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de la infraestructura vial; así como los usuarios de las vías; y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos.

c) Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables fuera de él (peatones, ciclistas y motociclistas).

II. PROPOSICIÓN

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


Firman los Honorables Congresistas,



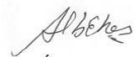
JUAN DIEGO GÓMEZ
Senador de la República
Partido Conservador



EMETERIO MONTES DE CASTRO
Representante a la Cámara
Partido Conservador



ANA MARÍA CASTAÑEDA
Senador de la República
Partido Cambio Radical



NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY
Representante a la Cámara
Partido Conservador

<p>d) Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito, del ámbito nacional, deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país; para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO II OBLIGATORIEDAD DE LA REGLAMENTACIÓN SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES Y LA INFRAESTRUCTURA VIAL.</p> <p>ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores. El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial unificarán y armonizarán todas las regulaciones relacionadas con la seguridad vial vehicular de manera que sean consistentes con la normativa internacional. En ese marco, de manera gradual y en un plazo no mayor a 3 años, el Ministerio de Transporte elaborará un cronograma y el plan de trabajo para la implementación del Acuerdo de las Naciones Unidas de 1958.</p> <p>El Ministerio de Transporte deberá garantizar respecto a los fabricantes, el cumplimiento de las normas técnicas de producción y fabricación e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.</p> <p>Parágrafo. El término de los 3 años de que trata el presente artículo, comenzará a contar una vez entre en vigencia la norma que ratifique el Acuerdo internacional de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor de 1958, en cuyo caso se deberá incluir el trámite correspondiente a la homologación de los vehículos.</p> <p>ARTÍCULO 4º. Obligatoriedad de incorporar en el diseño vial especificaciones que prevengan y disuadan comportamientos de los usuarios que puedan poner en riesgo su vida, su integridad personal y su salud o la de terceros. Para todos los efectos de diseño de vías de todas las jerarquías y para intervenciones de construcción de vías nuevas, rectificación, mejoramiento, rehabilitación y/o mantenimiento, el diseño de especificaciones técnicas incluyendo dispositivos viales, señalización y distribución, deberá prever mecanismos de disuasión de comportamientos de los usuarios que pongan en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables, esto sin excluir a ningún actor vial del uso de las vías del territorio nacional.</p> <p>ARTÍCULO 5º. Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. El diseño geométrico de vías, deberá considerar adicionalmente, siempre y cuando lo permita la capacidad y jerarquía de la vía; las especificaciones necesarias para buses, vehículos livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los efectos de diseño de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuados en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones</p>	<p>que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos.</p> <p>Parágrafo. La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará los estándares técnicos y procesos que en materia de seguridad vial deben cumplir dichos dispositivos, así como la señalización en vía.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO III LICENCIA DE CONDUCCIÓN</p> <p>ARTÍCULO 6º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.</p> <p>El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, huella y tipo de sangre, fecha de nacimiento, categorías autorizadas, restricciones, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió.</p> <p>Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.</p> <p>Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, podrá solicitar la expedición adicional de la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control, y podrá ser presentada desde cualquier dispositivo tecnológico portátil.</p> <p>La licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, sin costo alguno. El Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.</p> <p>Parágrafo. Las autoridades de tránsito, organismos de tránsito y agentes de</p>
<p>tránsito deberán dar por cumplida la obligación de portar los documentos como: documento de identidad, licencia de conducción, licencia de tránsito, seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y certificado de revisión técnico mecánica y de gases, mediante la consulta en los Sistemas de Información establecidos por la autoridad de tránsito competente, sin que sea exigible su presentación en físico.</p> <p>ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 119 del Decreto Ley 2106 de 2019, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> <p>Para vehículos particulares:</p> <p>a) Saber leer y escribir. b) Tener dieciséis (16) años cumplidos. c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción, practicados por Instituciones de Educación Superior de Naturaleza Pública reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional, que garanticen cobertura nacional para la realización de las pruebas, en el marco de la autonomía de las mismas y de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.</p> <p>En las entidades territoriales donde las Instituciones de Educación Superior mencionadas en el inciso anterior, no puedan garantizar la cobertura en la prestación de dicho servicio, se facultará a las autoridades públicas y entidades privadas que estén registradas en el sistema RUNT, para practicar los exámenes de que trata este literal, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>En todo caso las entidades competentes suscribirán contratos donde se establezcan claramente las condiciones para realizar los exámenes.</p> <p>d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT. e) Presentar certificado en el que conste una condición idónea, la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT.</p> <p>Para vehículos de servicio público:</p> <p>Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y, aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Las condiciones para la</p>	<p>prestación de este servicio serán las mismas previstas en el literal c) del inciso anterior.</p> <p>Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO. Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos y los instrumentos médicos pertinentes que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la franja horizontal y vertical.</p> <p>ARTÍCULO 8. Adiciónese el artículo 136 A, a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"Artículo 136 A. Condiciones mínimas de validez de los cursos sobre normas de tránsito y sanciones por fraude. Todos los cursos sobre normas de tránsito previstos en el artículo 136 de este Código para la reducción de la sanción, deberán ser impartidos por los Organismos de Tránsito o Centros Integrales de Atención, y ser especializados según el tipo de vehículo, de licencia de conducción y de infracción, respectivamente.</p> <p>El infractor a quien se le compruebe que hizo fraude o se benefició de un curso sobre normas de tránsito fraudulento, se hará acreedor a una multa de hasta cien (100) salarios mínimos legales diarios vigentes, y a la suspensión de la licencia de conducción hasta por tres (3) años.</p> <p>Si la Superintendencia de Transporte a través de su sistema de control y vigilancia (SICOV) detecta indicios de fraude, falsedad o suplantación en la realización de estos cursos determinará para el infractor o conductor la pérdida del descuento de la multa y compulsará copias a la Fiscalía General de la Nación para lo pertinente. Esto, sin perjuicio del procedimiento sancionatorio que debe adelantarse contra el Organismo de Tránsito u Organismo de Apoyo a la Autoridad de Tránsito que se prestó para dicha conducta."</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO IV OBLIGACIONES DE MOTOCICLISTAS, MOTOCICLOS Y MOTOTRICICLOS</p> <p>ARTÍCULO 9. Modifíquese el artículo 96 de la Ley 769 de 2002, así:</p>

<p>*Artículo 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y mototriciclos. Las motocicletas se sujetarán a las siguientes normas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Deben transitar ocupando un carril, observando lo dispuesto en los artículos 60 y 68 del Presente Código. 2. Podrán llevar un acompañante en su vehículo, el cual también deberá utilizar casco y la prenda reflectiva exigida para el conductor. 3. Deberán usar de acuerdo con lo estipulado para vehículos automotores, las luces direccionales. De igual forma utilizar, en todo momento, los espejos retrovisores. 4. Todo el tiempo que transiten por las vías de uso público, deberán hacerlo con las luces delanteras y traseras encendidas. 5. El conductor y el acompañante deberán portar siempre el casco de seguridad, conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. En todo caso, no se podrá exigir que el casco contenga el número de placa correspondiente al del vehículo en que se moviliza. 6. No se podrán transportar objetos que disminuyan la visibilidad, que incomoden al conductor o acompañante o que ofrezcan peligro para los demás usuarios de las vías*. <p style="text-align: center;">CAPÍTULO V REGISTRO DE LESIONES CORPORALES EN LAS VÍAS NACIONALES CONCESIONADAS Y NO CONCESIONADAS Y REGISTRO DE PARQUE AUTOMOTOR INVOLUCRADO EN SINIESTROS VIALES CON RESULTADO DE MUERTE O LESIÓN.</p> <p>ARTÍCULO 10. Registro de personas fallecidas y lesionadas en las vías del país. Con el objeto de consolidar la información relacionada con fatalidades y lesiones causadas por accidentes de tránsito, que permita informar a los usuarios de las vías y a los formuladores de política pública en seguridad vial, las autoridades de tránsito deberán reportar al Sistema de Información de Reportes de Atenciones en Salud de Víctimas de Accidentes de Tránsito (SIRAS) en el Registro Nacional de Accidentes de tránsito del RUNT, los sectores y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales y fatalidad. El Ministerio de Transporte garantizará que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial reglamentará las condiciones de reporte, frecuencia y desagregación de la información a detalle.</p> <p>Parágrafo. Para el cumplimiento de la finalidad pretendida con la Ley 2161 de</p>	<p>2021 de combatir el fraude y mejorar la movilidad, todas las entidades aseguradoras, tanto las que ofrecen el SOAT como las que ofrecen el seguro complementario y voluntario previsto en su artículo 4, separada o conjuntamente, dentro del proceso de reclamación, deberán verificar el accidente, mediante la utilización de herramientas técnicas y tecnológicas o cualquier otro medio probatorio, en forma oportuna, segura y que garantice la autenticidad, integridad, conservación y posterior consulta y uso probatorio de la información. Asimismo, las entidades aseguradoras y la ADRES podrán objetar las reclamaciones con base en el material probatorio recaudado si detectan fraude.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO VI VELOCIDAD</p> <p>ARTÍCULO 12. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.</p> <p>PÁRAGRAFO 1. Las patinetas y bicicletas eléctricas o a gasolina no podrán sobrepasar los 40Km/h.</p> <p>PÁRAGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales, estarán facultadas, en el marco de su</p>
<p>jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.</p> <p>ARTÍCULO 13. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora. Para el caso de vías doble calzada que no contengan dentro de su diseño pasos peatonales, la velocidad máxima será de 120 kilómetros por hora.</p> <p>Para el servicio público de carga, el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los ochenta (80) kilómetros por hora.</p> <p>Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.</p> <p>PÁRAGRAFO 1. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas señaladas en el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales estipuladas en el presente artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía, los usuarios vulnerables, el uso del suelo y, el número de muertos y lesionados.</p> <p>PÁRAGRAFO 2. Excepcionalmente y teniendo en cuenta lo establecido el estudio técnico, diseño de la infraestructura y lo dispuesto en la "Metodología para establecer la velocidad límite en las vías colombianas" que expidan el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en función del contexto, tipo de vía, funcionalidad, las características operacionales de la infraestructura vial y demás criterios en el marco del enfoque de sistema seguro, que propendan por una movilidad eficiente y la protección de la vida de todos los actores viales. Los tramos viales en los que se presenten condiciones idóneas de infraestructura y seguridad vial, las entidades territoriales o la Nación, según sus competencias, estarán facultadas, en el marco de su jurisdicción territorial de establecer límites de velocidad superiores a los establecidos en este artículo.</p> <p>ARTÍCULO 14. IMPLEMENTACIÓN DE PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL.</p> <p>Los Planes Locales de Seguridad Vial que formulen los distritos, áreas metropolitanas, departamentos y los municipios se armonizarán con base en los</p>	<p>fundamentos y políticas definidos en el Plan Nacional de Seguridad Vial. Las entidades territoriales del orden departamental, así como las ciudades capitales del país; deberán formular, adoptar e implementar sus planes locales de seguridad vial de manera obligatoria.</p> <p>Parágrafo 1°: Para las demás entidades territoriales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial determinará la obligatoriedad de la formulación, adopción e implementación de dicho instrumento, previo análisis de criterios técnicos establecidos por esta entidad en su condición de máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Sin detrimento de lo anterior; por iniciativa propia, las entidades territoriales que lo identifiquen como necesario, podrán proceder a la formulación, adopción e implementación de su plan local de seguridad vial.</p> <p>Parágrafo 2°: En los distritos y departamentos, además de los municipios de categoría especial, I, II y III que cuenten con Autoridad de tránsito implementarán planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>Las entidades oficiales a cargo del desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial nacional, departamental y urbana podrán desarrollar planes de auditoría en los tramos de alta siniestralidad vial e implementar planes de gestión de la velocidad que deberán ser actualizados cada 2 años. Dichos planes serán reglamentados por el Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p style="text-align: center;">CAPÍTULO VII OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>ARTÍCULO 15. El sistema de control y vigilancia que adopte la Superintendencia de Transporte para los Organismos de Apoyo a las autoridades de tránsito de conformidad con la Ley 2050 de 2020, asegurará y auditará el recaudo y traslado de los recursos a favor del Fondo Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, para la disminución de accidentes de tránsito. Para el cálculo de la tarifa facturada al usuario por concepto del Uso del Sistema de Control y Vigilancia, anualmente el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de inversión, ampliación de cobertura, operacionales, de mantenimiento, y los demás relacionados y necesarios para la operación del sistema, así como la cantidad de trámites que se realicen. Para el primer año la tasa se calculará de acuerdo al histórico de trámites registrados en el RUNT.</p> <p>ARTÍCULO 16. El artículo 143 de la Ley 769 de 2002 quedará así:</p> <p>*ARTÍCULO 143. DAÑOS MATERIALES. En todo accidente de tránsito donde sólo se causen daños materiales en los que resulten afectados vehículos asegurados o no asegurados, inmuebles, cosas o animales y no se produzcan</p>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 21. Sostenibilidad financiera del Fondo de Modernización del Parque Automotor de Carga. En adición a las fuentes de financiación previstas en el artículo 307 de la Ley 1955 de 2019 y las demás que se prevean en la normatividad vigente, el Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga se financiará con un porcentaje del valor de las operaciones de transporte terrestre de carga que se preste como servicio público intermunicipal o nacional, en vehículos con peso bruto vehicular superior a 10,5 toneladas.

El Gobierno Nacional establecerá la tarifa por cada operación de transporte, considerando i) la diferencia entre la meta anual y la edad promedio actual del parque automotor de carga de vehículos con peso bruto vehicular superior a 10,5 toneladas; ii) el valor promedio de un vehículo nuevo con peso bruto vehicular superior a 10,5 toneladas, y iii) la cantidad de operaciones registradas en el Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC por cada anualidad. La tarifa no podrá ser superior al 0.1% calculado sobre el valor a pagar establecido en el manifiesto de carga.

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

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

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

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

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

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

Firman los Honorables Congresistas,

JUAN DIEGO GÓMEZ
Senador de la República
Partido Conservador

ANA MARÍA CASTAÑEDA
Senador de la República
Partido Cambio Radical

EMETERIO MONTES DE CASTRO
Representante a la Cámara
Partido Conservador

NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY
Representante a la Cámara
Partido Conservador

CONTENIDO

Gaceta número 627 - Lunes, 6 de junio de 2022

**SENADO DE LA REPÚBLICA
INFORMES DE CONCILIACIÓN**

Págs.

Informe de conciliación y texto conciliado al Proyecto de ley número 380 de 2021 Cámara – 014 de 2020 Senado, acumulado con el Proyecto de ley número 167 de 2020 Senado, por la cual se promueve la política de emprendimiento social.....	1
Informe de conciliación y texto conciliado al Proyecto de ley número 456 de 2022 Cámara – 408 de 2021 Senado, por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones –Ley Julián Esteban.	8