



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 1105

Bogotá, D. C., viernes, 27 de agosto de 2021

EDICIÓN DE 31 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

# CÁMARA DE REPRESENTANTES

## PONENCIAS

### PONENCIA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 097 DE 2021 CÁMARA

*por medio del cual se modifica el artículo 263 de la Constitución Política de Colombia.*

Bogotá D.C. agosto de 2021

Doctor,  
**JULIO CESAR TRIANA QUINTERO**  
Presidente  
Comisión Primera  
Cámara de Representantes  
Ciudad

**Referencia:** Ponencia primer debate del Proyecto de Acto Legislativo 097 de 2021 Cámara "Por medio del cual se modifica el artículo 263 de la Constitución Política de Colombia"

Respetado señor presidente:

En cumplimiento del encargo realizado por la Mesa Directiva de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el Artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Acto Legislativo 097 de 2021 Cámara "Por medio del cual se modifica el artículo 263 de la Constitución Política de Colombia". El Informe de Ponencia se rinde en los siguientes términos:

#### I. TRAMITE

El Proyecto de Acto Legislativo 097 de 2021 Cámara fue radicado el 20 de julio de 2021 por los Honorables Representantes a la Cámara, Buenaventura León León, Alfredo Ape Cuello Baute, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón, Adriana Magali Matiz Vargas, Juan Carlos Wills Ospina, Armando Antonio Zabaraín de Arce, Juan Carlos Rivera Peña, José Gustavo Padilla Orozco, Wadith Alberto Manzur Imbett, Nidia Marcela Osorio Salgado, Felix Alejandro Chica Correa, Emeterio José Montes De Castro, José Elver Hernández Casas, Germán Alcides Blanco Álvarez, Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán, Diela Liliana Benavides Solarte, Jaime Felipe Lozada Polanco, Yamil Hernando Arana Paduaui y Felipe Andrés Muñoz Delgado.

#### II. OBJETO DEL PROYECTO

El objeto del Proyecto de Acto Legislativo es modificar el procedimiento para la distribución de las curules de elección popular, conforme a las mayores votaciones obtenidas, garantizando así la representación de la voluntad de los ciudadanos en las corporaciones de elección popular.

#### III. MARCO LEGAL.

##### La Declaración Universal De Derechos Humanos

**ARTÍCULO 21.** En este artículo se establece como derecho a cada ciudadano, el participar en el gobierno de su país, directamente o por medio de representantes libremente escogidos, en condiciones de igualdad tanto para los ciudadanos votantes como para los candidatos. Expone de igual manera que la voluntad del pueblo es la base de la autoridad del poder público.

#### IV. CONSTITUCIÓN POLÍTICA

**Artículo 1o.** Colombia es un estado social de derecho democrático, participativo y pluralista, consecuentemente debe garantizar la participación de sus ciudadanos a cargo de elección popular.

**Artículo 2o.** Como fines esenciales del estado, se presentan el servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución. Además de facilitar la participación en las decisiones correspondientes a la vida económica, política, administrativa y cultural.

**Artículo 40.** En este artículo se estipula el derecho que tienen los ciudadanos a participar en la conformación, ejercicio y control del poder político, garantizando la equidad y efectiva participación de la mujer en los niveles decisorios de la Administración Pública. Esto de igual manera permite:

- Elegir y ser elegido.
- Participar en elecciones, plebiscitos, referendos, consultas populares y otras formas de participación democrática.
- Constituir partidos, movimientos y agrupaciones políticas sin limitación alguna; formar parte de ellos libremente y difundir sus ideas y programas.
- Revocar el mandato de los elegidos.
- Tener iniciativa en las corporaciones públicas.

<p>f. Interponer acciones públicas en defensa de la Constitución y de la ley.</p> <p>g. Acceder al desempeño de funciones y cargos públicos.</p> <p><b>V. JURISPRUDENCIA</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sentencia C-230A/08:</b> En la cual se expresa que la participación política puede ser definida como la base para la fijación de destinos y metas colectivas, que beneficien el rumbo de la totalidad de la sociedad contribuyendo así a la importancia y consolidación de la opinión individual, conformado fuertes lazos de voluntad colectiva para así adoptar decisiones de carácter político, decisiones que es el Estado quien debe garantizar, empezando por la participación en las contiendas electorales.</li> <li>• <b>Sentencia C-145 / 94:</b> Expone la Corte que mediante los procedimientos electorales los ciudadanos conforman y controlan los órganos representativos, así como toman de manera directa determinadas decisiones por medio de referendos, consultas y otros mecanismos de democracia participativa. De igual manera, esta sentencia manifiesta que las funciones electorales son la expresión orgánica del principio democrático.</li> </ul> <p><b>VI. CONTEXTO</b></p> <p>En cuanto al desarrollo normativo del cuociente electoral encontramos que este se incluyó en el ordenamiento jurídico por medio del Decreto 2241 de 1986, incorporándose de igual manera en el artículo 172 de la Constitución Política de 1986 expresando:</p> <p><i>"ARTICULO 172. Para asegurar la representación proporcional de los partidos, cuando se vote por dos o más individuos en elección popular o en una corporación pública, se empleará el sistema de cuociente electoral.</i></p> <p><i>El cuociente será el número que resulte de dividir el total de los votos válidos por el de puestos por proveer.</i></p> <p><i>Si se tratare de la elección de solo dos individuos, el cuociente será la cifra que resulte de dividir el total de votos válidos por el número de puestos por proveer, más uno.</i></p>	<p><i>La adjudicación de puestos a cada lista se hará en el número de veces que el cuociente quepa en el respectivo número de votos válidos.</i></p> <p><i>Si quedaren puestos por proveer, se adjudicarán a los mayores residuos, en orden descendente."</i></p> <p>En el mismo sentido, la primera redacción del artículo 263 de la Constitución Política de 1991 se estableció:</p> <p><b>ARTICULO 263.</b> <i>Para asegurar la representación proporcional de los partidos, cuando se vote por dos o más individuos en elección popular o en una corporación pública, se empleará el sistema de cuociente electoral. El cuociente será el número que resulte de dividir el total de los votos válidos por el de puestos por proveer. La adjudicación de puestos a cada lista se hará en el número de veces que el cuociente quepa en el respectivo número de votos válidos. Si quedaren puestos por proveer, se adjudicarán a los mayores residuos, en orden descendente."</i></p> <p>Fue así, hasta el Acto Legislativo 01 de 2003, por medio del cual se insertó la cifra repartidora en el ordenamiento jurídico la cual tiene como fin asignar las curules dependiendo del cálculo entre el total de votos válidos, dividido en el número de curules o cargos a proveer. El resultado de la operación matemática instituye el número base que se necesita para determinar el número de cargos o curules para asignar.</p> <p>Acorde a lo anterior, se presentan situaciones de candidatos quienes representan a un gran número de personas y, en consecuencia, obtienen una mayor votación para las listas de los partidos, logrando así la asignación de curules a candidatos con baja votación en comparación con candidatos de partidos políticos, que, si bien no tienen las mayores votaciones, su votación es superior al último de otras listas impulsadas por la votación de un solo candidato.</p> <p><b>VII. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</b></p> <p>A consecuencia del procedimiento actual de escogencia de curules, se ha venido presentando con gran fuerza, quejas de las voces ciudadanas solicitando que se permita la participación, con garantías, dentro de las elecciones a corporaciones públicas, puesto que un gran número de candidatos no pueden acceder a ellas con ocasión de la cifra repartidora, omitiendo así, la intención de representación del electorado.</p>
<p>Si bien, es más que necesario el fortalecimiento de los partidos políticos, el permitir que las curules sean otorgadas a miembros de listas con bajas votaciones, se considera una afectación a la democracia participativa promulgada por la Constitución Política de Colombia, considerándose así, la gran importancia de que sean los candidatos con mayores votaciones quienes sean los acreedores de las curules a proveer.</p> <p>De las elecciones del Senado de la República en 2018 se ha logrado determinar que, dentro de los 100 candidatos con mayor votación, 22 no obtuvieron su curul, lo que representan 1.374.030 votos de personas que no cuentan con quien creen conveniente lo represente y garantice su participación en las decisiones de acuerdo a las necesidades particulares de distintas regiones, acorde a la vida económica, política, administrativa y cultural como lo establece el artículo 2 de la Constitución política de Colombia.</p> <p>Por otra parte, hay que resaltar que la ciudadanía vota por un candidato, siendo este el más cercano a la población recibiendo las problemáticas para proponer soluciones en las diferentes corporaciones que contribuyan al desarrollo de la población a quien representan y en consecuencia se debe garantizar el acceso a aquellas curules por los candidatos con mayores votaciones obtenidas.</p> <p>En cuanto a la democracia como principio del Estado, se genera una serie de afectaciones hacia los ciudadanos que han participado del ejercicio pleno y han ejercido su voto considerando a un candidato idóneo para representarlo en las diferentes corporaciones, viéndose involucrados temas esenciales como la confianza hacia al candidato, temas de interés e ideología, pero por cuestiones de cifra repartidora no puede acceder a la curul en ocasiones llegando a generar una acumulación de poder afectando así la democracia.</p> <p><b>ASIGNACIÓN DE CURULES</b></p> <p>En cuanto a la asignación de las curules, se genera una mayor representatividad de los ciudadanos que buscan otorgar su confianza a los candidatos, cuando son elegidos por su mayor votación por cuanto, la votación de un solo candidato no garantiza que los demás miembros de la lista representen a la población electoral que voto por solo un miembro de la lista.</p> <p>Se presenta actualmente la situación, donde las personas no están confiando en los partidos o movimientos políticos, siendo el 12,2% a nivel nacional; el 11,7% en correspondiente a cabeceras municipales y 13, 8% de centros poblados y rural disperso, por lo cual, llama la atención que los centros poblados y sector rural la</p>	<p>cifra es mayor teniendo en cuenta el poco contacto que se presenta entre los partidos políticos y estos sectores de la población. Encontrándose así, que son los candidatos propiamente quienes se acercan al electorado, más que los partidos políticos.</p> <p>De igual forma, acorde a las votaciones para el Senado de la República para 2018 se puede establecer que: no pudieron acceder a los curules 22 candidatos que tuvieron una alta votación, pero por cuestiones de cifra repartidora, dejando sin representación a 1.374.030 ciudadanos cifra representativa para la democracia en Colombia. En el mismo sentido, en el Concejo de Bogotá se presenta que de 40 mayores votaciones 7 no obtuvieron la curul cerca del 17 % correspondiendo a 100.330 votos perdidos en el mismo sentido.</p> <p>Se encuentra entonces oportuna la asignación de las curules en orden descendente por votación, evitando que dentro del poder legislativo se acumulen poderes y que en el mismo sentido se fomente el desarrollo de la democracia participativa respondiendo al correcto ejercicio de estas corporaciones.</p> <p>Es así, como el presente Proyecto de Acto Legislativo busca la asignación de las curules por medio de cuociente electoral destacando las mayores votaciones y una representación acorde al electorado que acompañó al candidato en sus votaciones, teniendo en cuenta que las dinámicas electorales han venido en constante transformación, centrándose en distintas ocasiones en el candidato más que en el partido político, viéndose así la necesidad de ir legislado acorde a las nuevas realidades.</p> <p>En virtud de lo anterior, es la situación actual electoral de país que presenta la necesidad de impulsar el presente proyecto con el fin de que sean puestas en vigencia estas modificaciones para el año 2024, buscando así avanzar en que la representación electoral se garantice los espacios de participación de la ciudadanía con garantías de igualdad, siendo los electores los principales beneficiados en cuanto a su representación en las diferentes corporaciones.</p> <p><b>VIII. CONFLICTO DE INTERESES</b></p> <p>En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, disposición por medio de la cual se le imparte a los autores y ponentes la obligación de presentar en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o</p>

eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, me permito argumentar que:

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

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

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

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

En virtud de lo anterior, es dable argumentar que frente al proyecto de ley objeto de estudio, los Honorables Congresistas no se encuentran en conflicto de intereses, pues se pretende modificar de forma transitoria las condiciones de un derecho electoral que le asiste a la comunidad en general.

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

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

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

Así mismo, "...Para que se configure la causal de pérdida de investidura es necesario haber conformedo el quórum o haber participado el congresista en el debate o votación del asunto". Si el congresista se retira y no vota, no se configura la causal.

**IX. PROPOSICIÓN.**

Considerando los argumentos expuestos y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5 de 1992, presento ponencia favorable y, en consecuencia, solicito a los miembros de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes dar primer debate al Proyecto de Acto Legislativo 097 de 2021c "Por medio del cual se modifica el artículo 263 de la Constitución Política de Colombia".

Cordialmente,

**BUENAVENTURA LEÓN LEÓN**  
Representante a la Cámara

**X.** Teniendo en cuenta lo anterior, se propone el siguiente articulado,  
**PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NUMERO 097 DE 2021 CÁMARA**

**"Por medio del cual se modifica el artículo 263 de la Constitución Política de Colombia"**

El Congreso de Colombia

**Decreta:**

**Artículo 1.** Modifíquese el artículo 263 de la Constitución Política, el cual quedará así:

**Artículo 263.** Para garantizar la equitativa representación de los Partidos y Movimientos Políticos y grupos significativos de ciudadanos, las curules de las Corporaciones Públicas se distribuirán de mayor a menor votación acorde al cociente electoral entre las listas de candidatos que superen un mínimo de votos que no podrá ser inferior al tres por ciento (3%) de los votos válidos para Senado de la República o al cuarenta por ciento (40%) del cociente electoral en el caso de las demás Corporaciones, conforme lo establezcan la Constitución y la ley.

El cociente electoral es el mecanismo por el cual se divide el total de votos válidos por el número de curules por ser ocupadas en la corporación, asignando las curules por mayoría de votos en orden descendente, garantizando la efectiva representación y participación de los ciudadanos.

En las circunscripciones en las que se eligen dos miembros se aplicará el sistema de cociente electoral entre las listas que superen en votos el 30% de dicho cociente, en las circunscripciones en las que se elige un miembro, la curul se adjudicará a la lista mayoritaria.

Cuando ninguna de las listas supere el umbral, las curules se distribuirán entre todas las inscritas, de acuerdo con la regla de asignación que corresponda.

**Artículo 2. Vigencia.** El presente acto legislativo entrará en vigencia a partir del año 2024.

**BUENAVENTURA LEÓN LEÓN**  
Representante a la Cámara

## INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 063 DE 2021 CÁMARA

*por el cual se crea la declaración de conocimiento, acogimiento y aceptación de la Constitución Política de Colombia y se dictan otras disposiciones relacionadas.*

<p><b>INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NO. 063 DE 2021 CÁMARA "POR EL CUAL SE CREA LA DECLARACIÓN DE CONOCIMIENTO, ACOGIMIENTO Y ACEPTACIÓN DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES RELACIONADAS"</b></p> <p>Bogotá D.C., agosto de 2021</p> <p>Honorable Representante <b>JULIO CÉSAR TRIANA QUINTERO</b> Presidente <b>Comisión Primera Constitucional</b> Cámara de Representantes Ciudad.</p> <p style="margin-left: 40px;"><b>Asunto:</b> Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 063 de 2021 Cámara "Por el cual se crea la declaración de conocimiento, acogimiento y aceptación de la Constitución Política de Colombia y se dictan otras disposiciones relacionadas".</p> <p>Respetado señor Presidente:</p> <p>En cumplimiento del encargo hecho por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el Artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedo a rendir informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley No 063 de 2021 Cámara "Por el cual se crea la declaración de conocimiento, acogimiento y aceptación de la Constitución Política de Colombia y se dictan otras disposiciones relacionadas".</p>	<p><b>I. Trámite de la iniciativa.</b></p> <p>El Proyecto de Ley No. 063 de 2021 Cámara fue presentado por los Honorables Representantes, Margarita María Restrepo Arango, Enrique Cabrales Baquero, Edwin, Gilberto Ballesteros Archila, Hernán Humberto Garzón Rodríguez, Rubén Darío Molano Piñeros, José Eliecer Salazar López. Proyecto publicado en la Gaceta 947 de 2021.</p> <p>Igualmente, el pasado 17 de agosto de 2021, la Mesa Directiva de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes designó como ponente único al suscrito.</p> <p><b>II. Objeto.</b></p> <p>El presente Proyecto de Ley pretende crear un procedimiento por medio del cual se declare el conocimiento, acogimiento y aceptación de la Constitución Política como acto previo y voluntario al momento de obtener la Cédula de Ciudadanía.</p> <p><b>III. Necesidad de la iniciativa<sup>1</sup>.</b></p> <p>Siguiendo lo expresado en la exposición de motivos del proyecto de ley, son muy pocos los colombianos que conocen la Constitución Política. Por ejemplo, en 2017 el 15,5% de los ciudadanos no conocían cuáles eran los mecanismos de participación ciudadana<sup>2</sup>. Inclusive, algunos trabajos cualitativos han demostrado que los ciudadanos no conocen cuáles son sus</p> <hr style="width: 20%; margin-left: 0;"/> <p><small><sup>1</sup> Lo aquí expuesto busca mantener y no distorsionar la esencia de la justificación expresada en el proyecto de ley radicado.</small></p> <p><small><sup>2</sup> DANE, <i>Boletín Técnico: Encuesta de Cultura Política 2017</i>, PDF, Bogotá: DANE, Septiembre 28, 2017.</small></p>
<p>derechos fundamentales<sup>3</sup> 4 y cómo pueden reclamar su protección<sup>5</sup>. Esto, a pesar de que la Constitución Política de 1991 lleva vigente 30 años.</p> <p>Por lo tanto, un primer objetivo de este proyecto de ley es aumentar la instrucción cívica de la Constitución Política, esto, siguiendo los lineamientos de la Ley General de la Educación (Ley 115 de 1994), que en su artículo 11 establece los contenidos pedagógicos de enseñanza obligatoria del estudio comprensión y la práctica de la Constitución y la instrucción cívica en los establecimientos educativos oficiales o privados, y así, seguir fomentando el patriotismo, el sentido de pertenencia y un punto de vista crítico en nuestra juventud.</p> <p>Además, la declaración y la ceremonia de entrega de la cédula de ciudadanía permitiría que los ciudadanos puedan acceder a la Constitución en medio físico o digital, cumpliendo con lo establecido en el artículo 41 de la Carta que reza: "El Estado divulgará la Constitución".</p> <p>La pretensión es incluyente: la ley dispone el acceso de personas con discapacidad al texto de la Constitución Política, en concordancia con la recién aprobada ley de capacidad jurídica<sup>6</sup> y con la Convención de Derechos Humanos de Personas con Discapacidad. Así mismo, impone a la Registraduría y al INCI una obligación de contar con una Constitución apta para personas con discapacidad visual y de actualizarla frecuentemente, en cumplimiento del derecho a la igualdad entendida en sentido material.</p> <p>Sin embargo, este proyecto no afecta ni impone ninguna obligación a las comunidades étnicas, para que estas puedan participar en el proceso de</p>	<p>creación legislativo y que se surta la consulta previa, conforme al derecho fundamental del que gozan esas comunidades según lo establecido en el Convenio 169 de la OIT y que ha sido desarrollado en varios fallos de la Corte Constitucional<sup>7</sup>.</p> <p>El proyecto tiene un segundo objetivo: aumentar la legitimidad de la Constitución Política de Colombia. John Rawls ha explicado la idea del consenso constitucional, según la cual los actores políticos se ponen de acuerdo en unas reglas mínimas que todos prometen cumplir y alrededor de las cuales se fundamenta el debate político. Esas reglas permiten que las diferencias se resuelvan a través del derecho<sup>8</sup>. No en vano los teóricos conocidos como los contractualistas (Hobbes, Locke y Rousseau) fundamentaban el respeto a la autoridad (o, en otras palabras, la legitimidad de estas) en un pacto o contrato social en el que se entregaban algunas libertades a cambio de unos bienes jurídicos<sup>9</sup>.</p> <p>Sin embargo, en Colombia el consenso constitucional ha sido endeble, pues varios actores, como el ELN, los grupos paramilitares y anteriormente las FARC han desconocido el pacto social (la Constitución Política de Colombia)<sup>10</sup>.</p> <p>Precisamente, el presente proyecto busca que las personas tengan conocimiento de la importancia de nuestra Carta Magna, para que al momento de ejercer sus derechos políticos sean conscientes del funcionamiento de la democracia colombiana: (i) el respeto a los derechos fundamentales<sup>11</sup>, (ii) pero también de los deberes establecidos en la Constitución, (iii) la aceptación de que por regla general las decisiones se</p>

<sup>3</sup> Julieta Lemaitre Ripoll y Mauricio Albarracín Caballero, "Patrullando la dosis personal: la represión cotidiana y los debates de políticas públicas sobre el consumo de drogas ilícitas en Colombia," en *Políticas antidroga En Colombia: Éxitos, fracasos y extravíos* (Bogotá: Universidad de los Andes, 2011).

<sup>4</sup> Julieta Lemaitre Ripoll, "alcances de la reforma legal: la prohibición de despido a la mujer embarazada en Colombia," en *Más allá del derecho: Justicia y Género en América Latina*, Equidad y Justicia (Bogotá: Universidad de los Andes, 2005).

<sup>5</sup> Laura Cecilia Porras Santanilla, "Viviendo Del Rebusque:" A Study of How Law Affects Street Rebuscadores in Bogotá, Tesis de doctorado, University of Ottawa, 2018 (Ottawa, 2018).

<sup>6</sup> Congreso de la República, "TEXTO CONCILIADO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 027 DE 2017 CÁMARA Y 236 DE 2018 SENADO," *Gaceta del Congreso* (Bogotá), Junio 17, 2019, N°560 ed.

<sup>7</sup> Véanse, entre otras, las sentencias SU-123/18 (MM.PP. Albero Rojas Ríos, Rodrigo Uprimny Yepes), SU-217/17 (M.P. María Victoria Calle Correa), SU-097/17 (M.P. María Victoria Calle Correa), SU-083/03 (M.P. Álvaro Tafur Galvis).

<sup>8</sup> Jhon Rawls, "The Idea Of An Overlapping Consensus," *Oxford Journal of Legal Studies* 7, no. 1 (marzo 1, 1987): 1-16.

<sup>9</sup> Juan Fernando Jaramillo Pérez et al., *El Derecho frente al poder: surgimiento, desarrollo y crítica del Constitucionalismo Moderno* (Bogotá: Universidad Nacional De Colombia, 2018).

<sup>10</sup> Jorge Andrés Hernández Vásquez, "La Constitución de Colombia de 1991 y sus enemigos. El fracaso del Consenso Constitucional," *Colombia Internacional* 79 (2013): 49-79.

<sup>11</sup> Corte Constitucional, Sentencia T-406/92, M.P. Ciro Angarita Barón.

toman por mayoría, como se origina de la idea clásica de democracia<sup>12</sup> pero que (iv) en ocasiones las mayorías deben ser limitadas para evitar que se vulneren los derechos de las minorías<sup>13 14 15 16</sup>. Estas reglas básicas deben ser aceptadas por toda persona que desee ser ciudadano colombiano, haya llegado a la mayoría de edad y tenga posibilidades reales de conocer la Constitución y dar un consentimiento libre e informado sobre su voluntad de aceptar y acogerse al pacto social contenido en ella, en especial por los servidores públicos, pues sería inconcebible que las personas encargadas de velar por el cumplimiento de la Constitución Política y por la satisfacción del interés general no reconocieran la legitimidad político-jurídica de la Carta.

Sin embargo, como explica Jorge Andrés Hernández, eso no quiere decir que todos estén de acuerdo con las reglas mínimas, por el contrario, este

[N]o elimina las diferencias razonables que existen entre diversos actores políticos y sociales, e incluso entre miembros de la Corte Constitucional o del poder judicial, sobre la interpretación de artículos, instituciones o valores consignados en el texto constitucional. (...) Un orden constitucional fracasa si la división social sobre la interpretación de la constitución deriva en una división sobre la autoridad de la constitución misma y de sus instituciones<sup>17</sup>.

El formato de solicitud individual establecido en la presente ley permite que los ciudadanos puedan expresar libremente ante la Corte Constitucional, el Congreso y la Presidencia de la República sus observaciones y reparos sobre qué aspectos de la Constitución no están de acuerdo, pero aceptando que sus controversias se dirimen conforme a las reglas establecidas en ella. Estas

<sup>12</sup> David Held, *Modelos de Democracia* (Buenos Aires: Troquel, 1996), 1-56.

<sup>13</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-241/10, M.P. Juan Carlos Henao Pérez.

<sup>14</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-150/15, M.P. Mauricio González Cuervo.

<sup>15</sup> Corte Constitucional, Sentencia C-379/16, M.P. Luis Ernesto Vargas Silva.

<sup>16</sup> Marco Antonio Rivera León, "Jurisdicción Constitucional: Ecos Del Argumento Contramayoritario," *Cuestiones Constitucionales* 22 (2010): 223-260.

<sup>17</sup> Jorge Andrés Hernández Vásquez, *op. cit.*: 54.

instituciones podrían usar esa información como insumo relevante para sus decisiones. Por supuesto, no se busca estigmatizar a nadie por sus opiniones y las identidades de los inconformes serán tratadas como datos sensibles.

Con todo, la ley soluciona dos problemas de vigencia. En primer lugar, el de la retrospectividad: pues permite que los ciudadanos que no tuvieron oportunidad de hacer la Declaración, pero que ya obtuvieron su cédula, la hagan si así lo desean. Por último, establece un plazo de 6 meses para que empiece a regir, permitiendo que las instituciones, en especial la Registraduría, se preparen para el idóneo funcionamiento del trámite y de la Declaración.

**IV. Conflicto de intereses.**

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, "Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992", se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, a cuyo tenor reza:

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

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

*a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o*

*elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.*

*b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.*

*c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.*

(...)"

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

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

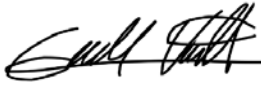
Se estima que la discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley no generaría ningún conflicto de interés en tanto se trata de un asunto de interés público o general.

No obstante, lo anterior, es menester precisar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación del presente Proyecto de Ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5 de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales en las que pueda estar inmerso.

**V. Pliego de modificaciones.**

TEXTO PROPUESTO EN EL PROYECTO DE LEY	TEXTO PROPUESTO PARA EL DEBATE	JUSTIFICACIÓN
"Por el cual se crea la declaración de conocimiento, acogimiento y aceptación de la Constitución Política de Colombia y se dictan otras disposiciones relacionadas"	"Por <del>el</del> la cual se crea la declaración de conocimiento, acogimiento y aceptación de <u>los derechos y deberes contenidos en</u> la Constitución Política de Colombia y se dictan otras disposiciones relacionadas"	Se realiza un ajuste de redacción en tanto se trataría de una ley y no de un acto legislativo. Igualmente, se puntualiza que el conocimiento debe ser en relación con los derechos y deberes, en la medida en que conocer toda la Constitución puede resultar ilusorio.
<b>ARTÍCULO 1. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto crear un procedimiento por el cual se declare el	<b>ARTÍCULO 1. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto crear un procedimiento por <b>medio del</b> cual se	Se hace un ajuste de redacción y se especifica que el conocimiento debe ser en relación con los

<p>conocimiento, el acogimiento y la aceptación de la Constitución Política como acto previo y voluntario al momento de obtener la Cédula de Ciudadanía.</p>	<p>declare el conocimiento, el acogimiento y la aceptación de <u>los derechos y deberes contenidos en</u> la Constitución Política como acto previo y voluntario al momento de obtener la Cédula de Ciudadanía.</p>	<p>derechos y deberes, en la medida en que conocer toda la Constitución puede resultar ilusorio.</p>	<p>consultar el texto íntegro y actualizado de la Constitución Política de Colombia, y deberá contener antes de la firma la siguiente declaración:</p>	<p><u>y deberes constitucionales, así como</u> la página web oficial donde se puede consultar el texto íntegro y actualizado de la Constitución Política de Colombia, y deberá contener antes de la firma la siguiente declaración:</p>	<p>Igualmente se resume la fórmula de la declaración para que sea más comprensible al ciudadano y se circunscriba al conocimiento de los derechos y deberes constitucionales.</p>
<p><b>ARTÍCULO 2. Definición.</b> La Declaración de conocimiento, acogimiento y aceptación de la Constitución es un acto solemne en el que los ciudadanos declaran voluntariamente que son conscientes de los derechos y deberes emanados de la Carta Política y se obligan a respetarlos.</p>	<p><b>ARTÍCULO 2. Definición.</b> La Declaración de conocimiento, acogimiento y aceptación de <u>los derechos y deberes contenidos en</u> la Constitución es un acto solemne en el que los ciudadanos declaran voluntariamente que son conscientes de los derechos y deberes emanados de la Carta Política y se obligan a respetarlos.</p>	<p>Se precisa la redacción bajo el argumento ya expuesto.</p>	<p>"Declaro que conozco la Constitución Política de Colombia; libre y voluntariamente acepto y me acojo al pacto social contenido en ella; juro que la respetaré y cumpliré, y asumiré las consecuencias de su incumplimiento; entiendo que en la democracia las decisiones se toman por mayoría, y entiendo también que bajo ninguna circunstancia las decisiones mayoritarias pueden afectar el núcleo esencial de los derechos fundamentales de las personas; ejerceré mis derechos y libertades con lealtad y buena fe, y de la misma manera cumpliré mis deberes y respetaré los derechos</p>	<p>"Declaro que conozco <u>los derechos y deberes contenidos en</u> la Constitución Política de Colombia; libre y voluntariamente acepto y me acojo al pacto social contenido en ella; <u>juro que la respetaré y cumpliré, me comprometo a respetarla y a cumplirla,</u> y asumiré las consecuencias de su incumplimiento"; <u>entiendo que en la democracia las decisiones se toman por mayoría, y entiendo también que bajo ninguna circunstancia las decisiones mayoritarias pueden afectar el núcleo esencial de los derechos fundamentales de las personas; ejerceré mis deberes y libertades</u></p>	<p>Asimismo, se elimina la obligatoriedad del juramento para evitar problemas relacionados con la libertad de religión o culto, e inclusive para evitar que riña con el derecho penal.</p> <p>Por su parte, se decide eliminar el proceso de recepción de inconformidades al considerar que sería un trámite engoroso que demandaría recursos tecnológicos y de personal, lo que consecuentemente implicaría contar con mayor presupuesto. Situación no prevista en el proyecto de ley.</p>
<p><b>ARTÍCULO 3. Formulario de solicitud individual de cédula de ciudadanía.</b> Antes de la expedición de la cédula de ciudadanía, el interesado deberá suscribir un formulario de solicitud. El formulario indicará la página web oficial donde se puede</p>	<p><b>ARTÍCULO 3. Formulario de solicitud individual de cédula de ciudadanía.</b> Antes de la expedición de la cédula de ciudadanía, el interesado deberá suscribir un formulario de solicitud. El formulario indicará <u>de manera didáctica y resumida los derechos</u></p>	<p>Se establece que dentro del formulario quede de manera didáctica el listado de derechos y deberes constitucionales para que sean de fácil acceso y no tengan que remitirse necesariamente a la página web que allí se dispone.</p>	<p>fundamentales de las personas; ejerceré mis deberes y respetaré los derechos</p>	<p><u>fundamentales de las personas; ejerceré mis deberes y libertades</u></p>	<p></p>
<p>y libertades de las demás personas".</p> <p>La firma puesta en este formulario se entiende plasmada bajo la gravedad del juramento.</p> <p>El formulario también deberá incluir un espacio en blanco en el que cada solicitante podrá plasmar, libre de apremio, sus observaciones y aun sus eventuales desacuerdos con el texto de la Constitución Política. Anualmente la Registraduría Nacional del Estado Civil recogerá estas inconformidades y enviará copia del listado al Congreso de la República, al Presidente de la República y a la Corte Constitucional. En todo caso, la autoridad de las observaciones y aun sus eventuales desacuerdos con el texto de la Constitución Política será un dato sensible conforme a lo dispuesto en la Ley 1582 de 2012.</p>	<p><u>con lealtad y buena fe, y de la misma manera cumpliré mis deberes y respetaré los derechos y libertades de las demás personas".</u></p> <p><u>La firma puesta en este formulario se entiende plasmada bajo la gravedad del juramento.</u></p> <p><u>El formulario también deberá incluir un espacio en blanco en el que cada solicitante podrá plasmar, libre de apremio, sus observaciones y aun sus eventuales desacuerdos con el texto de la Constitución Política. Anualmente la Registraduría Nacional del Estado Civil recogerá estas inconformidades y enviará copia del listado al Congreso de la República, al Presidente de la República y a la Corte Constitucional. En todo caso, la autoridad de las observaciones y aun sus eventuales desacuerdos con el texto de la Constitución Política será un dato sensible conforme a lo</u></p>	<p></p>	<p>El formulario será gratuito.</p> <p><b>ARTÍCULO 4. Entrega de la cédula de ciudadanía.</b> La entrega del documento de identidad al ciudadano, que llenare el formulario, se hará en ceremonia solemne, que podrá ser individual o colectiva, donde se tome el juramento y se recite de viva voz la declaración de aceptación y acogimiento a la Constitución Política. La Registraduría Nacional del Estado Civil deberá velar por que en esa ceremonia se le entregue a cada uno de los ciudadanos una copia gratuita de la Constitución Política, ya sea de forma física o digital.</p>	<p><u>dispuesto en la Ley 1582 de 2012.</u></p> <p>El formulario será gratuito.</p> <p><b>ARTÍCULO 4. Entrega de la cédula de ciudadanía.</b> La entrega del documento de identidad al ciudadano, <u>que llenare el formulario, se hará podrá llevar a cabo</u> en ceremonia solemne, que podrá ser individual o colectiva, donde <u>se tome el juramento y se recite de viva voz la declaración de aceptación y acogimiento a los derechos y deberes contenidos en</u> la Constitución Política. La Registraduría Nacional del Estado Civil deberá velar por que en esa ceremonia se le entregue a cada uno de los ciudadanos una copia gratuita de la Constitución Política <u>ya sea de forma física o en medio digital y eventualmente en medio físico cuando sea estrictamente necesario.</u></p>	<p>Se mejora la redacción siguiendo los argumentos antes expuestos.</p> <p>Se establece que la ceremonia sea facultativa toda vez que, por motivos de necesidad del servicio, salud pública, orden público, entre otros, puede llegar a ser imposible cumplir con este formalismo, lo que no puede ser un obstáculo para obtener la cédula de ciudadanía.</p> <p>Igualmente se prevé que por regla general se haga llegar la copia en medio digital y no físico, pensando en el erario público y en la sostenibilidad ambiental.</p>

<p>El Instituto Nacional para Ciegos y la Registraduría Nacional del Estado Civil entregarán un ejemplar de la Constitución apto para las personas con discapacidad visual.</p>	<p>El Instituto Nacional para Ciegos y la Registraduría Nacional del Estado Civil entregarán un ejemplar de la Constitución apto para las personas con discapacidad visual.</p>		<p><b>discapacidad mayores de edad.</b> Las personas mayores de edad en condición de discapacidad rendirán la declaración de la que trata la presente ley, conforme con los mecanismos establecidos legalmente en lo concerniente a los apoyos para la realización de actos jurídicos. La Registraduría Nacional del Estado Civil reglamentará la materia.</p>	<p><b>discapacidad mayores de edad.</b> Las personas mayores de edad en condición de discapacidad rendirán la declaración de la que trata la presente ley, conforme con los mecanismos establecidos legalmente en lo concerniente a los apoyos para la realización de actos jurídicos. La Registraduría Nacional del Estado Civil reglamentará la materia.</p>	
<p><b>ARTÍCULO 5. Retroactividad de la ley.</b> Si algún ciudadano que ya posea su cédula de ciudadanía desea hacer la Declaración, podrá hacerlo de forma gratuita en cualquier Registraduría.</p>	<p><b>ARTÍCULO 5. Retroactividad de la ley.</b> Si algún ciudadano que ya posea su cédula de ciudadanía desea hacer la Declaración, podrá hacerlo de forma gratuita en cualquier Registraduría <u>del país, en cuyo caso se seguirá lo previsto anteriormente.</u></p>	<p>Se mejora la redacción.</p>	<p><b>ARTÍCULO 8. Formulario para las personas con discapacidad visual.</b> La Registraduría Nacional del Estado Civil y el Instituto Nacional para Ciegos elaborarán de forma conjunta un formulario apto para las personas con discapacidad visual. En este formulario, se incluirán las instrucciones para acceder a la Constitución Política de Colombia disponibles en la biblioteca virtual del Instituto Nacional para Ciegos.</p>	<p><b>ARTÍCULO <del>8</del> 7. Formulario para las personas con discapacidad visual.</b> La Registraduría Nacional del Estado Civil y el Instituto Nacional para Ciegos elaborarán de forma conjunta un formulario apto para las personas con discapacidad visual. En este formulario, se incluirán las instrucciones para acceder a la Constitución Política de Colombia disponibles en la biblioteca virtual del Instituto Nacional para Ciegos.</p>	<p>Se cambia la numeración.</p>
<p><b>ARTÍCULO 6. Requisito para tomar posesión de cualquier cargo público.</b> La Declaración será un requisito indispensable para tomar posesión de cualquier cargo como servidor público a partir de la vigencia de la presente ley.</p>	<p><b>ARTÍCULO <del>6</del> 6. Requisito para tomar posesión de cualquier cargo público.</b> <del>La Declaración será un requisito indispensable para tomar posesión de cualquier cargo como servidor público a partir de la vigencia de la presente ley.</del></p>	<p>Se elimina este artículo, pues además de correr el riesgo de atentar contra el derecho constitucional al trabajo, se contradice con el artículo anterior, en el sentido en que la declaración es optativa para quienes ya tienen su cédula de ciudadanía.</p>			
<p><b>ARTÍCULO 7. Declaración para las personas con</b></p>	<p><b>ARTÍCULO 7 <del>6</del> 6. Declaración para las personas con</b></p>	<p>Se cambia la numeración.</p>			
<p>El Instituto Nacional para Ciegos actualizará anualmente la Constitución disponible en esa biblioteca virtual.</p>	<p>El Instituto Nacional para Ciegos actualizará anualmente la Constitución disponible en esa biblioteca virtual.</p>		<p>empezará a regir seis (6) meses después de su sanción y publicación.</p>	<p>ley empezará a regir seis (6) meses después de su sanción y publicación.</p>	
<p><b>ARTÍCULO 9. Declaración para las personas pertenecientes a comunidades étnicas que no se comunican en castellano.</b> La declaración para las personas pertenecientes a comunidades étnicas que no se comunican en castellano sólo será obligatoria hasta tanto una ley posterior reglamente la materia para garantizar un enfoque diferencial.</p>	<p><b>ARTÍCULO <del>9</del> 8. Declaración para las personas pertenecientes a comunidades étnicas que no se comunican en castellano.</b> La declaración para las personas pertenecientes a comunidades étnicas que no se comunican en castellano sólo será obligatoria hasta tanto una ley posterior reglamente la materia para garantizar un enfoque diferencial.</p>	<p>Se cambia la numeración.</p>	<p><b>PROPOSICIÓN</b></p>	<p>En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, solicito a los Honorables miembros de la Comisión Primera Constitucional de la Cámara de Representantes <b>dar primer debate</b> al Proyecto de Ley 063 de 2021 Cámara "Por el cual se crea la declaración de conocimiento, acogimiento y aceptación de la Constitución Política de Colombia y se dictan otras disposiciones relacionadas", en los términos previstos en el pliego de modificaciones.</p>	
<p><b>ARTÍCULO 10. Extranjeros.</b> Esta ley no aplica para los extranjeros que soliciten su naturalización en Colombia, que se regirá por lo dispuesto en la Ley 43 de 1993.</p>	<p><b>ARTÍCULO <del>10</del> 9. Extranjeros.</b> Esta ley no aplica para los extranjeros que soliciten su naturalización en Colombia, que se regirá por lo dispuesto en la Ley 43 de 1993.</p>	<p>Se cambia la numeración.</p>		<p><b>GABRIEL JAIME VALLEJO CHUJFI</b> Ponente Único</p>	
<p><b>ARTÍCULO 11. Vigencia.</b> La presente ley</p>	<p><b>ARTÍCULO <del>11</del> 10. Vigencia.</b> La presente</p>	<p>Se cambia la numeración.</p>			

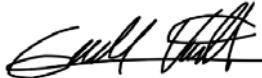
<p style="text-align: center;"><b>TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 063 DE 2021 CÁMARA "POR LA CUAL SE CREA LA DECLARACIÓN DE CONOCIMIENTO, ACOGIMIENTO Y ACEPTACIÓN DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES RELACIONADAS"</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EL CONGRESO DE COLOMBIA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>DECRETA:</b></p> <p><b>ARTÍCULO 1. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto crear un procedimiento por medio del cual se declare el conocimiento, acogimiento y aceptación de los derechos y deberes contenidos en la Constitución Política como acto previo y voluntario al momento de obtener la Cédula de Ciudadanía.</p> <p><b>ARTÍCULO 2. Definición.</b> La Declaración de conocimiento, acogimiento y aceptación de los derechos y deberes contenidos en la Constitución es un acto solemne en el que los ciudadanos declaran voluntariamente que son conscientes de los derechos y deberes emanados de la Carta Política y se obligan a respetarlos.</p> <p><b>ARTÍCULO 3. Formulario de solicitud individual de cédula de ciudadanía.</b> Antes de la expedición de la cédula de ciudadanía, el interesado deberá suscribir un formulario de solicitud. El formulario indicará de manera didáctica y resumida los derechos y deberes constitucionales, así como la página web oficial donde se puede consultar el texto íntegro y actualizado de la Constitución Política de Colombia, y deberá contener antes de la firma la siguiente declaración:</p> <p><i>"Declaro que conozco los derechos y deberes contenidos en la Constitución Política de Colombia; libre y voluntariamente acepto y me acojo al pacto social contenido en ella; me comprometo a respetarla y a cumplirla, y asumiré las consecuencias de su incumplimiento";</i></p> <p>El formulario será gratuito.</p>	<p><b>ARTÍCULO 4. Entrega de la cédula de ciudadanía.</b> La entrega del documento de identidad al ciudadano, se podrá llevar a cabo en ceremonia solemne, que podrá ser individual o colectiva, donde se recite de viva voz la declaración de aceptación y acogimiento a los derechos y deberes contenidos en la Constitución Política. La Registraduría Nacional del Estado Civil deberá velar por que en esa ceremonia se le entregue a cada uno de los ciudadanos una copia gratuita de la Constitución Política en medio digital y eventualmente en medio físico cuando sea estrictamente necesario.</p> <p>El Instituto Nacional para Ciegos y la Registraduría Nacional del Estado Civil entregarán un ejemplar de la Constitución apto para las personas con discapacidad visual.</p> <p><b>ARTÍCULO 5. Retroactividad de la ley.</b> Si algún ciudadano que ya posea su cédula de ciudadanía desea hacer la Declaración, podrá hacerlo de forma gratuita en cualquier Registraduría del país, en cuyo caso se seguirá lo previsto anteriormente.</p> <p><b>ARTÍCULO 6. Declaración para las personas con discapacidad mayores de edad.</b> Las personas mayores de edad en condición de discapacidad rendirán la declaración de la que trata la presente ley, conforme con los mecanismos establecidos legalmente en lo concerniente a los apoyos para la realización de actos jurídicos. La Registraduría Nacional del Estado Civil reglamentará la materia.</p> <p><b>ARTÍCULO 7. Formulario para las personas con discapacidad visual.</b> La Registraduría Nacional del Estado Civil y el Instituto Nacional para Ciegos elaborarán de forma conjunta un formulario apto para las personas con discapacidad visual. En este formulario, se incluirán las instrucciones para acceder a la Constitución Política de Colombia disponibles en la biblioteca virtual del Instituto Nacional para Ciegos.</p> <p>El Instituto Nacional para Ciegos actualizará anualmente la Constitución disponible en esa biblioteca virtual.</p> <p><b>ARTÍCULO 8. Declaración para las personas pertenecientes a comunidades étnicas que no se comunican en castellano.</b> La declaración para las personas pertenecientes a comunidades étnicas que no se comunican en</p>
--	---

castellano sólo será obligatoria hasta tanto una ley posterior reglamente la materia para garantizar un enfoque diferencial.

**ARTÍCULO 9. Extranjeros.** Esta ley no aplica para los extranjeros que soliciten su naturalización en Colombia, que se regirá por lo dispuesto en la Ley 43 de 1993.

**ARTÍCULO 10. Vigencia.** La presente ley empezará a regir seis (6) meses después de su sanción y publicación.

De los Congressistas,



**GABRIEL JAIME VALLEJO CHUJFI**  
Ponente Único

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN PRIMERA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 074 DE 2021 CÁMARA**

*mediante la cual se modifica el tratamiento penal de algunos de los delitos de la Ley 599 del 2000 mediante el mecanismo de negociación, se prioriza a la víctima de conductas delictivas, y se establecen medidas para la disuasión a la reincidencia criminal y su rápida constitución.*

<p>INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN PRIMERA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL <b>PROYECTO DE LEY 074/21 CÁMARA</b> "Mediante la cual se modifica el tratamiento penal de algunos de los delitos de la ley 599 del 2000 mediante el mecanismo de negociación, se prioriza a la víctima de conductas delictivas, y se establecen medidas para la disuasión a la reincidencia criminal y su rápida constitución"</p> <p>Honorable Representante <b>JULIO CÉSAR TRIANA QUINTERO</b> Presidente Comisión Primera Cámara de Representantes</p> <p><b>Ref. INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN PRIMERA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY 074/21 CÁMARA "Mediante la cual se modifica el tratamiento penal de algunos de los delitos de la ley 599 del 2000 mediante el mecanismo de negociación, se prioriza a la víctima de conductas delictivas, y se establecen medidas para la disuasión a la reincidencia criminal y su rápida constitución"</b></p> <p>Respetado Señor presidente,</p> <p>En cumplimiento del encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes, con fundamento en los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir ponencia para primer debate del proyecto de ley <b>Proyecto De Ley 074/21 Cámara "Mediante la cual se modifica el tratamiento penal de algunos de los delitos de la ley 599 del 2000 mediante el mecanismo de negociación, se prioriza a la víctima de conductas delictivas, y se establecen medidas para la disuasión a la reincidencia criminal y su rápida constitución"</b></p> <p><b>TRÁMITE DEL PROYECTO</b></p> <p>Origen: Congresional</p> <p>Autores: Honorable Representante a la Cámara Edward David Rodríguez Rodríguez, Juan Carlos Losada Vargas y Carlo Germán Navas Talero.Fecha de radicación: 20 de julio de 2021</p> <p>Designación de ponentes para primer debate: 17 de agosto del 2021</p> <p><b>TRÁMITE DE LA INICIATIVA Y ANTECEDENTES</b></p> <p>El presente proyecto se presentó en la legislatura del 2019-2020 surtiendo con éxito los primeros 2 debates en cámara de representantes, pero por plazos de discusión no alcanzó a ser aprobado en el senado de la república.</p>	<p>El Consejo de Política Criminal, mediante concepto No. 27.2020 dio visto bueno a los fines del proyecto de ley y su articulado resaltando lo siguiente:</p> <p><i>Como se mencionó anteriormente, este proyecto de ley se inspira en la teoría norteamericana denominada "Three strikes and you are out" según la cual el principio de proporcionalidad de la pena debe tener en cuenta la reincidencia, de tal manera que un segundo infractor recibirá una pena del doble de la que recibió la primera vez y a su tercer infracción, la pena sería mucho más severa.</i></p> <p><i>A diferencia del modelo norteamericano, la propuesta objeto de estudio parte de un beneficio sustancial en la pena a imponer en caso de una infracción por estos delitos que irá hasta un sexto de la pena. Este sería el primer strike.</i></p> <p><i>Si la persona reincide y comete una conducta que le permita acceder al beneficio nuevamente, esta vez la pena de prisión oscilaría entre una sexta parte y una cuarta parte, finalmente, en caso de que la persona cometa nuevamente la infracción, se expondrá a la pena que se encuentra establecida en el Código Penal para tales efectos.</i></p> <p><i>Debe el Consejo manifestar que, como bien lo señala la exposición de motivos, muchas veces deben ser estudiados proyectos de ley que no tienen en cuenta los parámetros que debe tener muestra política criminal, y se presentan proyectos que buscan aumentar las penas, crear nuevas conductas delictivas, eliminar subrogados penales y otras reformas de ese corte, sin mayor fundamentación empírica o reflexión profunda sobre el impacto que pueda tener la reforma que se plantea.</i></p> <p><i>En este caso estamos frente a un Proyecto de Ley que pretende privilegiar un mecanismo de negociación para conseguir el objetivo que persigue: permitir una judicialización y una persecución penal proporcional para las personas que cometan una conducta por primera vez, frente a aquellas personas que son reincidentes.</i></p> <p>Dentro del concepto, el consejo hace una recomendación dentro del articulado para que encuentren fórmulas de armonización entre lo que se está creando y las medidas de derecho premial sobre las que está construido el modelo procesal colombiano.</p> <p>Así las cosas, en aras de cumplir con lo sugerido por el consejo y respetar el centro del proyecto que es la protección, reparación y garantía para las víctimas, se adiciona un parágrafo en el que se mandata al titular de la acción penal, que en todo caso se procure escoger siempre aquel mecanismo que según los hechos beneficien de forma más amplia a la víctima.</p> <p><b>CONTENIDO Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO</b></p> <p>El proyecto de ley nace de la necesidad de hacer de la jurisdicción penal un medio retributivo eficaz, esto quiere decir que la sanción debe centrarse por un lado en su cumplimiento completo y efectivo, situación que se contrasta con el modo de operar del proceso penal, ya que debido a los principios de celeridad, colaboración y delación se ha sustituido la eficacia de la pena por diversos subrogados penales que no solo contribuyen a la ineffectividad de la sanción, sino que en delitos de alto impacto ciudadano, terminan por desincentivar la denuncia, bajar los niveles de confianza en la justicia, aumentar la percepción de inseguridad y fallar de plano con el fin disuasivo de la</p>
<p>pena, y el segundo componente es garantizar la reparación de la víctima de tal forma que no solo se estimule la denuncia, sino que se genere dentro del sistema penal el reconocimiento de la víctima como eje central, no solo como un mero sujeto procesal desartable.</p> <p>El proyecto contiene 5 adiciones al código penal y se ubican como derivadas del artículo 269, esto es por la visión principal de la iniciativa, que es realmente la víctima, ya que la aplicación del mecanismo y su éxito dependen por primera vez de las víctimas del hurto calificado y abigeato.</p> <p><b>MARCO NORMATIVO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● <b>Constitución Política</b></li> </ul> <p><b>ARTICULO 29.</b> El debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas.</p> <p>Nadie podrá ser juzgado sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formas propias de cada juicio.</p> <p>En materia penal, la ley permisiva o favorable, aun cuando sea posterior, se aplicará de preferencia a la restrictiva o desfavorable.</p> <p>Toda persona se presume inocente mientras no se la haya declarado judicialmente culpable. Quien sea sindicado tiene derecho a la defensa y a la asistencia de un abogado escogido por él, o de oficio, durante la investigación y el juzgamiento; a un debido proceso público sin dilaciones injustificadas; a presentar pruebas y a controvertir las que se alleguen en su contra; a impugnar la sentencia condenatoria, y a no ser juzgado dos veces por el mismo hecho.</p> <p>Es nula, de pleno derecho, la prueba obtenida con violación del debido proceso.</p> <p><b>ARTICULO 32.</b> El delincuente sorprendido en flagrancia podrá ser aprehendido y llevado ante el juez por cualquier persona. Si los agentes de la autoridad lo persiguiere y se refugiare en su propio domicilio, podrán penetrar en él, para el acto de la aprehensión; si se acogiere a domicilio ajeno, deberá preceder requerimiento al morador.</p> <p><b>ARTICULO 150.</b> Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Interpretar, reformar y derogar las leyes.</li> <li>2. Expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones.</li> </ol> <p><b>DEL PROYECTO EN PARTICULAR</b></p> <p><b>I. Sobre la Política criminal en el Estado colombiano</b></p> <p>En palabras de la Corte Constitucional, se define la política criminal como:</p>	<p>"Conjunto de respuestas que un Estado estima necesario adoptar para hacerle frente a conductas consideradas reprochables o causantes de perjuicio social con el fin de garantizar la protección de los intereses esenciales del Estado y de los derechos de los residentes en el territorio bajo su jurisdicción. Dicho conjunto de respuestas puede ser de la más variada índole. Puede ser social, como cuando se promueve que los vecinos de un mismo barrio se hagan responsables de alertar a las autoridades acerca de la presencia de sucesos extraños que puedan estar asociados a la comisión de un delito. También puede ser jurídica, como cuando se reforman las normas penales. Además, puede ser económica, como cuando se crean incentivos para estimular un determinado comportamiento o desincentivos para incrementarles los costos a quienes realicen conductas reprochables."<sup>1</sup></p> <p>Lo anterior tiene gran incidencia en el proyecto objeto de estudio, entendiendo que abarca por lo menos dos de los tres componentes de la política criminal, descritos por el tribunal constitucional, el componente reformativo legal, y el componente económico, que solo resulta en este caso de una reparación agravada como requisito para acceder a la reforma punitiva.</p> <p><b>Populismo Punitivo e incapacidad estructural de gestión del riesgo criminal</b></p> <p>Las modificaciones al sistema penal son las que mayor incidencia social, en cuanto a visibilidad tienen, puesto que son ampliamente usadas por los legisladores para intentar dar soluciones a fenómenos sociales altamente reprochables, y se presentan en forma de invención jurídica o como reforma a los existente. El primer fenómeno requiere para su nacimiento por lo menos la aceptación empírica social de una conducta reprochable, si la disposición novedosa es de tipo sustancial, o la necesidad verificada de un trámite, si la inclusión es adjetiva o procesal. Para el presente caso, pareciera una mezcla de ambos factores. Sin embargo, no hay figuras precisamente nuevas dentro de lo propuesto, sino cambios a lo existente que nacen de la necesidad social de buscar soluciones a problemas criminales de alto impacto y recurrencia, que requieren replantear el sistema penal colombiano.</p> <p><b>Con-asiduidad de ha-acusado</b> al legislador desde la academia de usar el populismo punitivo, casi siempre en forma de aumento de penas, para dar aparente solución a un problema criminal, esto ha resultado en consecuencias variadas, y casi ninguna de ellas ha resultado en menores índices de criminalidad, pero sobre todo mantiene aquello que lleva a perder confianza en el sistema penal, la absoluta anulación de la víctima como sujeto con derechos a la verdad, la justicia y la reparación, ya que el aumento frecuente de penal no desencadena en mayor eficacia en lajudicialización, pero además se reduce la noción de justicia a su más primaria expresión, la retribución social.</p> <p>Ahora bien, esto no implica el desconocimiento de la función de la pena privativa de la</p>

<sup>1</sup> Corte Constitucional. Sentencia C- 646 DE 2001. M.P. Manuel José Cepeda Espinosa.

<p>libertad como forma de justicia. En efecto, la justicia retributiva tiene efectos no solo en tanto la satisfacción de la víctima, sino es usada principalmente para cumplir el fin de la pena en cuanto a disuasoria, pero lo anterior ha demostrado ser poco efectivo en tanto no hay garantía de aplicación, y la predominancia de subrogados dentro del sistema, ha hecho de la privación de la libertad, solo una forma de controlar el peligro en las calles.</p> <p>En un artículo de la universidad EAFIT, en derecho penal se explica esta noción de forma genérica en cuanto a la modificación legislativa, si bien el documento va dirigido al tratamiento de delitos sexuales. Dice la autora:</p> <p>“La creencia de que las penas altas reducen el delito, tiene que estar fundada también en una confianza de la cárcel, la cual desde siempre ha estado desprestigiada por su imposibilidad estructural de cumplir con los fines que se le han atribuido, aunque era considerada una institución necesaria en cuanto último recurso para llevar a cabo la rehabilitación de los delincuentes. La prisión hoy aparece como una institución indispensable y en expansión, que gestiona dos dinámicas sociales actuales: la administración del riesgo y la retribución”<sup>2</sup></p> <p>Queda entonces el interrogante del impacto que tendría la reforma sobre la conducta de potenciales delincuentes, ya que la norma se aplicaría únicamente a personas sin antecedentes. Pues bien, se ha demostrado que parte del análisis que hace el delincuente previa comisión del delito es la ponderación de consecuencias, y dentro de estas variables se encuentra la eficacia y la celeridad, desde la Universidad de Barcelona se dijo lo siguiente:</p> <p>— ((...)) La eficacia preventiva general intimidatoria de la amenaza de la pena que los potenciales delincuentes conocen y toman en consideración depende, también, de que tal amenaza determine en ellos la percepción de que los costes son mayores que los beneficios. Por ello, como apuntábamos antes, procede analizar en qué medida la disminución de la severidad que comporta la suspensión de la ejecución de la pena puede influir en ese cálculo y, por ello, en la eficacia preventiva general intimidatoria de aquella”<sup>3</sup></p> <p>No se puede perder de vista que la idea de aumento de penal, sobre todo para delitos sin raigambre psico-patológico resulta no solo ineficaz por los expuesto en párrafos anteriores, al no tomar en cuenta las deficiencias del sistema y las realidades criminales, sino que además puede resultar absolutamente contraproducente para los fines de las penas y el éxito de la política criminal.</p> <p><sup>2</sup> TORRES Cadavid, Natalia. Populismo punitivo en Colombia: una aproximación a la política legislativa de las recientes reformas de los delitos sexuales. Universidad EAFIT. (2010)</p> <p><sup>3</sup> CARDENAL Montraveta, Sergi. ¿EFICACIA PREVENTIVA GENERAL INTIMIDATORIA DE LA PENA?, Universidad de Barcelona (2015)</p>	<p><b>Tensión entre la defensa como parte procesal y la víctima como actor en el proceso.</b></p> <p>Con la modificación del código penal colombiano, ingresado mediante la ley 906 de 2004, y con sustento constitucional en el acto legislativo 03 de 2002, no solo nació en Colombia la oralidad para la jurisdicción criminal, sino que además le dio a la víctima no los derechos sustanciales ya reconocidos dentro de la ley 599 del 2000 como parte de la responsabilidad civil derivada de la conducta penal, sino que permitió la participación más o menos activa dentro del proceso, con derecho autónomo a representación, y esto se fortaleció de forma importante con la capacidad jurídica de representación propia y dirección del proceso cuando se ejerce la figura del acusador privado. Sin embargo, cabe preguntarse, si es suficiente, si realmente las víctimas son eje fundamental o por lo menos tiene relevancia preponderante dentro del sistema penal colombiano, La respuesta es un categórico No.</p> <p>No hay forma de reivindicar a las víctimas en tanto se vean como mero sujeto y casi que se reduce su importancia a lo que su persona pueda aportar probatoriamente, las víctimas están siendo tratadas como un medio probatorio más. La discusión de la cosificación de las víctimas como forma de re victimización y que esto tiene una preocupante incidencia dentro de la denuncia de delitos, y con la satisfacción de estas con el sistema judicial.</p> <p>Lo anterior no es exótico del sistema colombiano, y se reitera que el código penal aplicable y sus posteriores reformas han intentado ubicar al víctima en un escenario más favorable para el tratamiento penal, pero realmente desde ya hace varios siglos se ha concebido el derecho penal como el derecho del delincuente y se diseña casi que exclusivamente alrededor de los derechos de la defensa, y si bien esto es fundamental, y bajo ninguna circunstancia el proyecto pretende soslayar los derechos de la defensa, no es de recibo que se pierda la visibilidad de la víctima, y menos que su reparación, la única que le importa a los actores judiciales sea la pena de prisión en cuanto retributiva, dejando a la deriva la reparación material y simbólica a la que tienen derecho y que es tan o más importante que la prisión.</p> <p>Nos permitimos citar un aparte de un artículo sobre el rol de las víctimas en el sistema penal que, si bien está enfocado a crímenes atroces, resulta impactante la traslación circunstancial a casi cualquier fenómeno criminal:</p> <p>“Although criminal justice is typically focused on the role of accused persons, the trend in international criminal justice is increasingly focused on victims’ needs. Describing criminal justice as retributive and deterrent has been viewed as an “outdated and unhelpful caricature, as the goal should be more meaningful participation of victims in the process.”<sup>4</sup></p> <p>De manera tal, que es una tendencia mundial el abrirles espacio a las víctimas y darles</p> <p><sup>4</sup> GUADAR, Marie; VARNEY, Howard; ZDUŃCZYK, Katarzyna. The Role of Victims in Criminal Proceedings, International Center for Transitional Justice ICTJ. 2017 citando M. Wierda and P. Seils, OHCHR, Rule-of-Law Tools for Post-Conflict States: Prosecution Initiatives (2006)</p>
<p>protagonismo en un mundo cuya concepción de justicia penal las deba por poco relevantes, e iniciar un proceso transformador del sistema penal en el que la posibilidad de reparación y sanación sea un derecho de todas las víctimas y no solo de unas muy seleccionadas personas en el marco de circunstancias especiales.</p> <p><b>Reparación agravada para la víctima</b></p> <p>Con respecto a la viabilidad de la reparación agravada, tenemos que de acuerdo con el estudio realizado a la luz de las figuras jurídicas existentes y las facultades competenciales del legislador no hay discrepancia alguna, se argumenta de la siguiente manera.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La cláusula general de competencia dada el legislador en el Estado colombiano, confiere al parlamento la posibilidad de legislar sobre cualquier tema e incluso modificar la carta política con la cuidadosa excepción de la sustitución de ella, no hay lugar a creer que por la reparación establecida se está infringiendo alguna norma superior, ni se está actuando por fuera de la competencia legislativa.</li> <li>2. El Código penal establece como límite a la reparación civil, mil (1000) salarios mínimos, este límite no se modifica, por lo que sigue existiendo tope.</li> <li>3. La reparación agravada tiene una doble función. Por un lado, contribuye a la sensación de resarcimiento, no solo a nivel material, ya que el proyecto, de forma afortunada, no limita este factor al plano económico, sino que encapsula la reparación simbólica con medidas de perdón. Pero, además funciona como incentivo a la denuncia, característica que como ya se mencionó en párrafos anteriores, en la confección de la política criminal.</li> <li>4. La única zona gris que existía a primera lectura era sobre la configuración del enriquecimiento sin justa causa vía aplicación de esta modificación. Pues bien, al respecto hay que mencionar dos cosas.             <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Se trata de una antinomia aparente. El Consejo de Estado, mediante sentencia de Unificación, interpretó las características necesarias para la configuración del enriquecimiento sin justa causa, siendo estos (i) El enriquecimiento de un sujeto (ii) el correlativo empobrecimiento de otro sujeto (iii) Ausencia de causa jurídica que justifique la situación de los dos sujetos.</li> </ol> <p>Para el caso del proyecto, la causa jurídica está dada por disposición de la misma ley, entendiéndose superada la antinomia.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>b. No hay criterio superior de reforma para ser atendido. La causa tal vez más importante para entender como precedente jurídicamente la modificación, es que el código civil o sus figuras no tiene jerarquía constitucional o supra legal para que se entienda como inmodificable vía ordinaria. Sin embargo, como ya se aclaró, no existe tal modificación, ya que se mantiene la figura de enriquecimiento sin justa causa incólume.</li> </ol> </li> </ol>	<p><b>El daño punitivo</b></p> <p>El criterio básico que genera la responsabilidad como concepto jurídico es la existencia de un daño sobre un interés o bien lícito y su subsecuente obligación de repararla, más en el derecho continental se ha desarrollado casi que exclusivamente noción del daño compensatorio. Entendido como aquel que repara únicamente el daño causado y nada más allá de eso. Y aunque esta tesis de daño es absolutamente en conflictos civiles o derivados de instituciones del derecho civil aun estando en otras jurisdicciones, lo cierto es que es insuficiente cuando de la reparación a una víctima de un delito se trata, pues ya no solo estamos hablando de la estructura general de la responsabilidad, y la intención de dañar o su ausencia, sino de una probada intención ilícita en la rama inquisitiva del derecho, lo que nos ubica en un contexto diferente frente a la reacción del Estado.</p> <p>En estos casos, no solo se debe buscar compensar a la víctima por los daños causados, sino que la reparación también debe servir como disuasora de la conducta, y la víctima reparada con cargos más extensos a la mera compensación. En el derecho anglosajón se ha definido como:</p> <p>“Punitive damages are awarded in addition to actual damages in certain circumstances. Punitive damages are considered punishment and are typically awarded at the court’s discretion when the defendant’s behavior is found to be especially harmful.” Corte Suprema Federal. Honda Motor Co. v. Oberg (1994)</p> <p><b>Selección de los tipos penales a los que se le aplicaría el proyecto</b></p> <p>Los delitos específicos ingresados en este proyecto de ley, fueron escogidos bajo dos parámetros concretamente. Entre ellos que no tuviesen una forma más beneficiosa de punibilidad como extinción de la acción por reparación, que fuesen delitos que tuviesen impacto en los ciudadanos y que no fuesen delitos que afectaran en mayor medida el Estado en su conjunto. Se muestran los delitos considerados como más recurrentes y su tratamiento penal:</p>

CONDUCTA PUNIBLE	MIN	MÁX	MIN	MAX	5	6	7	8	9
Lesiones Personales con incapacidad para trabajar o enfermedad superior a 60 días	32	90	2.67	7.5					x
Lesiones Personales con deformidad física	32	126	2.67	10.5					x
Lesiones personales con perturbación funcional permanente	32	126	2.67	10.5					X
Lesiones Personales con perturbación psíquica permanente	48	162	2.67	10.5					X
Lesiones personales con pérdida anatómica o funcional de un órgano o miembro	96	180	8	15					
Hurto Calificado	60	144	5	12					
Abigeato	60	120	6.67	10					
Abigeato Agravado	80	180	6.67	15					
Abigeato Atenuado	0	0	0	0					x
Hurto							X	X	X
Estafa	32	144	2.67	12	X			X	X
Abuso de confianza	16	72	1.33	6	X			X	X
Abuso de confianza calificado	48	108	4	9				X	X
Daño en bien ajeno	16	90	1.33	7.5	X	X	X	X	X

- 5 Querellable
- 6 Extinción en el tipo
- 7 Rebaja Reparación
- 8 Indemnización integral
- 9 Mediación

**PROPOSICIÓN**

En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, solicitamos a los Honorables Congresistas de la comisión primera de la Cámara de Representantes dar **PRIMER DEBATE** al Proyecto de Ley No. 074 de 2021 Cámara “Mediante la cual se modifica el tratamiento penal de algunos de los delitos de la ley 599 del 2000 mediante el mecanismo de negociación, se prioriza a la víctima de conductas delictivas, y se establecen medidas para la disuasión a la reincidencia criminal y su rápida constitución” de conformidad con el texto propuesto para primer debate.

De los honorables congresistas,



**EDWARD DAVID RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ**  
**REPRESENTANTE A LA CÁMARAP OR BOGOTÁ D.C.**

Daño en bien ajeno agravado					X	X	X	X	X
Injurias por vía de hecho	16	54	1.33	4.5	X	X			X
Micro tráfico	12	36	1	3					

**Consecuencias Jurídicas en la reincidencia**

El proyecto contempla la fórmula de las tres oportunidades o tres strikes, común dentro del sistema penal anglosajón y las medidas alternativas sancionatoria del sistema penal chileno que además ofrecen ambos, gran celeridad en los procesos. Esto no es arbitrario, ya que la celeridad en los procesos además de generar confianza entre los administrados, descongestión en los juzgados y alivio en la masiva encarcelación, tiene un efecto jurídico para aquellos sistemas que tienen para la reincidencia criminal agravantes procesales y sustanciales, como el caso de Colombia.

Acertadamente la Constitución Política ha considerado como reincidente aquella persona que cometa otro delito con una sentencia condenatoria que precede al hecho, lamentablemente debido a la demora judicial, que tiene varios factores causales, pero que no son de resorte de este proyecto, han tenido como consecuencia que una persona recurra en el crimen, sin reincidir en el delito. Esto quiere decir que, al no contar con una sentencia condenatoria, no hay forma de juzgarlo como reincidencia.

El mecanismo punitivo propuesto al contar con una sentencia condenatoria rápida implica la configuración de la reincidencia de manera ágil y así procesarse como tal.

**Pliego de modificaciones**

Se acoge el texto originalmente radicado.

**Conflicto de interés**

Con base a lo previsto en la ley 2003 de 2019, se considera que no hay lugar a la configuración de conflicto de interés.

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE 074 DE 2021 CÁMARA “MEDIANTE LA CUAL SE MODIFICA EL TRATAMIENTO PENAL DE ALGUNOS DE LOS DELITOS DE LA LEY 599 DEL 2000 MEDIANTE EL MECANISMO DE NEGOCIACIÓN, SE PRIORIZA A LA VÍCTIMA DE CONDUCTAS DELICTIVAS, Y SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA LA DISUASIÓN A LA REINCIDENCIA CRIMINAL Y SU RÁPIDA CONSTITUCIÓN”**

El congreso de Colombia

Decreta:

**Artículo 1.** Adiciónese un Capítulo VII al Título IV. DE LAS CONSECUENCIAS JURIDICAS DE LA CONDUCTA PUNIBLE, del Libro I PARTE GENERAL de la Ley 599 del 2000, el cual quedara así:

**CAPITULO VII.  
 DEL MECANISMO DE NEGOCIACIÓN**

**Artículo 2.** Adiciónese un artículo 100A a la ley 599 del 2000 el cual quedará así:

**Artículo 100A. Mecanismo de negociación.** El mecanismo de negociación consistirá en conceder por aceptación de cargos una pena imponible de prisión correspondiente a máximo una sexta parte de la establecida cuando los requisitos del artículo 100B del presente código concurren.

El mecanismo de negociación procederá cuando el indiciado, en la formulación de imputación, acepte libre, consciente y voluntariamente su responsabilidad sobre los hechos imputados y podrá ser concedido en dos (2) oportunidades de acuerdo con lo establecido en el presente capítulo.

**Artículo 3.** Adiciónese un artículo 100B a la ley 599 del 2000 el cual quedara así:

**Artículo 100B.** Para conceder el mecanismo de negociación deberán concurrir los siguientes requisitos:

1. Que se trate de uno de siguientes delitos del presente código: Incapacidad para trabajar o enfermedad menor a 90 días (Art 112 C.P.); Deformidad física transitoria (Art 113 C.P.); Perturbación funcional transitoria de un Órgano o miembro (Art 114 C.P.); Perturbacion Psíquica transitoria (Art 115 C.P.); Hurto cuando la cuantía no exceda de diez (10) salarios mínimos legales mensuales vigentes (Art 239); Hurto calificado por los numerales 1, 3 y 4, siempre que no se cometiere con violencia sobre las personas (Art 240 C.P.); Abigeato (Art 243 C.P.)
2. Se demuestre lugar de domicilio y/o ubicación para garantizar su comparecencia.
3. Que el responsable carezca de antecedentes, salvo que previamente y por única vez, haya sido beneficiado con el mecanismo punitivo para el primer infractor.

<p>4. Garantice la satisfacción de los intereses de las víctimas, que deberán ser materializados en:</p> <p>a) <b>Reparación Integral.</b> Correspondiente al pago de la mitad y hasta 3 veces el valor del daño material ocasionado por la conducta delictiva, el cual deberá ser entregado en su totalidad a la víctima.</p> <p>b) <b>Reparación Simbólica.</b> Ofreciendo disculpas personales a la víctima y comprometiéndose por escrito, o en audiencia ante el juez de forma oral a no reincidir.</p> <p>c) <b>Medidas de cultura y educación ciudadana.</b> Ejecutando acciones pedagógicas positivas dirigidas a resarcir a la comunidad a discrecionalidad del juez.</p> <p>Las medidas enunciadas en los literales anteriores deberán concurrir para que proceda el mecanismo de negociación.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> Una vez se materialice la reparación a la víctima, no procederá el ejercicio del incidente de Reparación Integral.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> El mecanismo descrito en el presente artículo no procederá cuando la víctima sea menor de edad.</p> <p><b>Parágrafo 3.</b> En los casos en que la víctima no comparezca, el juez ordenará hacer efectiva la indemnización por los daños causados.</p> <p><b>Parágrafo 4.</b> No procederá el mecanismo de negociación cuando el procesado haya sido beneficiado en dos oportunidades anteriores, y reincida en la comisión de cualquiera de los tipos penales mencionados en el numeral primero del artículo 100B.</p> <p><b>Artículo 4.</b> Adiciónese un artículo 100C a la ley 599 del 2000 el cual quedará así:</p> <p><b>Artículo 100C. Exclusión de subrogados penales ante el mecanismo de negociación.</b> No se concederá la suspensión condicional de la ejecución de la pena, la prisión domiciliaria como sustitutiva de la prisión, ni habrá lugar a ningún otro beneficio, judicial o administrativo, salvo los beneficios por colaboración regulados por la ley, siempre que esta sea efectiva, cuando la persona haya sido beneficiada con el mecanismo de negociación. En consecuencia, la pena deberá ser efectiva y cumplida en prisión sin posibilidad de excarcelación.</p> <p>Adicionalmente, el juez impondrá las penas accesorias que resulten aplicables al caso, de conformidad con lo establecido en el artículo 52 del presente código.</p> <p><b>Parágrafo.</b> Para conceder beneficios por colaboración u otros tipos de beneficios a instancias de la Fiscalía, el fiscal del caso deberá ponderar las circunstancias que hagan más favorable la situación a la víctima y sus derechos. Lo anterior, no implica la renuncia de la aplicación de dichos beneficios, sino el tratamiento favorable a la víctima como centro del mecanismo para el primer infractor.</p>	<p><b>Artículo 5.</b> Adiciónese un artículo 100D a la ley 599 del 2000 el cual quedará así:</p> <p><b>Artículo 100D. De la reincidencia.</b> Cuando el procesado haya sido beneficiado con el mecanismo de negociación por primera vez, habiendo cumplido los requisitos del artículo 100B, numeral segundo, y reincida en la comisión de cualquiera de los tipos penales mencionados en el numeral primero del mismo artículo, este podrá acogerse por una segunda y última vez al mecanismo de negociación; en tal caso la pena de prisión imponible deberá estar entre una sexta parte y una cuarta parte de la establecida por el tipo penal.</p> <p><b>Artículo 6.</b> Adiciónese un artículo 100E a la ley 599 del 2000 el cual quedará así:</p> <p><b>Artículo 100E.</b> La Fiscalía General de la Nación estará obligada a informar al procesado y en los casos en que sea procedente sobre el mecanismo de negociación de que trata la presente Ley.</p> <p>El indiciado con la presencia del defensor manifestará la intención de llegar a un acuerdo de negociación con la víctima del delito. El Fiscal delegado según el caso, dirigirá la negociación y las condiciones de reparación a la víctima. En la negociación se observará lo dispuesto en el artículo 349 del Código de Procedimiento Penal (Ley 906 de 2004).</p> <p>Una vez acordada la negociación, se levantará un escrito que contenga los términos del acuerdo. En la audiencia de formulación de imputación las partes manifestarán que existe acuerdo de negociación concluida, y finalizada la audiencia ante el Juez de Control de Garantías este remitirá inmediatamente el proceso al Juez de Conocimiento, quien hará control de legalidad y proferirá sentencia a los diez (10) días siguientes.</p> <p>De no existir acuerdo, el mecanismo de negociación no será procedente.</p> <p><b>Artículo 7. Adiciónese un artículo 319A a la ley 906 de 2004 el cual quedará así:</b></p> <p><b>Artículo 319A. De la Fianza.</b> Para los delitos contenidos en el numeral primero del artículo 100B del Código Penal y aquellos contenidos en el artículo 74 de la presente Ley, el juez de control de garantías fijará una fianza de hasta cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes, atendiendo los principios de proporcionalidad, racionalidad, gravedad de la conducta punible, y las condiciones económicas del procesado.</p> <p>La Fianza se consignará a órdenes del despacho judicial correspondiente, que tendrá a cargo la custodia del dinero hasta el cumplimiento de las obligaciones impuestas.</p> <p>En caso de incumplimiento, su monto podrá ser reclamado por la víctima para su reparación. En los demás casos, el dinero se destinará al mantenimiento o mejoramiento de Unidades de Reacción Inmediata (URI), Unidades de paso y de establecimientos carcelarios.</p> <p><b>Artículo 8. Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de su vigencia y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>De los Honorables congresistas,</p> <div style="text-align: center;">  <p><b>EDWARD DAVID RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ</b> REPRESENTANTE A LA CÁMARA POR BOGOTÁ D.C.</p> </div>
---	---

## INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 180 DE 2020 CÁMARA

*por medio de la cual se establecen especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que sean producidos y/o comercializados en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.*

<p><b>INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE LEY NO. 180 DE 2020 CÁMARA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN ESPECIFICACIONES Y ESTÁNDARES MÍNIMOS DE SEGURIDAD PARA LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS DE CUATRO O MÁS RUEDAS QUE SEAN PRODUCIDOS Y/O COMERCIALIZADOS EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</b></p> <p>Bogotá, D. C., agosto 20 de 2021.</p> <p>Honorable Representante <b>JENNIFER ARIAS FALLA</b> Presidenta Mesa Directiva <b>HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES</b> Ciudad</p> <p><b>Asunto:</b> Informe de ponencia para segundo debate proyecto de ley No. 180 de 2020 Cámara “Por medio de la cual se establecen especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que sean producidos y/o comercializados en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones”</p> <p>Respetada presidenta:</p> <p>En cumplimiento de la honrosa designación realizada por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, y de conformidad con lo establecido en los artículos 150 Y 153 de la Ley 5ª de 1992, sometemos a consideración de la Plenaria de la Honorable Cámara de Representantes el Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 180 de 2020, en los siguientes términos:</p> <p><b>I. TRÁMITE</b></p> <p>El presente proyecto de ley fue presentado ante el Congreso el 20 de julio de 2020 por los H.R. Jhon Arley Murillo Benítez, Faber Alberto Muñoz Cerón, José Luis Correa López, Juan Diego Echavarría Sánchez, Jairo Humberto Cristo Correa, Ángela Patricia</p>	<p>Sánchez Leal y Ciro Antonio Rodríguez Pinzón. Su publicación se surtió en la Gaceta del Congreso No. 684 de 2020 Cámara.</p> <p>La Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente designa como ponentes a la Representante Mónica María Raigoza Morales y Oswaldo Arcos Benavides (Coordinador).</p> <p>Tan pronto se notifica la designación de la ponencia, se adelantaron reuniones con diferentes entidades públicas y privadas, con el objetivo de enriquecer el contenido del mismo. De igual manera, se tuvieron en cuenta observaciones y conceptos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y la ANDI.</p> <p>La ponencia para primer debate se publica en la Gaceta del Congreso No. 1464 de 2020 Cámara. El informe de ponencia y el texto es aprobado en primer debate en la Comisión Sexta Constitucional Permanente, el día 16 de junio de 2021.</p> <p>El día lunes 9 de agosto de 2021 se adelanta una mesa técnica con el objetivo de escuchar a entidades públicas y privadas sobre el texto aprobado, de acuerdo con el compromiso asumido por la coordinación de ponencia en el primer debate del proyecto. Participaron delegados del Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Despacio (Colectivo que trata temas de movilidad y seguridad vial), asesores del representante Rodrigo Rojas Lara (proponente en primer debate), y asesores de los ponentes.</p> <p>Las observaciones realizadas por las entidades fueron analizadas y las consideradas pertinentes se incorporaron al texto propuesto para segundo debate.</p> <p><b>II. OBJETO DEL PROYECTO</b></p> <p>La presente ley busca establecer las especificaciones de seguridad mínimas que deben tener los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que se fabriquen, ensamblen, importen y se comercialicen en el país, con el fin de disminuir los riesgos de ocurrencia de siniestros viales y de reducir la gravedad de las lesiones y efectos que a causa de estos se produzcan; buscándose a su vez, garantizar la protección de los conductores de los vehículos, de los peatones y de los demás usuarios de las vías.</p> <p><b>III. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</b></p> <p><b>3.1. Justificación</b></p> <p>De acuerdo con lo contenido en la exposición de motivos, los autores justifican la presente iniciativa ante la “falta de normativa y regulación del tema, en el país, de estándares de seguridad para los vehículos genera mayores riesgos de ocurrencia de accidentes de tránsito. Así las cosas, es evidente la necesidad y urgencia de tomar medidas y acciones que prevengan o mitiguen los efectos causados por los accidentes</p>
--	--

de tránsito; los cuales causan daños graves a nivel social y económico del país; es así como el presente proyecto de ley busca establecer unas especificaciones mínimas que deben tener los vehículos automotores que se comercialicen en el país (cinturones de seguridad, airbag, anclajes de los cinturones de seguridad, protección de colisión frontal y colisión lateral, control electrónico de estabilidad, eliminación de estructuras rígidas innecesarias que reducen la gravedad del impacto del peatón con el vehículo, sistema de retención infantil ISOFIX y sistema antibloqueo de la frenada) para así reducir las lesiones, muertes y daños que puedan causarse por un accidente de tránsito, reducir los costos socioeconómicos generados por estos y brindar protección a los conductores y demás usuarios de las vías del país; lo que a su vez ayudaría a aliviar la carga económica que tiene actualmente el sistema de seguridad social en salud y pensiones en relación con el pago de servicios de salud, indemnizaciones e incapacidades generadas a causa de los accidentes de tránsito".

**3.2. Contexto y problemática**

Señalan los autores que, durante los últimos años la demanda de compradores de vehículos automotores ha aumentado a nivel mundial. En países con altos ingresos, la fabricación de vehículos está cada vez más concentrada en brindar elementos de seguridad que antes sólo estaban disponibles en vehículos de gama alta, mientras que, en países de ingresos bajos y medios, donde hay un mayor riesgo de accidentes de tránsito, la fabricación de vehículos se hace sin tener en cuenta estos; tal es el caso de Colombia donde los vehículos comercializados en el país no cumplen con los estándares mínimos de seguridad, lo que hace ver la necesidad de extender los requisitos de seguridad básicos a nivel mundial.

La Asamblea General de las Naciones Unidas, mediante Resolución 64/25 de 2010, proclamó el periodo 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, orientado a la reducción de cifras de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo; mediante esta resolución solicitó a la Organización Mundial de la Salud (OMS) y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas preparar un plan de acción del decenio que orientara las acciones y facilitara la consecución de sus objetivos, así como el seguimiento periódico de los progresos mundiales en el cumplimiento de dichos objetivos. De igual forma, solicitó a los Estados miembros realizar actividades en materia de seguridad vial, en especial las relacionadas con gestión, infraestructura, seguridad de vehículos, educación y atención de accidentes.

*"Cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito—más de 3000 defunciones diarias— y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos, donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo. Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos causados por el tránsito. Según las previsiones, si no se adoptan*

*medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales. Ello se debe, en parte, al rápido aumento del mercado de vehículos de motor sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial ni la planificación del uso del territorio. Se ha estimado que las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el PNB respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de \$ 500 000 millones. La reducción del número de heridos y muertos por accidentes de tránsito mitigará el sufrimiento, desencadenará el crecimiento y liberará recursos para una utilización más productiva."*

Si bien hay países donde existen normas de seguridad para la fabricación y producción de vehículos automotores, hay otros donde no las hay o son escasas y en consecuencia se venden diseños considerados obsoletos e inseguros en los países que cuentan con una buena reglamentación sobre la materia. Es allí donde entra a funcionar el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos como principal organismo responsable, a nivel mundial, del desarrollo de normas de seguridad internacionales para los vehículos de motor; "si se aplicaran las reglamentaciones básicas de la ONU sobre vehículos en varios países clave de América Latina se podrían evitar más de 440 000 defunciones y traumatismos graves".<sup>2</sup>

El Foro Mundial ha promovido siete reglamentaciones prioritarias de seguridad de vehículos automotores:

- 1) Cinturones de seguridad (garantiza que los cinturones de seguridad se instalen en los vehículos durante el proceso de fabricación y ensamblaje).
- 2) Anclajes de los cinturones de seguridad (garantiza que los anclajes pueden resistir el impacto que se produce durante un accidente, para minimizar el riesgo de que los cinturones se suelten y garantizar que en caso de accidente los pasajeros pueden ser extraídos de sus asientos de forma segura).
- 3) Colisión frontal y colisión lateral (protegen a los ocupantes y garantizan que los vehículos resisten el impacto de colisiones frontales y laterales en pruebas realizadas a ciertas velocidades).
- 4) Control electrónico de estabilidad (impide perder el control en casos de sobreviraje o subviraje).

<sup>1</sup> Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

<sup>2</sup> Informe Global NCAP y Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

5) Protección de los peatones (incluye parachoques más blandos y modificaciones de la parte frontal de los vehículos, así como la eliminación de estructuras rígidas innecesarias que reducen la gravedad del impacto del peatón con el vehículo).

6) Sistema de retención infantil ISOFIX (garantiza que, en lugar de retener la silla infantil con el cinturón de seguridad de los adultos, el vehículo vaya equipado con puntos de anclaje para el sistema de retención infantil ISOFIX, que aseguran los anclajes directamente en el bastidor del vehículo).

7) Sistema antibloqueo de la frenada (impide que las ruedas se bloqueen durante la frenada).

Figura 2.3 La "Hoja de ruta para unos vehículos más seguros en 2020" de Global NCAP



Fuente: basado en la referencia [8]. Componentes e referencias prioritarios de Solvo VIDA5

Los datos existentes prueban que los vehículos que cumplen con los requisitos establecidos en las principales normas de seguridad de las Naciones Unidas contribuyen a evitar los accidentes de tránsito y a reducir la probabilidad de que se produzcan lesiones graves en caso de accidente. Sin embargo, son pocos los países que exigen el cumplimiento de estas reglamentaciones, por lo que es importante que en aquellos países donde ya se están aplicando se mantenga así y en aquellos en los que aún no se aplican, se inicie con urgencia su implementación y observancia.

Las normas de las Naciones Unidas buscan mejorar el equipamiento de los vehículos automotores, con el fin de disminuir la posibilidad de que ocurra un accidente de tránsito y de minimizar la probabilidad de que los ocupantes del vehículo y los peatones resulten heridos o que, de resultarlo, no sea de gravedad; esto de la mano del avance tecnológico mundial, el cual abre la puerta a nuevas soluciones que contribuyen a ello.

Algunos ejemplos de las normas de las Naciones Unidas que actualmente existen son las relacionadas con la capacidad que tiene la estructura del vehículo de absorber la energía del impacto y resistir la intrusión en el habitáculo, los sistemas de retención y protección de los ocupantes adultos y los niños, la estructura de los asientos, la retención y los seguros de las puertas, la protección de los peatones, entre otras.

Así las cosas, la Organización Mundial de las Naciones Unidas ha elaborado un listado de normas (WP.29) que armonizan, ajustan y actualizan las normas ya existentes y que fijan una serie de lineamientos dirigidos a garantizar la seguridad de los pasajeros de los vehículos y de los peatones; pese a que en el año 2011, Colombia se comprometió a adoptar dichos lineamientos, hasta la fecha no se ha llegado a legislar sobre el asunto, lo que ha ocasionado que en el país se haga la venta de vehículos con calificaciones de seguridad deficientes. Por tanto, el aplicar estas normas internacionales de seguridad en el país permitiría disminuir los índices de accidentalidad en carretera; así lo hizo saber en su momento el entonces Ministro de Transporte, Germán Cardona, ante la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (UNECE), en la sesión 174 del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos WP-29, donde manifestó que luego de analizados todos los puntos se había concluido que estas normas son esenciales para evitar la ocurrencia de accidentes de tránsito.

El Secretario General de Latín-NCAP<sup>3</sup>, Alejandro Furas, ha manifestado que adoptar las normas básicas de seguridad en Colombia no costaría más de US\$350 por vehículo; contrario a lo afirmado por la industria automotriz que indica que atender esas medidas y tecnologías resultaría costoso para el mercado, lo que implicaría el aumento en los precios de los vehículos automotores.

Por otra parte, los accidentes viales en Colombia se han convertido en un problema de salud pública, pues cada vez más aumentan las cifras de ocurrencia y en consecuencia cada vez más son los costos que se generan a cargo del sistema de seguridad social en salud y pensiones, de la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud - Adres, del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT y de las administradoras de riesgos laborales - ARL; quienes deben asumir el pago de los servicios de salud, de indemnizaciones y de incapacidades.

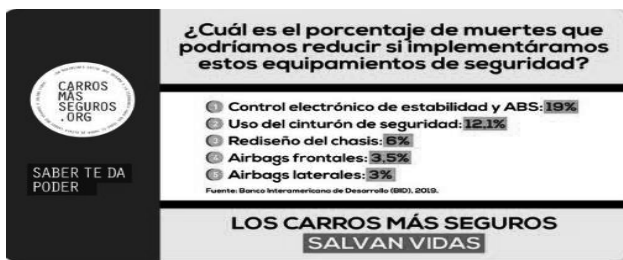
Con base en pruebas realizadas por LatinNCAP (2010-2019) e información proporcionada por FENALCO y ANDI, de los modelos de vehículos nuevos más vendidos en el país 2019, 7 de los 10 modelos de carros nuevos más vendidos son de baja seguridad, lo que implica que en caso de ocurrir un accidente de tránsito se generen graves lesiones a sus ocupantes e incluso la muerte. Es por ello que surgió la iniciativa denominada "carros más seguros", liderada por la Fundación Despacio y

<sup>3</sup> Programa independiente de evaluación de vehículos nuevos para América Latina y el Caribe, creado en 2010 por la Federación Internacional del Automóvil Región IV, la fundación FIA, el International Consumer Research & Testing y la Fundación Gonzalo Rodríguez.

apoyo del Global Health Advocacy Incubator a través de Bloomberg de Seguridad Vial, la cual busca informar a las personas acerca de la importancia de las condiciones de seguridad en los vehículos y las graves consecuencias de no tenerlas; así como promover que los fabricantes mejoren los sistemas y equipamientos de seguridad de los vehículos que producen. *"De acuerdo con Darío Hidalgo, director de Carros más seguros, hay dos mecanismos para mejorar la seguridad de los vehículos: por una parte, los consumidores informados que exigen vehículos más seguros de acuerdo a los resultados de las pruebas de choque de Latin NCAP, y por otra, la adopción de estándares mínimos de Naciones Unidas para que todos los vehículos cumplan con requerimientos básicos de seguridad que son estándar en Europa, Estados Unidos, y otras regiones del mundo. Agrega, que "según el estudio del Bien Público Regional realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo-BID, en 2019, si los carros contaran con los elementos mínimos recomendados por Naciones Unidas (WP-29) se podría reducir en un 20.5% el número de víctimas, esto significa bajar de 5 a 1 el número de personas que mueren al día en siniestros con vehículos livianos en Colombia".<sup>4</sup>*

Latin NCAP recomienda comprar vehículos con<sup>5</sup>:

1. Por lo menos 4 bolsas de aire (airbags)
2. Control Electrónico de Estabilidad.
3. Protección a Peatones
4. Frenado Autónomo de Emergencia
5. Anclajes ISOFIX para sillas de niño



De conformidad con lo establecido en el artículo 167 de la Ley 100 de 1993 y los artículos 192 y siguientes del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, modificado

<sup>4</sup> Carrosseseguros.org  
<sup>5</sup> https://www.latinncap.com/es/preguntas-frecuentes

por el Decreto Ley 019 de 2012, las víctimas de i) accidentes de tránsito cuyo vehículo involucrado no fue identificado o no contaba con póliza SOAT a la fecha del evento (...) tendrán derecho al cubrimiento de gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios por lesiones; indemnización por incapacidad permanente, gastos de transporte y movilización al establecimiento hospitalario o clínico, indemnización por muerte y gastos funerarios en las cuantías señaladas en la normativa vigente. En consonancia, el artículo 106 del Decreto 2106 de 2019, señaló que a partir de la fecha en la que el Ministerio de Salud y Protección Social implementara el mecanismo de pago, las EPS asumirían el riesgo relacionado con la atención en salud a sus afiliados, originadas por accidentes de tránsito y la ADRES reconocería las atenciones en salud de aquellas víctimas que no se encuentran afiliadas al Sistema General de Seguridad Social en Salud y a las afiliadas a los regímenes Especial y de Excepción.

Mediante el artículo 2.2.6.1.3. del Decreto Único Reglamentario 1084 de 2015, se estableció que el Ministerio de Salud y Protección Social, a través de la subcuenta de eventos catastróficos y accidentes de tránsito (ECAT) del Fondo de Solidaridad y Garantía —Fosyga — o quien haga sus veces, cubrirá el reconocimiento y pago de los servicios de asistencia médica, quirúrgica y hospitalaria que no estén cubiertos por los planes de beneficios del sistema general de seguridad social en salud, ni por regímenes especiales o cualquier tipo de seguro en salud de que sea titular o beneficiaria la víctima; debiendo adoptar las medidas pertinentes para su implementación.

Así mismo, en el artículo 2.3.2.1.5. del Decreto Único Reglamentario 780 de 2016 se consagró, en referencia con los recursos de la Subcuenta de Solidaridad del Fondo de Solidaridad y Garantía en Salud, que el Ministerio de Salud y Protección Social deberá presentar al Departamento Nacional de Planeación y al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la solicitud de cupo de apropiación de la Subcuenta, de acuerdo con los recursos que se requieran para garantizar la continuidad de la afiliación al Régimen Subsidiado y la meta de ampliación de cobertura para la siguiente vigencia, para lo cual deberá contar con un estudio de sostenibilidad financiera de mediano plazo. Posteriormente, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público comunicará al Ministerio de Salud y Protección Social el monto apropiado en la Ley Anual del Presupuesto aprobada por el Congreso de la República para la siguiente vigencia fiscal destinada a la Subcuenta de Solidaridad del Fondo de Solidaridad y Garantía (Fosyga), cinco (5) días después de dicha aprobación;

Para el año 2018, por medio de la subcuenta del seguro de riesgos catastróficos y accidentes de tránsito se pagó un costo a causa de accidentes de tránsito por valor de 1,52 billones de pesos anuales, de los cuales 1,3 billones de pesos eran solo del seguro obligatorio. Cuando el valor de la atención excede las coberturas, las ARL deben asumir el pago de 147.000 millones de pesos aproximadamente cada año y el régimen contributivo de salud debe pagar más de 80.000 millones de pesos en atención e incapacidades; cuando hay incapacidades permanentes o indemnización por muerte y gastos funerarios, el sistema pensional debe asumir gastos de más o menos medio billón de pesos.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) ha hecho cálculos en relación con los accidentes viales y han concluido que los países asumen costos que oscilan entre 1% y 3% del Producto Interno Bruto (PIB).

Por otra parte, a partir del año 2020 entró en vigencia la Resolución 39 de 2019 proferida por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que modificó la Resolución 567 de 2018 *"Por la cual se definen los contenidos que, en cuanto a seguridad vial, dispositivos y comportamiento, deba contener la información al público para los vehículos nuevos que se vendan en el país"*.

**IV. MARCO CONSTITUCIONAL, LEGAL Y REGLAMENTARIO**

Señalan los autores en la exposición de motivos el siguiente marco constitucional, legal y reglamentario:

**Artículo 11 Constitución Política.**

*"El derecho a la vida es inviolable. No habrá pena de muerte."*

**Artículo 24 Constitución Política.**

*"Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia."*

**Artículo 78 Constitución Política.**

*"La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización. Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios."*

**Artículo 27 Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre).**

*"Todos los vehículos que circulen por el territorio nacional deben someterse a las normas que sobre tránsito terrestre determine este Código. Estos deben cumplir con los requisitos generales y las condiciones mecánicas y técnicas que propendan a la seguridad, la higiene y comodidad dentro de los reglamentos correspondientes sobre peso y dimensiones."*

**Artículo 1 Ley 1383 de 2010 (Reforma al Código Nacional de Tránsito).**

*"(...) En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está*

*sujeito a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.*

*Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.*

*Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, la movilidad, la calidad, la oportunidad, el cubrimiento, la libertad de acceso, la plena identificación, libre circulación, educación y descentralización."*

**Literal e del artículo 2 Ley 105 de 1993.**

*"e. DE LA SEGURIDAD: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte."*

**Numeral 14 del artículo 5 Ley 1482 de 2011.**

*"14. Seguridad: Condición del producto conforme con la cual, en situaciones normales de utilización, teniendo en cuenta la duración, la información suministrada en los términos de la presente ley y si procede, la puesta en servicio, instalación y mantenimiento no presenta riesgos irrazonables para la salud o integridad de los consumidores. En caso de que el producto no cumpla con requisitos de seguridad establecidos en reglamentos técnicos o medidas sanitarias, se presumirá inseguro."*

**Artículo 1 Ley 1480 de 2011 (Estatuto del Consumidor).**

*"ARTÍCULO 1o. PRINCIPIOS GENERALES. Esta ley tiene como objetivos proteger, promover y garantizar la efectividad y el libre ejercicio de los derechos de los consumidores, así como amparar el respeto a su dignidad y a sus intereses económicos, en especial, lo referente a:*

1. La protección de los consumidores frente a los riesgos para su salud y seguridad.
2. El acceso de los consumidores a una información adecuada, de acuerdo con los términos de esta ley, que les permita hacer elecciones bien fundadas. (...)"

**Artículo 2 Ley 1702 de 2013 (Estatuto del Consumidor).**

*"Artículo 2°. Autoridad. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito."*

**Artículo 2.2.6.1.3. Decreto Único Reglamentario 1084 de 2015.**

"Cubrimiento de servicio de la atención en salud. El Ministerio de Salud y Protección Social, a través de la subcuenta de eventos catastróficos y accidentes de tránsito —ECAT— del Fondo de Solidaridad y Garantía —Fosyga— o quien haga sus veces, cubrirá el reconocimiento y pago de los servicios de asistencia médica, quirúrgica y hospitalaria en los términos del parágrafo del artículo 54 de la Ley 1448 de 2011, que no estén cubiertos por los planes de beneficios del sistema general de seguridad social en salud, ni por regímenes especiales o cualquier tipo de seguro en salud de que sea titular o beneficiaria la víctima.

La garantía de la prestación de los servicios a que se refiere el presente artículo estará a cargo de las Entidades Promotoras de Salud —EPS— tanto del régimen contributivo como del subsidiado y el trámite de solicitud y pago de los mismos se regirá por las normas vigentes que regulan el procedimiento de recobros ante el Fosyga, lo anterior sin perjuicio de los mecanismos de financiamiento y pago establecido en el artículo 19 de la Ley 1448 de 2011.

El Ministerio de Salud y Protección Social adoptará las medidas que considere pertinentes para la implementación de esta medida."

**Decreto 1500 de 2016**

"Modifica el artículo 2.6.1.4.3.10 de la sección 3 del capítulo 4 del título 1 de la parte 6 del libro 2 del Decreto 780 de 2016, Único Reglamentario del Sector Salud y Protección Social, en relación con la verificación de requisitos para el reconocimiento de los gastos e indemnizaciones cubiertos por la subcuenta ECAT del FOSYGA y relaciona los documentos que deberán acreditarse por parte de los reclamantes de prestaciones por eventos catastróficos y accidentes de tránsito, y que serán objeto de verificación por parte de las compañías de seguros autorizadas para operar el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT."

**Artículos 2.6.1.4.1. al 2.6.1.4.4.4. (Decreto Único Reglamentario 780 de 2016).**

"Se establecen las condiciones de cobertura, ejecución de recursos, funcionamiento y aspectos complementarios para el reconocimiento y pago de los servicios de salud, indemnizaciones y gastos derivados de accidentes de tránsito, eventos catastróficos de origen natural, eventos terroristas y demás eventos aprobados por el Ministerio de Salud y Protección Social en su calidad de Consejo de Administración del Fosyga, en que deben operar tanto la Subcuenta ECAT del Fosyga, como las entidades aseguradoras autorizadas para expedir el SOAT y demás entidades referidas en el ámbito de aplicación de este acto administrativo."

**Artículo 5 de la Comisión Interamericana de Derechos Humanos.**

"Artículo 5. Derecho a la Integridad Personal:

1. Toda persona tiene derecho a que se respete su integridad física, psíquica y moral.

(...)"

**Resolución 64/255 de 1 de marzo de 2010.**

Por medio de la cual la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 «Decenio de Acción para la Seguridad Vial»

**Resolución 3752 de 2015,**

"Por la cual se adoptan medidas en materia de seguridad activa y pasiva para uso en vehículos automotores, remolques y semirremolques."

**Resolución 39 de 2019,**

"Por la cual se modifica la Resolución 567 de 2018 "Por la cual se definen los contenidos que, en cuanto a seguridad vial, dispositivos y comportamiento, deba contener la información al público para los vehículos nuevos que se vendan en el país, lo que deban llevar los manuales de propietario y se dictan otras disposiciones para el suministro de información adecuada al consumidor de los mismos" y se dictan otras disposiciones".

**Sentencia C 930 de 2008:**

"(...) Así, en relación con los principios que pretende proteger la medida en mención, la Constitución "no es neutra (...) frente a valores como la vida y la salud, sino que es un ordenamiento que claramente favorece estos bienes. El Estado tiene entonces un interés autónomo en que estos valores se realicen en la vida social, por lo cual las autoridades no pueden ser indiferentes frente a una decisión en la cual una persona pone en riesgo su vida o su salud. Por ello el Estado puede actuar en este campo, por medio de medidas de protección, a veces incluso en contra de la propia voluntad ocasional de las personas, con el fin de impedir que una persona se ocasione un grave daño a sí mismo."

En este orden, no sólo protege valores esenciales de nuestro ordenamiento, como la vida y la integridad personal, "sino que también es razonable considerar que protege la propia autonomía, ya que una persona que resulta gravemente afectada por un accidente pierde muchas alternativas vitales"; por lo cual se concluye también, que no pretende imponer un modelo de vida o de excelencia humana. Por lo cual, resulta una medida acorde, ya que "reduce en forma cierta los riesgos para la persona, pues es un dispositivo técnico de probada eficacia"

**V. ANÁLISIS DE IMPACTO FISCAL**

Este proyecto de ley no ordena gasto público, si no que busca establecer las especificaciones de seguridad mínimas que deben tener los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que se fabriquen, ensamblen, importen y se comercialicen en el país, con el fin de disminuir los riesgos de ocurrencia de siniestros viales y de reducir la gravedad de las lesiones y efectos que a causa de estos se produzcan; buscándose a su vez, garantizar la protección de los conductores de los vehículos, de los peatones y de los demás usuarios de las vías.

Se evidencia entonces con lo expuesto que, este proyecto de ley cumple con lo estipulado en la Ley 819 de 2003 "Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones".

**VI. ANÁLISIS SOBRE POSIBLE CONFLICTO DE INTERÉS**

De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, los congresistas que tengan intereses en empresas del sector automotor se deben declarar impedidos. Sin embargo, es necesario aclarar que, el conflicto de interés es un tema especial e individual en el que cada congresista debe analizar si lo contenido en el proyecto puede generarle una situación particular que le lleve a presentar un impedimento.

**VII. PLIEGO DE MODIFICACIONES PARA PRIMER DEBATE**

TEXTO PRESENTADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
Título: "Por medio de la cual se establecen especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores que sean producidos y/o comercializados en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones".	Por medio de la cual se establecen especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores <b>nuevos de cuatro o más ruedas</b> que sean producidos y/o comercializados en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones".	Se aclara que se trata de vehículos nuevos.
<b>Artículo 1. Objeto.</b> La presente ley busca	<b>Capítulo I Disposiciones Generales</b>	Se ordenan las disposiciones generales en un

establecer las especificaciones de seguridad mínimas que deben tener los vehículos automotores que sean comercializados en el país, con el fin de disminuir los riesgos de ocurrencia de accidentes de tránsito y de reducir la gravedad de las lesiones y efectos que a causa de estos se produzcan; buscándose a su vez, garantizar la protección de los conductores de los vehículos, de los peatones y de los demás usuarios de las vías.	<b>Artículo 1°. Objeto.</b> La presente ley busca establecer las especificaciones de seguridad mínimas que deben tener los vehículos automotores <b>nuevos de cuatro o más ruedas que se fabriquen, ensamblen, importen</b> y se comercialicen en el país, con el fin de disminuir los riesgos de ocurrencia de <b>siniestros viales</b> y de reducir la gravedad de las lesiones y efectos que a causa de estos se produzcan; buscándose a su vez, garantizar la protección de los conductores de los vehículos, de los peatones y de los demás usuarios de las vías.	capítulo, con el objetivo de reunir las especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores en un solo capítulo. Se cambia la palabra accidentes por siniestros, por cuanto la OMS y la ONU han señalado que lo correcto es hablar de siniestros viales. Se aclara que se trata de vehículos automotores de cuatro o más ruedas.
---	--	--

<b>Artículo 2. Definiciones.</b> Para efectos de aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:  <b>Cinturones de seguridad:</b> Conforme con el numeral 2 del Reglamento 16 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "cinturón de seguridad" el conjunto de correas con hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y piezas de fijación que puede anclarse al interior de un vehículo	Queda igual.	
--	--------------	--

<p>de motor y que está destinado, al limitar las posibilidades de movimiento del cuerpo del usuario, a reducir el riesgo de que este sufra heridas en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo. Para designar dicho conjunto, se empleará en general el término «cinturón», que englobará también todo dispositivo de absorción de energía o de retracción del cinturón.</p> <p><b>Anclajes de cinturones:</b> Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "anclajes" las partes de la estructura del vehículo o del asiento o de cualquier otra parte del vehículo a las cuales se deban sujetar los cinturones de seguridad.</p> <p><b>Sistema de airbag:</b> Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "sistema de airbag" el dispositivo instalado para</p>			<p>complementar a los cinturones de seguridad y sistemas de retención en los vehículos de motor, esto es, el sistema que, de producirse un fuerte impacto que afecte al vehículo, despliegue una estructura flexible destinada a amortiguar, por compresión del gas que contiene, la gravedad del contacto de una o más partes del cuerpo del ocupante del vehículo con el interior del habitáculo.</p> <p><b>Sistema antibloqueo de frenada (ABS):</b> Conforme con el numeral 2º del anexo 13 del Reglamento 13 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "sistema antibloqueo" la parte de un sistema de frenado de servicio que, durante el frenado del vehículo, controla automáticamente en una o varias ruedas el grado de deslizamiento en el sentido de rotación de las mismas.</p> <p><b>Bolsas de aire frontales o airbags frontales:</b> Conforme con el numeral 2 del Reglamento 94 de la Comisión Económica</p>		
<p>para Europa de las Naciones Unidas, es el dispositivo instalado como suplemento de los cinturones de seguridad y los sistemas de retención en los vehículos que en caso de un impacto frontal severo con desaceleración súbita que afecte el vehículo, automáticamente despliegan una estructura flexible con la intención de limitar la gravedad de un contacto de una o más partes del cuerpo de un ocupante del vehículo con el interior del compartimiento del pasajero.</p> <p><b>Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas:</b> De conformidad con el numeral 2.2, del Reglamento 25 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, es un dispositivo, que puede o no hacer parte integral del espaldar de la silla, que limita hacia atrás el desplazamiento de la cabeza con respecto al torso de los ocupantes sentados en el vehículo.</p> <p><b>Sistema de retención infantil ISOFIX:</b> Conforme con el</p>			<p>numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "ISOFIX" el sistema para la conexión de los sistemas de retención infantil a los vehículos que poseen dos anclajes rígidos al vehículo, dos fijaciones rígidas correspondientes en el sistema de retención infantil y un medio para limitar la rotación del sistema de retención infantil; y por "Sistema de retención infantil ISOFIX" aquel sistema de retención infantil que cumple los requisitos los Reglamentos 44 o 129 y que debe sujetarse a un sistema de anclajes ISOFIX.</p> <p><b>Control electrónico de estabilidad:</b> Conforme con el numeral 2.7 del Reglamento 140 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, el Sistema de control electrónico de la estabilidad (ESC) es aquel que dispone de los siguientes atributos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mejora la estabilidad direccional del vehículo mediante, al menos, la capacidad de controlar</li> </ol>		

<p>automáticamente los pares de frenado de las ruedas izquierda y derecha de cada eje.</p> <p>2. Está controlado por un módulo informático que utiliza un algoritmo de bucle cerrado para limitar el sobrevirado y el subvirado del vehículo a partir de la evaluación del comportamiento real del mismo en comparación con una determinación del comportamiento del vehículo solicitada por el conductor.</p> <p>3. Dispone de un medio para determinar directamente la velocidad angular de guiñada del vehículo y estimar su deriva o la derivada de esta con respecto al tiempo.</p> <p>4. Posee un medio para controlar las señales dadas a la dirección por el conductor.</p> <p>5. Cuenta con un algoritmo para determinar la necesidad de modificar el par de propulsión y un medio de hacerlo, en caso necesario, a fin de ayudar al conductor a mantener el control del vehículo.</p>			<p>8. «Aceleración transversal»: componente del vector de aceleración de un punto del vehículo perpendicular al eje (longitudinal) x del vehículo y paralelo al plano de la carretera.</p> <p>9. «Coeficiente de frenado máximo (PBC)»: medida de la fricción entre el neumático y la carretera basada en la desaceleración máxima de un neumático en rotación.</p> <p>10. «Factor de estabilidad estática» (SSF): la mitad de la anchura de vía de un vehículo dividida por la altura de su centro de gravedad, también expresado como <math>SSF = T/2H</math>, donde: T = anchura de vía (en el caso de vehículos con más de una anchura de vía, se utilizará la media; cuando se trate de ruedas gemelas, se emplearán las ruedas exteriores al calcular «T») y H = altura del centro de gravedad del vehículo.</p>		
<p><b>Artículo 3. Campo de aplicación.</b> La presente ley aplica a los vehículos automotores que se</p>			<p><b>Artículo 3°. <u>Ámbito de aplicación.</u></b> Las especificaciones y estándares mínimos de seguridad establecidos en la</p>		<p>Se cambia la palabra campo por ámbito, de acuerdo con las recomendaciones</p>
<p>importen, fabriquen y/o ensamblen para ser comercializados en el país.</p>	<p><u>presente ley, se aplicarán para vehículos automotores de cuatro o más ruedas que se considerarán como complementarias a las medidas tomadas como resultado de la adhesión que Colombia pueda hacer a los acuerdos de las Naciones Unidas con relación a estándares vehiculares y de inspecciones periódicas de los vehículos.</u></p>	<p>relacionadas en el libro "Procedimiento Legislativo Colombiano", de Jaime Alberto Sepúlveda, publicado por Hanns Sidel Stiftung y DOMOPAZ, 2016.</p> <p>Las medidas contenidas en esta ley se considerarán complementarias a las medidas tomadas como resultado de la adhesión que Colombia pueda hacer a los acuerdos de las Naciones Unidas con relación a estándares vehiculares y de inspecciones periódicas de los vehículos.</p>	<p>cumplimiento a lo consagrado en la presente ley.</p>	<p><b>Parágrafo 2.</b> Dentro del proceso de que trata el presente artículo, el Gobierno Nacional deberá establecer el procedimiento para recoger y retirar de manera paulatina del mercado a aquellos vehículos automotores que no cumplan con las condiciones de seguridad exigidas; así mismo, deberá asumir las acciones y financiamiento a que haya lugar para su implementación.</p> <p><b>Parágrafo 3.</b> El Gobierno Nacional deberá tomar las medidas necesarias para garantizar que las unidades de vehículos automotores, que no cumplen con los estándares aquí establecidos, no sean importadas ni comercializadas en el país.</p> <p><b>Parágrafo 4.</b> Una vez se tenga el listado e información de los vehículos que no cumplen con los estándares mínimos de seguridad contemplados en esta ley, se informará</p>	
<p><b>Artículo 4.</b> El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, elaborará, reglamentará e implementará el proceso de retiro paulatino del mercado de aquellos vehículos automotores que no cumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 11 de la presente ley.</p>	<p><b>Artículo 4°.</b> El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, <u>elaborará una estrategia integral de adaptación progresiva en la cual se incluyan acciones para el retiro del mercado de aquellos vehículos automotores que no cumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 11 de la presente ley.</u></p>	<p>Se adiciona un texto que indique la responsabilidad del Gobierno Nacional de elaborar una estrategia integral de adaptación progresiva para el retiro del mercado de aquellos vehículos automotores que no cumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 11 de la presente ley.</p>	<p>Se eliminan los parágrafos</p>		
<p><b>Parágrafo 1.</b> El Gobierno Nacional deberá realizar las acciones y medidas necesarias para dar</p>					

<p>al productor o importador de los mismos para que proceda con su adecuación o de no ser posible ésta, proceda con el retiro definitivo del vehículo del mercado.</p>			<p>rompa alguna de las hebillas.</p>		
<p><b>Artículo 5. Cinturones de seguridad.</b> Es de obligatorio cumplimiento la instalación, durante el proceso de fabricación y ensamblaje, de cinturones de seguridad de tres puntos en todas las plazas de asiento de todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p>Los cinturones de seguridad deben estar correctamente colocados, atendiendo a la reducción al mínimo del riesgo de deslizamiento del cinturón, a la reducción al mínimo del riesgo de deterioro de la correa por contacto con las partes rígidas salientes de la estructura del vehículo o del asiento y a la reducción al mínimo del riesgo de que se</p>	<p><b>Capítulo II</b> <b>Especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores nuevos</b></p> <p><b>Artículo 5°. Cinturones de seguridad.</b></p> <p>Es de obligatorio cumplimiento la instalación, durante el proceso de fabricación y ensamblaje, de cinturones de seguridad de tres puntos en todas las plazas de asiento de todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p>Los cinturones de seguridad deben estar correctamente colocados, atendiendo a la reducción al mínimo del riesgo de deslizamiento del cinturón, a la reducción al mínimo del riesgo de deterioro de la correa por contacto con las partes rígidas salientes de la estructura del vehículo o del asiento y a la reducción al mínimo del riesgo de que se rompa alguna de las hebillas.</p>	<p>Se ordenan las disposiciones generales en un capítulo, con el objetivo de reunir las especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores en un solo capítulo, que incluirá los artículos 5,6,7,8,9 y10.</p>	<p><b>Artículo 6. Anclajes de cinturones.</b> En todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, los anclajes deberán estar proyectados, contruidos y colocados de manera que permitan la instalación de un cinturón de seguridad adecuado. Los anclajes de las plazas de asiento laterales delanteras deberán permitir la instalación de cinturones de seguridad que incluyan un retractor y una polea de reenvío al montante, teniendo presente sobre todo las características de resistencia de los anclajes, a no ser que el fabricante suministre el vehículo equipado con otros tipos de cinturones provistos de retractores.</p>	<p><b>Eliminado.</b></p>	<p>No es necesario trabajar anclajes y cinturones separados. Uno subsume al otro.</p>
<p>estabilidad en todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia; con el cual se buscará impedir la pérdida de control del vehículo tras un movimiento brusco del volante.</p> <p>Dicho sistema deberá ser capaz de aplicar pares de frenado por separado a cada una de las cuatro ruedas, además deberá funcionar durante todas las fases de la conducción (incluyendo la aceleración, la marcha con los gases cortados, la desaceleración y el frenado) y deberá ser capaz de activarse incluso cuando el sistema antibloqueo del frenado o el control de la tracción estén activados.</p> <p><b>Artículo 8. Sistema antibloqueo de frenada (ABS).</b> Es de obligatorio cumplimiento la instalación del sistema antibloqueo de frenos (ABS) en todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean</p>	<p>nacional e importados, que sean comercializados en Colombia; con el cual se buscará impedir la pérdida de control del vehículo tras un movimiento brusco del volante.</p> <p>Dicho sistema deberá ser capaz de aplicar pares de frenado por separado a cada una de las cuatro ruedas, además deberá funcionar durante todas las fases de la conducción (incluyendo la aceleración, la marcha con los gases cortados, la desaceleración y el frenado) y deberá ser capaz de activarse incluso cuando el sistema antibloqueo del frenado o el control de la tracción estén activados.</p> <p><b>Artículo 7°. Sistema antibloqueo de frenada (ABS).</b> <u>En concordancia con lo establecido en el artículo 28 del al Ley 769 de 2002, los vehículos nuevos que se comercialicen en el país, deberán tener el sistema antibloqueo de frenos (ABS) en todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</u></p>	<p>porque no se puede instar un sistema electrónico a un carro que no lo tiene.</p> <p>El artículo 8° se convierte en el 7°, y se da una nueva redacción acorde con la Ley 769 de 2002.</p>	<p>comercializados en Colombia.</p> <p><b>Artículo 9. Bolsas de aire frontales.</b> Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire delanteras "frontal airbags" en todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p><b>Artículo 10. Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas.</b> En todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento la instalación de apoyacabezas o sistemas de retención de cabeza en sus asientos.</p> <p><b>Artículo 11. Sistema de retención infantil ISOFIX.</b> En todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean</p>	<p><b>Artículo 8°. Bolsas de aire frontales.</b> Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire delanteras "frontal airbags" en todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p><b>Artículo 9°. Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas.</b> En todos los vehículos automotores de <u>cuatro o más ruedas</u> de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento la instalación de apoyacabezas o sistemas de retención de cabeza en sus asientos.</p> <p><b>Artículo 10°. Modifíquense los incisos 3 y 4 el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, que quedarán así:</b></p> <p><b>"Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por</b></p>	<p>El artículo 8° se convierte en el 7°, y se da una nueva redacción acorde con la Ley 769 de 2002.</p> <p>El artículo 10° se convierte en el artículo 9°, y se da una nueva redacción acorde con la Ley 769 de 2002. Se aclara que esta medida se aplicará para vehículos automotores de cuatro o más ruedas.</p> <p>El artículo 11° se convierte en el artículo 10°, y se da una nueva redacción acorde con la Ley 769 de 2002, modificando los incisos 3 y 4 del artículo 82.</p>

<p>comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento el equipamiento de puntos de anclaje para el sistema de retención infantil ISOFIX, que aseguren los anclajes directamente en el bastidor del vehículo. Además, en aquellas plazas de asiento que cuenten con un airbag deberá como mínimo ponerse una etiqueta de advertencia y deberá instalarse un dispositivo de desactivación del airbag.</p>	<p><b>razones de seguridad, estos menores solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él.</b></p> <p><b>Las sillas de retención infantil deberán cumplir con la reglamentación técnica establecida por el Gobierno Nacional a través de la Unidad Administrativa Especial de Seguridad Vial".</b></p>		<p>(DIAN), de acuerdo con la normatividad vigente o las normas que la modifiquen, adiciones o sustituyan, en especial con la Ley 1480 de 2011 y el Decreto 4886 de 2011, ejercerá las actuaciones que le correspondan con respecto a la presente ley, en virtud de su potestad aduanera. Así mismo, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) conforme a sus facultades de vigilancia y control, será la entidad competente para vigilar, controlar y hacer cumplir en el mercado lo estipulado en la presente ley, así como de vigilar y supervisar las Campañas de Seguridad en vehículos automotores.</p>	<p>acuerdo con la normatividad vigente o las normas que la modifiquen, adiciones o sustituyan <b>yo establecido en la Ley 1480 de 2011</b>, ejercerá las actuaciones que le correspondan con respecto a la presente ley, en virtud de su potestad aduanera. Así mismo, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) conforme a sus facultades de vigilancia y control <b>yo establecido en el Decreto 4886 de 2011</b>, será la entidad competente para vigilar, controlar y hacer cumplir en el mercado lo estipulado en la presente ley.</p>	<p>Se titula el artículo y se hacen unos ajustes de redacción.</p> <p>Se solicitará concepto a la SIC para segundo debate.</p> <p>Se suprime la última parte del artículo. Lo resaltado en rojo parece pertinente eliminarlo, ya que se trataría de una facultad de la ANSV.</p> <p>Se elimina la última parte del artículo, en el entendido que esa facultad actualmente la tiene la ANSV, que es la entidad competente para adelantar campañas de seguridad en vehículos automotores.</p>						
<p><b>Artículo 12.</b> Las disposiciones previstas en los artículos 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 11 de la presente ley no aplicarán a:</p> <p>a) Vehículos que se fabriquen o importen al país de manera temporal para participar en ferias, exposiciones o que vayan a ser comercializados en mercados diferentes al colombiano;</p> <p>b) Vehículos para competencia, para pruebas o para usos agrícola, industrial o de construcción autopropulsada.</p>	<p><b>Capítulo III Disposiciones Finales</b></p> <p><b>Artículo 11°. Excepciones.</b> Las disposiciones previstas en los artículos 5, 6, 7, 8, 9 y 10 de la presente ley no aplicarán a:</p> <p>a) Vehículos que se fabriquen o importen al país de manera temporal para participar en ferias, exposiciones o que vayan a ser comercializados en mercados diferentes al colombiano;</p> <p>b) Vehículos para competencia, para pruebas o para usos agrícola, industrial o de construcción autopropulsada.</p>	<p>Se incluyen en este capítulo los artículos 5,6,7,8,9, y 10. El artículo 11 se titula y se convierte en el artículo 10°.</p>	<p><b>Artículo 14.</b> El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, dentro de los ocho (8) meses siguientes a la expedición de la presente ley, reglamentará lo relacionado con la seguridad activa y pasiva de los vehículos automotores que se comercialicen en el país y los demás aspectos relacionados con el</p>	<p><b>Artículo 13°. Reglamentación Técnica. El Gobierno Nacional, dentro de los dos (2) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, establecerá la reglamentación técnica correspondiente a las disposiciones establecidas en los artículos 7, 8, 9 y 10.</b></p> <p><b>Parágrafo. El Ministerio de Transporte podrá en cualquier momento, requerir al productor, importador, distribuidor o comercializador de vehículos automotores para verificar la</b></p>	<p>El artículo 14°, pasa a ser el artículo 13°.</p> <p>Se titula el artículo y se ajusta el texto del primer párrafo, ya que las pruebas principalmente de choque deben ser realizadas por laboratorios u organizaciones especializadas para así dotar de veracidad al argumento, además de una regulación que</p>						
<p><b>Artículo 13.</b> La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales</p>	<p><b>Artículo 12°. Vigilancia y control.</b> La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), de</p>	<p>El artículo 13 pasa a ser el artículo 12°.</p>									
<p>cumplimiento de lo aquí consagrado.</p> <p><b>Parágrafo 1:</b> El Ministerio de Transporte, en su página web pondrá al servicio del público una base de datos con los automóviles respecto de los cuales haya recibido reportes y que hayan sido catalogados como inseguros. Dicha base de datos que deberá tener un buscador contendrá como mínimo, la siguiente información:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La identificación del bien en cuestión (modelo).</li> <li>2. Nombre bajo el cual ha sido comercializado el producto.</li> <li>3. La identificación de su fabricante o importador, o la marca que lo identifica.</li> <li>5. La descripción de los riesgos asociados al producto.</li> </ol> <p><b>Parágrafo 2:</b> El Ministerio de Transporte podrá, en cualquier momento, requerir al productor, importador, distribuidor o comercializador de vehículos automotores para verificar la</p>	<p><b>adopción de todas las medidas aplicables previstas en esta ley y podrá realizar las recomendaciones que considere pertinentes.</b></p>	<p>permita realizar estas calificaciones, sin perjuicio de las competencias de las autoridades de protección al consumidor. Se elimina el parágrafo 1, dejando un solo parágrafo en el artículo.</p>	<p>adopción de todas las medidas aplicables previstas en esta ley y podrá realizar las recomendaciones que considere pertinentes.</p>								
			<p><b>Artículo 15. Vigencia.</b> Esta ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p><b>Artículo 14°. Vigencia y derogatorias.</b> Esta ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el Diario Oficial y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p><b>Vigencia y derogatorias</b></p> <p>El artículo 15 se convierte en el artículo 14°.</p> <p>Se incluyen unos cambios de técnica legislativa que no alteran el artículo. Sólo precisa su entrada en vigencia y se incluye en el título la palabra "derogatorias".</p>						
<p align="center"><b>VIII. PROPOSICIONES Y CONSTANCIAS EN PRIMER DEBATE</b></p> <p>Se relacionan a continuación las proposiciones que fueron acogidas y aquellas proposiciones que fueron dejadas como constancias:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>TEXTO PRESENTADO</th> <th>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE</th> <th>PROPOSICIONES Y/O CONSTANCIAS</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Artículo 2. Definiciones. Para efectos de aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:  Cinturones de seguridad: Conforme con el numeral 2 del Reglamento 16 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "cinturón</td> <td>Queda igual.</td> <td>CONSTANCIA:  El representante Rodrigo Rojas Lara deja una constancia de una proposición que pretendía eliminar la definición que tiene que ver con los Sistemas de Retención Infantil contenido en el art. 2 del proyecto, en el entendido que en la Comisión Sexta Constitucional</td> </tr> </tbody> </table>						TEXTO PRESENTADO	TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PROPOSICIONES Y/O CONSTANCIAS	Artículo 2. Definiciones. Para efectos de aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:  Cinturones de seguridad: Conforme con el numeral 2 del Reglamento 16 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "cinturón	Queda igual.	CONSTANCIA:  El representante Rodrigo Rojas Lara deja una constancia de una proposición que pretendía eliminar la definición que tiene que ver con los Sistemas de Retención Infantil contenido en el art. 2 del proyecto, en el entendido que en la Comisión Sexta Constitucional
TEXTO PRESENTADO	TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	PROPOSICIONES Y/O CONSTANCIAS									
Artículo 2. Definiciones. Para efectos de aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:  Cinturones de seguridad: Conforme con el numeral 2 del Reglamento 16 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "cinturón	Queda igual.	CONSTANCIA:  El representante Rodrigo Rojas Lara deja una constancia de una proposición que pretendía eliminar la definición que tiene que ver con los Sistemas de Retención Infantil contenido en el art. 2 del proyecto, en el entendido que en la Comisión Sexta Constitucional									

<p>de seguridad" el conjunto de correas con hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y piezas de fijación que puede anclarse al interior de un vehículo de motor y que está destinado, al limitar las posibilidades de movimiento del cuerpo del usuario, a reducir el riesgo de que este sufra heridas en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo. Para designar dicho conjunto, se empleará en general el término «cinturón», que englobará también todo dispositivo de absorción de energía o de retracción del cinturón.</p> <p>Anclajes de cinturones: Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "anclajes" las partes de la estructura del vehículo o del asiento o de cualquier otra parte del vehículo a las cuales se deban sujetar los cinturones de seguridad.</p> <p>Sistema de airbag: Conforme con el numeral 2 del</p>		<p>Permanente, se ha radicado ponencia para segundo debate del proyecto de ley 1604 de 2020 Cámara, acumulado con el proyecto de ley 420 de 2020 Cámara, en el cual se desarrolla detalladamente los sistemas de retención infantil en términos de: obligatoriedad, criterios de edad y estatura, reglamentación del Gobierno Nacional, aspectos técnicos, sanciones e incentivos tributarios. Por lo tanto, la eliminación busca evitar una duplicidad normativa en lo que corresponde a los sistemas de retención infantil.</p>	<p>Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "sistema de airbag" el dispositivo instalado para complementar a los cinturones de seguridad y sistemas de retención en los vehículos de motor, esto es, el sistema que, de producirse un fuerte impacto que afecte al vehículo, despliegue una estructura flexible destinada a amortiguar, por compresión del gas que contiene, la gravedad del contacto de una o más partes del cuerpo del ocupante del vehículo con el interior del habitáculo.</p> <p>Sistema antibloqueo de frenada (ABS): Conforme con el numeral 2º del anexo 13 del Reglamento 13 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "sistema antibloqueo" la parte de un sistema de frenado de servicio que, durante el frenado del vehículo, controla automáticamente en una o varias ruedas el grado de deslizamiento en el</p>		
<p>sentido de rotación de las mismas.</p> <p>Bolsas de aire frontales o airbags frontales: Conforme con el numeral 2 del Reglamento 94 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, es el dispositivo instalado como suplemento de los cinturones de seguridad y los sistemas de retención en los vehículos que en caso de un impacto frontal severo con desaceleración súbita que afecte el vehículo, automáticamente despliegan una estructura flexible con la intención de limitar la gravedad de un contacto de una o más partes del cuerpo de un ocupante del vehículo con el interior del compartimiento del pasajero.</p> <p>Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas: De conformidad con el numeral 2.2, del Reglamento 25 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, es un dispositivo, que puede o no hacer parte integral del espaldar de la silla,</p>			<p>que limita hacia atrás el desplazamiento de la cabeza con respecto al torso de los ocupantes sentados en el vehículo.</p> <p>Sistema de retención infantil ISOFIX: Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "ISOFIX" el sistema para la conexión de los sistemas de retención infantil a los vehículos que posee dos anclajes rígidos al vehículo, dos fijaciones rígidas correspondientes en el sistema de retención infantil y un medio para limitar la rotación del sistema de retención infantil; y por "Sistema de retención infantil ISOFIX" aquel sistema de retención infantil que cumple los requisitos los Reglamentos 44 o 129 y que debe sujetarse a un sistema de anclajes ISOFIX.</p> <p>Control electrónico de estabilidad: Conforme con el numeral 2.7 del Reglamento 140 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, el Sistema de control</p>		

<p>electrónico de la estabilidad (ESC) es aquel que dispone de los siguientes atributos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Mejora la estabilidad direccional del vehículo mediante, al menos, la capacidad de controlar automáticamente los pares de frenado de las ruedas izquierda y derecha de cada eje.</li> <li>Está controlado por un módulo informático que utiliza un algoritmo de bucle cerrado para limitar el sobrevirado y el subvirado del vehículo a partir de la evaluación del comportamiento real del mismo en comparación con una determinación del comportamiento del vehículo solicitada por el conductor.</li> <li>Dispone de un medio para determinar directamente la velocidad angular de guiñada del vehículo y estimar su deriva o la derivada de esta con respecto al tiempo.</li> <li>Posee un medio para controlar las señales dadas a la dirección por el conductor.</li> <li>Cuenta con un algoritmo para</li> </ol>			<p>determinar la necesidad de modificar el par de propulsión y un medio de hacerlo, en caso necesario, a fin de ayudar al conductor a mantener el control del vehículo.</p> <p>8. «Aceleración transversal»: componente del vector de aceleración de un punto del vehículo perpendicular al eje (longitudinal) <math>x</math> del vehículo y paralelo al plano de la carretera.</p> <p>9. «Coeficiente de frenado máximo (PBC)»: medida de la fricción entre el neumático y la carretera basada en la desaceleración máxima de un neumático en rotación.</p> <p>10. «Factor de estabilidad estática» (SSF): la mitad de la anchura de vía de un vehículo dividida por la altura de su centro de gravedad, también expresado como <math>SSF = T/2H</math>, donde: <math>T</math> = anchura de vía (en el caso de vehículos con más de una anchura de vía, se utilizará la media; cuando se trate de ruedas gemelas, se emplearán las ruedas exteriores al calcular</p>		
<p>«T») y <math>H</math> = altura del centro de gravedad del vehículo.</p> <p>Artículo 4. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, elaborará, reglamentará e implementará el proceso de retiro paulatino del mercado de aquellos vehículos automotores que no cumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 11 de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 1. El Gobierno Nacional deberá realizar las acciones y medidas necesarias para dar cumplimiento a lo consagrado en la presente ley.</p> <p>Parágrafo 2. Dentro del proceso de qué trata el presente artículo, el Gobierno Nacional deberá establecer el procedimiento para recoger y retirar de manera paulatina del mercado a aquellos vehículos automotores que no cumplan con las condiciones de seguridad exigidas; así mismo, deberá asumir las acciones y financiamiento a que</p>	<p>Artículo 4°. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, elaborará una estrategia integral de adaptación progresiva en la cual se incluyan acciones para el retiro del mercado de aquellos vehículos automotores que no cumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 11 de la presente ley.</p>	<p>Proposición avalada:</p> <p>El representante Milton Angulo presenta proposición para adicionar el siguiente texto subrayado</p> <p>Artículo 4°. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, elaborará una estrategia integral de adaptación progresiva en la cual se incluyan acciones para el retiro del mercado de aquellos vehículos automotores <u>nuevos de cuatro o más ruedas</u> que no cumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 11 de la presente ley.</p>	<p>haya lugar para su implementación.</p> <p><del>Parágrafo 3. El Gobierno Nacional deberá tomar las medidas necesarias para garantizar que las unidades de vehículos automotores, que no cumplen con los estándares aquí establecidos, no sean importadas ni comercializadas en el país.</del></p> <p><del>Parágrafo 4. Una vez se tenga el listado e información de los vehículos que no cumplen con los estándares mínimos de seguridad contemplados en esta ley, se informará al productor o importador de los mismos para que proceda con su adecuación o de no ser posible ésta, proceda con el retiro definitivo del vehículo del mercado.</del></p> <p>Artículo 5. Cinturones de seguridad. Es de obligatorio cumplimiento la instalación, durante el proceso de fabricación y ensamble, de cinturones de seguridad de tres puntos en todas las plazas de asiento de todos los vehículos</p>	<p>Capítulo II Especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores nuevos</p> <p>Artículo 5°. Cinturones de seguridad.</p> <p>Es de obligatorio cumplimiento la instalación, durante el proceso de fabricación y ensamble, de</p>	<p>Proposición avalada:</p> <p>El representante Milton Angulo presenta proposición para adicionar el siguiente texto subrayado:</p>


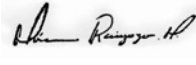
<p>automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p>Los cinturones de seguridad deben estar correctamente colocados, atendiendo a la reducción al mínimo del riesgo de deslizamiento del cinturón, a la reducción al mínimo del riesgo de deterioro de la correa por contacto con las partes rígidas salientes de la estructura del vehículo o del asiento y a la reducción al mínimo del riesgo de que se rompa alguna de las hebillas.</p>	<p>cinturones de seguridad de tres puntos en todas las plazas de asiento de todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p>Los cinturones de seguridad deben estar correctamente colocados, atendiendo a la reducción al mínimo del riesgo de deslizamiento del cinturón, a la reducción al mínimo del riesgo de deterioro de la correa por contacto con las partes rígidas salientes de la estructura del vehículo o del asiento y a la reducción al mínimo del riesgo de que se rompa alguna de las hebillas.</p>	<p>Artículo 5°. Cinturones de seguridad.</p> <p>Es de obligatorio cumplimiento la instalación, durante el proceso de fabricación y ensamblaje, de cinturones de seguridad de tres puntos en todas las plazas de asiento de todos los vehículos automotores <u>nuevos de cuatro o más ruedas</u> de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p>Los cinturones de seguridad deben estar correctamente colocados, atendiendo a la reducción al mínimo del riesgo de deslizamiento del cinturón, a la reducción al mínimo del riesgo de deterioro de la correa por contacto con las partes rígidas salientes de la estructura del vehículo o del asiento y a la reducción al mínimo del riesgo de que se rompa alguna de las hebillas.</p>	<p>Artículo 7. Sistema de control electrónico de estabilidad. Es de obligatorio cumplimiento la instalación de un sistema electrónico de estabilidad en todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia; con el cual se buscará impedir la pérdida de control del vehículo tras un movimiento brusco del volante.</p> <p>Dicho sistema deberá ser capaz de aplicar pares de frenado por separado a cada una de las cuatro ruedas, además deberá funcionar durante todas las fases de la conducción (incluyendo la aceleración, la marcha con los gases cortados, la desaceleración y el frenado) y deberá ser capaz de activarse incluso cuando el sistema antibloqueo del frenado o el control de la tracción estén activados.</p>	<p>Artículo 6°. Sistema de control electrónico de estabilidad. Es <u>obligatoria la tenencia</u> de un sistema electrónico de estabilidad en todos los vehículos automotores <u>nuevos</u> de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia; con el cual se buscará impedir la pérdida de control del vehículo tras un movimiento brusco del volante.</p> <p>Dicho sistema deberá ser capaz de aplicar pares de frenado por separado a cada una de las cuatro ruedas, además deberá funcionar durante todas las fases de la conducción (incluyendo la aceleración, la marcha con los gases cortados, la desaceleración y el frenado) y deberá ser capaz de activarse incluso cuando el sistema antibloqueo del frenado o el control de la tracción estén activados.</p>	<p>Proposición avalada:</p> <p>El representante Milton Angulo presenta proposición para adicionar el siguiente texto subrayado:</p> <p>Artículo 6°. Sistema de control electrónico de estabilidad. Es obligatoria la tenencia de un sistema electrónico de estabilidad en todos los vehículos automotores <u>nuevos de cuatro o más ruedas</u> de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia; con el cual se buscará impedir la pérdida de control del vehículo tras un movimiento brusco del volante.</p> <p>Dicho sistema deberá ser capaz de aplicar pares de frenado por separado a cada una de las cuatro <u>o más</u> ruedas, además deberá funcionar durante todas las fases de la conducción (incluyendo la aceleración, la marcha con los gases cortados, la desaceleración y el</p>
<p>Artículo 8. Sistema antibloqueo de frenada (ABS). Es de obligatorio cumplimiento la instalación del sistema antibloqueo de frenos (ABS) en todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p>	<p>Artículo 7°. Sistema antibloqueo de frenada (ABS). <u>En concordancia con lo establecido en el artículo 28 de la Ley 769 de 2002, los vehículos nuevos que se comercialicen en el país, deberán tener el sistema antibloqueo de frenos (ABS) en todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</u></p>	<p>frenado) y deberá ser capaz de activarse incluso cuando el sistema antibloqueo del frenado o el control de la tracción estén activados</p> <p>Proposición avalada:</p> <p>El representante Milton Angulo presenta proposición para adicionar el siguiente texto subrayado:</p> <p>Artículo 7°. Sistema antibloqueo de frenada (ABS). En concordancia con lo establecido en el artículo 28 de la Ley 769 de 2002, los vehículos <u>automotores nuevos de cuatro o más ruedas</u> que se comercialicen en el país, deberán tener el sistema antibloqueo de frenos (ABS) en todos los vehículos automotores <u>nuevos de cuatro o más ruedas</u> de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p>	<p>la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire delanteras "frontal airbags" en todos los automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p>	<p>bolsas de aire delanteras "frontal airbags" en todos los automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p>	<p>presenta proposición para adicionar el siguiente texto subrayado:</p> <p>Artículo 8°. Bolsas de aire frontales. Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire delanteras "frontal airbags" en todos los automotores <u>nuevos de cuatro o más ruedas</u> de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p>
<p>Artículo 9. Bolsas de aire frontales. Es de obligatorio cumplimiento</p>	<p>Artículo 8°. Bolsas de aire frontales. Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2)</p>	<p>Proposición avalada:</p> <p>El representante Milton Angulo</p>			

<p>Artículo 10. Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas. En todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento la instalación de apoyacabezas o sistemas de retención de cabeza en sus asientos.</p>	<p>Artículo 9°. Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas. En todos los vehículos automotores de <u>cuatro o más ruedas</u> de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento la instalación de apoyacabezas o sistemas de retención de cabeza en sus asientos.</p>	<p>Proposición avalada: El representante Milton Angulo presenta proposición para adicionar el siguiente texto subrayado:  Artículo 9°. Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas. En todos los vehículos automotores <u>nuevos</u> de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento la instalación de apoyacabezas o sistemas de retención de cabeza en sus asientos.</p>	<p>bastidor del vehículo. Además, en aquellas plazas de asiento que cuenten con un airbag deberá como mínimo ponerse una etiqueta de advertencia y deberá instalarse un dispositivo de desactivación del airbag.</p>	<p>de la Unidad Administrativa Especial de Seguridad Vial".</p>	<p>Cámara, acumulado con el proyecto de ley 420 de 2020 Cámara, en el cual se desarrolla detalladamente los sistemas de retención infantil en términos de: obligatoriedad, criterios de edad y estatura, reglamentación del Gobierno Nacional, aspectos técnicos, sanciones e incentivos tributarios. Por lo tanto, la eliminación busca evitar una duplicidad normativa en lo que corresponde a los sistemas de retención infantil.</p>
<p>Artículo 11. Sistema de retención infantil ISOFIX. En todos los vehículos automotores de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento el equipamiento de puntos de anclaje para el sistema de retención infantil ISOFIX, que aseguren los anclajes directamente en el</p>	<p><u>Artículo 10°. Modifíquense los incisos 3 y 4 el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, que quedarán así:</u>  "Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, estos menores solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él.  Las sillas de retención infantil deberán cumplir con la reglamentación técnica establecida por el Gobierno Nacional a través</p>	<p>CONSTANCIA: El representante Rodrigo Rojas Lara deja una constancia que contendía una proposición que pretendía eliminar este artículo del proyecto, en el entendido que en la Comisión Sexta Constitucional Permanente, se ha radicado ponencia para segundo debate del proyecto de ley 1604 de 2020</p>	<p>Artículo 14. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, dentro de los ocho (8) meses siguientes a la expedición de la presente ley, reglamentará lo relacionado con la seguridad activa y pasiva de los vehículos automotores que se comercialicen en el país y los demás aspectos relacionados con el cumplimiento de lo aquí consagrado.  Parágrafo 1: El Ministerio de</p>	<p>Artículo 13°. Reglamentación Técnica. El Gobierno Nacional, a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los dos (2) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, establecerá la reglamentación técnica correspondiente a las disposiciones establecidas en los artículos 7, 8, 9 y 10.  Parágrafo. El Ministerio de Transporte podrá, en cualquier momento, requerir al productor, importador, distribuidor o comercializador de vehículos automotores para verificar la adopción de todas las medidas aplicables previstas en esta ley y</p>	<p>Proposición avalada: El representante Milton Angulo presenta proposición para adicionar el siguiente texto subrayado:  Artículo 13°. Reglamentación Técnica. El Gobierno Nacional, a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los dos (2) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, establecerá la reglamentación</p>
<p>Transporte, en su página web pondrá al servicio del público una base de datos con los automóviles respecto de los cuales haya recibido reportes y que hayan sido catalogados como inseguros. Dicha base de datos que deberá tener un buscador contendrá como mínimo, la siguiente información:  1. La identificación del bien en cuestión (modelo).  2. Nombre bajo el cual ha sido comercializado el producto.  3. La identificación de su fabricante o importador, o la marca que lo identifica.  5. La descripción de los riesgos asociados al producto.  Parágrafo 2: El Ministerio de Transporte podrá, en cualquier momento, requerir al productor, importador, distribuidor o comercializador de vehículos automotores para verificar la adopción de todas las medidas aplicables previstas en esta ley y podrá realizar las</p>	<p>podrá realizar las recomendaciones que considere pertinentes.</p>	<p>técnica correspondiente a las disposiciones establecidas en los artículos 7, 8, 9 y 10.  Parágrafo. El Ministerio de Transporte podrá, en cualquier momento, requerir al productor, importador, distribuidor o comercializador de vehículos automotores <u>nuevos de cuatro o más ruedas</u> para verificar la adopción de todas las medidas aplicables previstas en esta ley y podrá realizar las recomendaciones que considere pertinentes.</p>	<p>recomendaciones que considere pertinentes.</p>		
<p><b>IX. MODIFICACIONES PROPUESTAS PARA SEGUNDO DEBATE</b></p>					
<p><b>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE</b>  <b>Capítulo I</b> <b>Disposiciones Generales</b> <b>Artículo 1°. Objeto.</b> La presente ley busca establecer las especificaciones de seguridad mínimas que deben tener los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que se fabriquen, ensamblen, importen y se comercialicen en el país, con el fin de disminuir los riesgos de ocurrencia de siniestros viales y de reducir la gravedad de las lesiones y efectos que a causa de estos se produzcan; buscándose a su vez, garantizar la protección de los conductores de los vehículos, de los peatones y de los demás usuarios de las vías.  <b>Artículo 2. Definiciones.</b> Para efectos de aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:  <b>Cinturones de seguridad:</b> Conforme con</p>	<p><b>TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE</b>  <b>Capítulo I</b> <b>Disposiciones Generales</b> <b>Artículo 1°. Objeto.</b> La presente ley busca <b>establecer promover</b> las especificaciones de seguridad mínimas que <del>deben tener</del> los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que se fabriquen, ensamblen, importen y se comercialicen en el país, con el fin de disminuir los riesgos de ocurrencia de siniestros viales y de reducir la gravedad de las lesiones y efectos que a causa de estos se produzcan; buscándose a su vez, garantizar la protección de los conductores de los vehículos, de los peatones y de los demás usuarios de las vías.  <b>Artículo 2. Definiciones.</b> Para efectos de aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:  Sistema de retención: Sistema formado por un</p>	<p><b>JUSTIFICACIÓN</b>  Los avances tecnológicos en materia de seguridad activa y pasiva vehicular requieren un marco normativo que, orientado al resultado de la protección de la vida e integridad de los actores viales, le permita al país avanzar de forma oportuna y diligente en la reglamentación técnica requerida para ascender en materia de seguridad de los vehículos.  Por lo anterior, el alcance del proyecto de ley debe favorecer y exigir el desarrollo las acciones necesarias para incorporar requerimientos que han demostrado ser los más eficientes en materia de reducción de mortalidad en las vías  Incorporar la definición del término "sistema de retención", teniendo en cuenta que, para los propósitos de los dispositivos de seguridad pasiva, las especificaciones del cinturón de seguridad, si</p>			

<p>el numeral 2 del Reglamento 16 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "cinturón de seguridad" el conjunto de correas con hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y piezas de fijación que puede anclarse al interior de un vehículo de motor y que está destinado, al limitar las posibilidades de movimiento del cuerpo del usuario, a reducir el riesgo de que este sufra heridas en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo. Para designar dicho conjunto, se empleará en general el término «cinturón», que englobará también todo dispositivo de absorción de energía o de retracción del cinturón.</p> <p><b>Anclajes de cinturones:</b> Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "anclajes" las partes de la estructura del vehículo o del asiento o de cualquier otra parte del vehículo a las cuales se deban sujetar los cinturones de seguridad.</p> <p><b>Sistema de airbag:</b> Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para</p>	<p>asiento y un cinturón fijados adecuadamente al vehículo y que incluye, además, todos los elementos diseñados para disminuir el riesgo de que el usuario se lesione en caso de desaceleración brusca del vehículo, mediante la limitación de la movilidad del cuerpo del usuario.</p> <p><b>Silla de seguridad para niños:</b> sistema de retención de niños incorporado a una silla a la que está sujeto el niño.</p> <p><b>Cinturones de seguridad:</b> Conforme con el numeral 2 del Reglamento 16 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "cinturón de seguridad" el conjunto de correas con hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y piezas de fijación que puede anclarse al interior de un vehículo de motor y que está destinado, al limitar las posibilidades de movimiento del cuerpo del usuario, a reducir el riesgo de que este sufra heridas en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo. Para designar dicho conjunto, se empleará en general el término «cinturón», que englobará también todo</p>	<p>bien son importantes, son insuficientes para limitar movimientos riesgosos de los ocupantes del vehículo ante un eventual siniestro vial.</p> <p>En este sentido, elementos como los anclajes, que hacen parte del sistema de retención, desempeñan un rol determinante para que el cinturón de seguridad funcione de forma adecuada.</p> <p>Se elimina en todo el articulado la referencia expresa a los instrumentos internacionales que tratan los temas de seguridad vial y a los reglamentos que contienen expresamente algunas disposiciones.</p> <p>En el control electrónico de estabilidad se eliminan los numerales 8 y 9.</p>	<p>Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "sistema de airbag" el dispositivo instalado para complementar a los cinturones de seguridad y sistemas de retención en los vehículos de motor, esto es, el sistema que, de producirse un fuerte impacto que afecte al vehículo, despliegue una estructura flexible destinada a amortiguar, por compresión del gas que contiene, la gravedad del contacto de una o más partes del cuerpo del ocupante del vehículo con el interior del habitáculo.</p> <p><b>Sistema antibloqueo de frenada (ABS):</b> Conforme con el numeral 2º del anexo 13 del Reglamento 13 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "sistema antibloqueo" la parte de un sistema de frenado de servicio que, durante el frenado del vehículo, controla automáticamente en una o varias ruedas el grado de deslizamiento en el sentido de rotación de las mismas.</p> <p><b>Bolsas de aire frontales o airbags frontales:</b> Conforme con el numeral 2 del Reglamento 94 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones</p>	<p>dispositivo de absorción de energía o de retracción del cinturón.</p> <p><b>Anclajes de cinturones:</b> Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "anclajes" las partes de la estructura del vehículo o del asiento o de cualquier otra parte del vehículo a las cuales se deban sujetar los cinturones de seguridad.</p> <p><b>Sistema de airbag:</b> Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "sistema de airbag" el dispositivo instalado para complementar a los cinturones de seguridad y sistemas de retención en los vehículos de motor, esto es, el sistema que, de producirse un fuerte impacto que afecte al vehículo, despliegue una estructura flexible destinada a amortiguar, por compresión del gas que contiene, la gravedad del contacto de una o más partes del cuerpo del ocupante del vehículo con el interior del habitáculo.</p> <p><b>Sistema antibloqueo de frenada (ABS):</b> Conforme con el numeral 2º del</p>
<p>Unidas, es el dispositivo instalado como suplemento de los cinturones de seguridad y los sistemas de retención en los vehículos que en caso de un impacto frontal severo con desaceleración súbita que afecte el vehículo, automáticamente despliegan una estructura flexible con la intención de limitar la gravedad de un contacto de una o más partes del cuerpo de un ocupante del vehículo con el interior del compartimiento del pasajero.</p> <p><b>Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas:</b> De conformidad con el numeral 2.2. del Reglamento 25 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, es un dispositivo, que puede o no hacer parte integral del espaldar de la silla, que limita hacia atrás el desplazamiento de la cabeza con respecto al torso de los ocupantes sentados en el vehículo.</p> <p><b>Sistema de retención infantil ISOFIX:</b> Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "ISOFIX" el sistema para la conexión de los sistemas</p>	<p>anexo 13 del Reglamento 13 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por "sistema antibloqueo" la parte de un sistema de frenado de servicio que, durante el frenado del vehículo, controla automáticamente en una o varias ruedas el grado de deslizamiento en el sentido de rotación de las mismas.</p> <p><b>Bolsas de aire frontales o airbags frontales:</b> Conforme con el numeral 2 del Reglamento 94 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, es el dispositivo instalado como suplemento de los cinturones de seguridad y los sistemas de retención en los vehículos que en caso de un impacto frontal severo con desaceleración súbita que afecte el vehículo, automáticamente despliegan una estructura flexible con la intención de limitar la gravedad de un contacto de una o más partes del cuerpo de un ocupante del vehículo con el interior del compartimiento del pasajero.</p> <p><b>Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas:</b> De conformidad con el</p>		<p>de retención infantil a los vehículos que posee dos anclajes rígidos al vehículo, dos fijaciones rígidas correspondientes en el sistema de retención infantil y un medio para limitar la rotación del sistema de retención infantil; y por "Sistema de retención infantil ISOFIX" aquel sistema de retención infantil que cumple los requisitos los Reglamentos 44 o 129 y que debe sujetarse a un sistema de anclajes ISOFIX.</p> <p><b>Control electrónico de estabilidad:</b> Conforme con el numeral 2.7 del Reglamento 140 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, el Sistema de control electrónico de la estabilidad (ESC) es aquel que dispone de los siguientes atributos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Mejora la estabilidad direccional del vehículo mediante, al menos, la capacidad de controlar automáticamente los pares de frenado de las ruedas izquierda y derecha de cada eje.</li> <li>Está controlado por un módulo que</li> </ol>	<p>numeral 2.2. del Reglamento 25 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, es un dispositivo, que puede o no hacer parte integral del espaldar de la silla, que limita hacia atrás el desplazamiento de la cabeza con respecto al torso de los ocupantes sentados en el vehículo.</p> <p><b>Sistema de retención infantil o "Sistema de retención de niños":</b> conjunto de componentes que puede incluir una combinación de correas o componentes flexibles con una hebilla de cierre, dispositivos de regulación, piezas de fijación y, en algunos casos, un dispositivo adicional como un capazo, un portabebés, una silla suplementaria o una pantalla anticollisión, capaz de sujetarse a un vehículo de motor. Está concebido para reducir el riesgo de heridas del usuario en caso de colisión o de frenado brusco del vehículo, al limitar la movilidad del cuerpo.</p> <p><b>Control electrónico de estabilidad:</b> Conforme con el numeral 2.7 del Reglamento 140 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, el Sistema de control electrónico de la</p>

<p>utiliza un algoritmo de bucle cerrado para limitar el sobrevirado y el subvirado del vehículo a partir de la evaluación del comportamiento real del mismo en comparación con una determinación del comportamiento del vehículo solicitada por el conductor.</p> <p>3. Dispone de un medio para determinar directamente la velocidad angular de guiñada del vehículo y estimar su deriva o la derivada de esta con respecto al tiempo.</p> <p>4. Posee un medio para controlar las señales dadas a la dirección por el conductor.</p> <p>5. Cuenta con un algoritmo para determinar la necesidad de modificar el par de propulsión y un medio de hacerlo, en caso necesario, a fin de ayudar al conductor a mantener el control del vehículo.</p>	<p><b>estabilidad (ESC)</b> es aquel que dispone de los siguientes atributos:</p> <p>1. Mejora la estabilidad direccional del vehículo mediante, al menos, la capacidad de controlar automáticamente los pares de frenado de las ruedas izquierda y derecha de cada eje.</p> <p>2. Está controlado por un módulo informático que utiliza un algoritmo de bucle cerrado para limitar el sobrevirado y el subvirado del vehículo a partir de la evaluación del comportamiento real del mismo en comparación con una determinación del comportamiento del vehículo solicitada por el conductor.</p> <p>3. Dispone de un medio para determinar directamente la velocidad angular de guiñada del vehículo y estimar su deriva o la derivada de esta</p>		<p>8. Aceleración transversal: componente del vector de aceleración de un punto del vehículo perpendicular al eje (longitudinal) x del vehículo y paralelo al plano de la carretera.</p> <p>9. Coeficiente de frenado máximo (PBC): medida de la fricción entre el neumático y la carretera basada en la desaceleración máxima de un neumático en rotación.</p> <p>10. Factor de estabilidad estática (SSF): la mitad de la anchura de vía de un vehículo dividida por la altura de su centro de gravedad, también expresado como <math>SSF = T/2H</math>, donde: T = anchura de vía (en el caso de vehículos con más de una anchura de vía, se utilizará la media; cuando se trate de ruedas gemelas, se emplearán las ruedas exteriores al calcular «T») y H = altura del centro de</p>	<p>con respecto al tiempo.</p> <p>4. Posee un medio para controlar las señales dadas a la dirección por el conductor.</p> <p>5. Cuenta con un algoritmo para determinar la necesidad de modificar el par de propulsión y un medio de hacerlo, en caso necesario, a fin de ayudar al conductor a mantener el control del vehículo.</p> <p>8. <del>Aceleración transversal: componente del vector de aceleración de un punto del vehículo perpendicular al eje (longitudinal) x del vehículo y paralelo al plano de la carretera.</del></p> <p>9. <del>Coeficiente de frenado máximo (PBC): medida de la fricción entre el neumático y la carretera basada en la desaceleración máxima de un neumático en rotación.</del></p>	
<p>gravidad del vehículo.</p> <p>10. Factor de estabilidad estática (SSF): la mitad de la anchura de vía de un vehículo dividida por la altura de su centro de gravedad, también expresado como <math>SSF = T/2H</math>, donde: T = anchura de vía (en el caso de vehículos con más de una anchura de vía, se utilizará la media; cuando se trate de ruedas gemelas, se emplearán las ruedas exteriores al calcular «T») y H = altura del centro de gravedad del vehículo.</p> <p><b>Artículo 3°. Ambito de aplicación.</b> Las especificaciones y estándares mínimos de seguridad establecidos en la presente ley, se considerarán como complementarias a las medidas tomadas como resultado de la adhesión que Colombia pueda hacer a los acuerdos de las Naciones Unidas con relación a estándares vehiculares y de inspecciones periódicas de los vehículos.</p>	<p>10. Factor de estabilidad estática (SSF): la mitad de la anchura de vía de un vehículo dividida por la altura de su centro de gravedad, también expresado como <math>SSF = T/2H</math>, donde: T = anchura de vía (en el caso de vehículos con más de una anchura de vía, se utilizará la media; cuando se trate de ruedas gemelas, se emplearán las ruedas exteriores al calcular «T») y H = altura del centro de gravedad del vehículo.</p> <p><b>Artículo 3°. Ambito de aplicación.</b> La presente ley se aplica a todos los agentes que intervengan en la comercialización de vehículos automotores nuevos, y rige en todo el territorio nacional.</p> <p>Las especificaciones y estándares mínimos de seguridad establecidos en la presente ley se considerarán como complementarias a las medidas tomadas como resultado de la adhesión que Colombia pueda hacer a los acuerdos de las Naciones Unidas con relación a estándares</p>	<p>Se incorpora un inciso para aclarar el ámbito de la aplicación de la ley, es decir, el espacio y los sujetos que quedan obligados bajo las disposiciones contenidas en la misma.</p>	<p>vehiculares y de inspecciones periódicas de los vehículos.</p> <p><del>Artículo 4°. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, elaborará una estrategia integral de adaptación progresiva en la cual se incluyan acciones para el retiro del mercado de aquellos vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que no cumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 10 de la presente ley.</del></p> <p><b>Capítulo II</b></p> <p><b>Especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores nuevos</b></p> <p><b>Artículo 5°. Cinturones de seguridad.</b> Es de obligatorio cumplimiento la instalación, durante el proceso de fabricación y ensamblaje, de cinturones de seguridad de tres puntos en todas las plazas de asiento de todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean</p>	<p>vehiculares y de inspecciones periódicas de los vehículos.</p> <p><del>Artículo 4°. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, elaborará una estrategia integral de adaptación progresiva en la cual se incluyan acciones para el retiro del mercado de aquellos vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que a partir de las fechas estipuladas no incumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 10 de la presente ley y posterior reglamentación técnica.</del></p> <p><b>Capítulo II</b></p> <p><b>Especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores nuevos</b></p> <p><del>Artículo 5°. Cinturones de seguridad.</del> Sistemas de retención. Es de obligatorio cumplimiento la instalación, durante el proceso de fabricación y ensamblaje, de cinturones de seguridad sistemas de retención de tres puntos en todas las plazas de asiento de todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación</p>	<p>Se ajusta este artículo, dado que a través del Decreto 1074 de 2015 ya se establecen las medidas que pueden ejercer las autoridades de vigilancia y control ante la comercialización de vehículos que incumplan con los requisitos técnicos normativos. Así mismo, es preciso tener en cuenta que los plazos de transición para el cumplimiento de este tipo de requerimientos técnicos son necesarios para minimizar las afectaciones a la industria.</p> <p>Ampliar el alcance del artículo aumenta la protección de los ocupantes de los vehículos automotores. Lo anterior, dado que con la expresión "sistemas de retención" además del cinturón de seguridad, se incorporan otros elementos indispensables para la sujeción segura de los ocupantes ante un choque.</p> <p>Se incluye la prohibición de los cinturones de seguridad hechos a partir de policaprolactona, que se encuentra establecida en los reglamentos de WP29 y FMVSS UN-R-16.</p>

<p>comercializados en Colombia.</p> <p>Los cinturones de seguridad deben estar correctamente colocados, atendiendo a la reducción al mínimo del riesgo de deslizamiento del cinturón, a la reducción al mínimo del riesgo de deterioro de la correa por contacto con las partes rígidas salientes de la estructura del vehículo o del asiento y a la reducción al mínimo del riesgo de que se rompa alguna de las hebillas.</p>	<p>nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p>Los sistemas de retención <del>cinturones de seguridad</del> deben estar correctamente colocados, atendiendo a la reducción al mínimo del riesgo de deslizamiento del cinturón, a la reducción al mínimo del riesgo de deterioro de la correa por contacto con las partes rígidas salientes de la estructura del vehículo o del asiento y a la reducción al mínimo del riesgo de que se rompa alguna de las hebillas.</p> <p>Quedan prohibidos los cinturones de seguridad elaborados a partir de policaprolactona en los vehículos nuevos.</p>		<p><b>Artículo 6°. Sistema de control electrónico de estabilidad.</b> Es obligatoria la tenencia de un sistema electrónico de estabilidad en todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia; con el cual se buscará impedir la pérdida de control del vehículo tras un movimiento brusco del volante.</p> <p>Dicho sistema deberá ser capaz de aplicar pares de frenado por separado a cada una de las cuatro o más ruedas, además deberá funcionar durante todas las fases de la conducción (incluyendo la aceleración, la marcha con los gases cortados, la desaceleración y el frenado) y deberá ser capaz de activarse incluso cuando el sistema antibloqueo del frenado o el control de la tracción estén activados.</p>	<p><b>Artículo 6°. Sistema de control electrónico de estabilidad.</b> Es obligatoria la tenencia de un sistema electrónico de estabilidad en todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, u otra tecnología de igual o superior desempeño que tenga el mismo propósito del sistema de control electrónico de estabilidad, con el cual se buscará impedir la pérdida de control del vehículo tras un movimiento brusco del volante.</p> <p>Dicho sistema deberá ser capaz de aplicar pares de frenado por separado a cada una de las cuatro o más ruedas, además deberá funcionar durante todas las fases de la conducción (incluyendo la aceleración, la marcha con los gases cortados, la desaceleración y el frenado) y deberá ser capaz de activarse incluso cuando el sistema antibloqueo del frenado o el control de la tracción estén activados.</p>	<p>Las investigaciones en materia de seguridad vehicular han derivado en la incorporación constante de nuevas tecnologías de seguridad activa y pasiva. Los fabricantes y otras organizaciones continuamente incorporan mejoras a dichas tecnologías, actualizando, además de sus nombres, el desempeño de los componentes y sistemas con el fin de aumentar la protección de los ocupantes de los vehículos.</p> <p>Por lo anterior, es importante dejar abierta y explícita la posibilidad de implementar sistemas con desempeños superiores a los actuales.</p>
<p>Artículo 8°. Bolsas de aire frontales. Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire</p>	<p>Artículo 8°. Bolsas de aire frontales. Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire</p>	<p>Queda igual.</p>	<p><b>Artículo 7°. Sistema antibloqueo de frenada (ABS).</b> En concordancia con lo establecido en el</p>	<p><b>Artículo 7°. Sistema antibloqueo de frenada (ABS).</b> En concordancia con lo establecido en el</p>	<p>Las investigaciones en materia de seguridad vehicular han derivado en la incorporación constante de</p>
<p>artículo 28 de la Ley 769 de 2002, los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que se comercialicen en el país, deberán tener el sistema antibloqueo de frenos (ABS) en todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p>	<p>artículo 28 de la Ley 769 de 2002, los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que se comercialicen en el país, deberán tener el sistema antibloqueo de frenos (ABS) en todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, u otra tecnología de igual o superior desempeño que tenga el mismo propósito de los sistemas antibloqueo de frenada.</p>	<p>nuevas tecnologías de seguridad activa y pasiva. Los fabricantes y otras organizaciones continuamente incorporan mejoras a dichas tecnologías, actualizando, además de sus nombres, las propiedades que los componen con el fin de aumentar la protección de los ocupantes de los vehículos.</p> <p>Por lo anterior, es importante dejar abierta y explícita la posibilidad de requerir sistemas con desempeños superiores a los actuales.</p> <p>Así mismo, los frenos ABS en vehículos tipo motocicleta cuentan con evidencia robusta de su efectividad para prevenir siniestros viales de motociclistas, el actor vial que en la actualidad es el más afectado por la siniestralidad vial. Por esta razón, se considera determinante viabilizar la exigencia de frenos ABS para motocicletas, de conformidad con los análisis de impacto realizados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial en el marco de las disposiciones del artículo 13 del presente proyecto de ley.</p>	<p>delanteras "frontal airbags" en todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p>	<p>delanteras "frontal airbags" en todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p>	
<p>Artículo 8°. Bolsas de aire frontales. Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire</p>	<p>Artículo 8°. Bolsas de aire frontales. Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire</p>	<p>Queda igual.</p>	<p><b>Artículo 9°. Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas.</b> En todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento la instalación de apoyacabezas o sistemas de retención de cabeza en sus asientos.</p>	<p><b>Artículo 9°. Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas.</b> En todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento la instalación de apoyacabezas o sistemas de retención de cabeza en sus asientos.</p>	<p>Queda igual.</p>
<p>Artículo 8°. Bolsas de aire frontales. Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire</p>	<p>Artículo 8°. Bolsas de aire frontales. Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire</p>	<p>Queda igual.</p>	<p><b>Artículo 10°. Modifíquese los incisos 3 y 4 el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, que quedarán así:</b></p> <p>"Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, estos menores solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él.</p> <p>Las sillas de retención infantil deberán cumplir con la reglamentación</p>	<p><b>Artículo 10°. Modifíquese el inciso 3 e inclúyase un inciso al artículo 82 de la Ley 769 de 2002, que quedarán así:</b></p> <p>(...)</p> <p>"Los menores de doce (12) años o de menos de 150 cm de estatura no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, estos menores solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su</p>	<p>Las recomendaciones internacionales sugieren establecer esta medida para menores de 12 años e incluir otras características de fácil verificación, como es la estatura del menor.</p>

<p>técnica establecida por el Gobierno Nacional a través de la Unidad Administrativa Especial de Seguridad Vial".</p>	<p>seguridad y que permita su fijación al vehículo. <b>Los sistemas de retención infantil deberán cumplir con la reglamentación técnica establecida por el Gobierno Nacional".</b> (...)</p>		<p>Nacionales (DIAN), de acuerdo con la normatividad vigente o las normas que la modifiquen, adición o sustituyan y lo establecido en la Ley 1480 de 2011, ejercerá las actuaciones que le correspondan con respecto a la presente ley, en virtud de su potestad aduanera.</p>	<p>Nacionales (DIAN), de acuerdo con la normatividad vigente o las normas que la modifiquen, adición o sustituyan y lo establecido en la Ley 1480 de 2011, ejercerá las actuaciones que le correspondan con respecto a la presente ley, en virtud de su potestad aduanera.</p>	<p>materia de vigilancia y control le corresponde a las alcaldías municipales.</p>
<p><b>Capítulo III</b> <b>Disposiciones Finales</b> <b>Artículo 11°. Excepciones.</b> Las disposiciones previstas en los artículos 5, 6, 7, 8, 9 y 10 de la presente ley no aplicarán a: a) Vehículos que se fabriquen o importen al país de manera temporal para participar en ferias, exposiciones o que vayan a ser comercializados en mercados diferentes al colombiano; b) Vehículos para competencia, para pruebas o para usos agrícola, industrial o de construcción autopropulsada.</p>	<p><b>Capítulo III</b> <b>Disposiciones Finales</b> <b>Artículo 11°. Excepciones.</b> Las disposiciones previstas en los artículos 5, 6, 7, 8, 9 y 10 de la presente ley no aplicarán a: a) Vehículos que se fabriquen o importen al país de manera temporal para participar en ferias, exposiciones o que vayan a ser comercializados en mercados diferentes al colombiano; b) Vehículos para competencia, para pruebas o para usos agrícola, industrial o de construcción autopropulsada.</p>	<p>Queda igual.</p>	<p>Así mismo, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) conforme a sus facultades de vigilancia y control y lo establecido en el Decreto 4886 de 2011, será la entidad competente para vigilar, controlar y hacer cumplir en el mercado lo estipulado en la presente ley.</p>	<p>Así mismo, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) y las alcaldías municipales conforme a sus facultades de vigilancia y control y lo establecido en el Decreto <del>4886 de 2011</del> 1074 de 2015, serán las entidades competentes para vigilar, controlar y hacer cumplir en el mercado lo estipulado en la presente ley.</p>	
<p><b>Artículo 12°. Vigilancia y control.</b> La Dirección de Impuestos y Aduanas</p>	<p><b>Artículo 12°. Vigilancia y control.</b> La Dirección de Impuestos y Aduanas</p>	<p>Se complementa el artículo de acuerdo con las competencias que en</p>	<p><b>Artículo 13°. Reglamentación Técnica.</b> El Gobierno Nacional, a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los dos (2) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, establecerá la reglamentación técnica correspondiente a las disposiciones establecidas en los artículos 7, 8, 9 y 10.</p>	<p><b>Artículo 13°. Reglamentación Técnica.</b> El Gobierno Nacional, a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los dos (2) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, establecerá la reglamentación técnica reglamentará los requerimientos técnicos, tipologías vehiculares, procesos y periodos de transición en lo</p>	<p>Aunado a los componentes establecidos en el proyecto de ley, el Banco Interamericano de Desarrollo y la Organización Mundial de la Salud han evidenciado los retrasos que en materia de seguridad vehicular tiene la región de América Latina y el Caribe. En virtud de lo anterior, han sido enfáticos en recomendarle a los gobiernos la exigencia de componentes de seguridad activa y pasiva tales como:</p>
<p><b>Parágrafo.</b> El Ministerio de Transporte podrá, en cualquier momento, requerir al productor, importador, distribuidor o comercializador de vehículos automotores para verificar la adopción de todas las medidas aplicables previstas en esta ley y podrá realizar las recomendaciones que considere pertinentes.</p>	<p>correspondiente a las disposiciones establecidas en los artículos 7, 8, 9 y 10, así como otras tecnologías de seguridad activa y pasiva vehicular que soportadas en análisis técnicos y de impactos se requieran en el país para reducir los fallecimientos y lesiones graves en las vías. Así mismo, la misma entidad se encargará de reglamentar los demás sistemas vehiculares que se identifiquen pertinentes y necesarios para la protección de la vida de conductores, pasajeros y demás actores viales. Se tendrá un plazo máximo de 5 años para ser revisada. <b>Parágrafo.</b> El Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Industria y Comercio o la Superintendencia de Transporte podrán, en cualquier momento, requerir al productor, importador, distribuidor o comercializador de vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas para verificar la adopción de todas las medidas aplicables previstas en esta ley y podrá realizar las recomendaciones que considere pertinentes.</p>	<p>protección de ocupantes en caso de impactos laterales, frontales y traseros, protección de ocupantes ante colisiones con postes, protección de peatones, sistemas de retención infantil reforzados, entre otros. Ante la evidencia de la efectividad de las tecnologías de seguridad vehicular que, aunadas a las recomendaciones de expertos, le envían al país un mensaje para exigir estos componentes tal y como lo hacen en otras regiones del mundo, es determinante desarrollar un marco normativo que reduzca las barreras para poder adoptar nuevas tecnologías. Lo cual requiere de análisis técnicos y socioeconómicos que soporten esta adopción. En este sentido, es la Agencia Nacional de Seguridad Vial, máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, la entidad técnicamente idónea para desarrollar las acciones pertinentes. El plazo de revisión de 5 años se encuentra en el Decreto 1468 de 2020.</p>	<p><b>Artículo 14°. Vigencia y derogatorias.</b> Esta ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el Diario Oficial y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p><b>Artículo 14°. Vigencia y derogatorias.</b> Esta ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el Diario Oficial y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Queda igual.</p>
			<p><b>X. PROPOSICIÓN FINAL</b></p> <p>Por las consideraciones anteriores, solicitamos a la Plenaria de la Cámara de Representantes, APROBAR, el Informe de ponencia para segundo debate del proyecto de ley No. 180 de 2020 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN ESPECIFICACIONES Y ESTÁNDARES MÍNIMOS DE SEGURIDAD PARA LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS DE CUATRO O MÁS RUEDAS QUE SEAN PRODUCIDOS Y/O COMERCIALIZADOS EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", con las modificaciones propuestas y acoger el texto que se adjunta.</p> <p>Cordialmente,</p> <p> OSWALDO ARCOS BENAVIDES Representante a la Cámara Departamento Valle del Cauca</p> <p><b>OSWALDO ARCOS BENAVIDES</b> Coordinador Ponente</p> <p> <b>MÓNICA MARÍA RAIGOZA MORALES</b> Representante a la Cámara Departamento de Antioquia Ponente</p>		

<p><b>XI. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE</b></p> <p><b>PROYECTO DE LEY NO. 180 DE 2020 CÁMARA</b></p> <p><b>“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN ESPECIFICACIONES Y ESTÁNDARES MÍNIMOS DE SEGURIDAD PARA LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS DE CUATRO O MÁS RUEDAS QUE SEAN PRODUCIDOS Y/O COMERCIALIZADOS EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</b></p> <p><b>“El Congreso de Colombia, Decreta”</b></p> <p><b>Capítulo I</b></p> <p><b>Disposiciones Generales</b></p> <p><b>Artículo 1º. Objeto.</b> La presente ley busca <b>promover</b> las especificaciones de seguridad mínimas los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que se fabriquen, ensamblen, importen y se comercialicen en el país, con el fin de disminuir los riesgos de ocurrencia de siniestros viales y de reducir la gravedad de las lesiones y efectos que a causa de estos se produzcan; buscándose a su vez, garantizar la protección de los conductores de los vehículos, de los peatones y de los demás usuarios de las vías.</p> <p><b>Artículo 2. Definiciones.</b> Para efectos de aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p><b>Sistema de retención:</b> Sistema formado por un asiento y un cinturón fijados adecuadamente al vehículo y que incluye, además, todos los elementos diseñados para disminuir el riesgo de que el usuario se lesione en caso de desaceleración brusca del vehículo, mediante la limitación de la movilidad del cuerpo del usuario.</p> <p><b>Silla de seguridad para niños:</b> sistema de retención de niños incorporado a una silla a la que está sujeto el niño.</p> <p><b>Cinturones de seguridad:</b> Conjunto de correas con hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y piezas de fijación que puede anclarse al interior de un vehículo de motor y que está destinado, al limitar las posibilidades de movimiento del cuerpo del usuario, a reducir el riesgo de que esté sufra heridas en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo. Para designar dicho conjunto, se empleará en general el término</p>	<p>«cinturón», que englobará también todo dispositivo de absorción de energía o de retracción del cinturón.</p> <p><b>Anclajes de cinturones:</b> Partes de la estructura del vehículo o del asiento o de cualquier otra parte del vehículo a las cuales se deban sujetar los cinturones de seguridad.</p> <p><b>Sistema de airbag:</b> Dispositivo instalado para complementar a los cinturones de seguridad y sistemas de retención en los vehículos de motor, esto es, el sistema que, de producirse un fuerte impacto que afecte al vehículo, despliegue una estructura flexible destinada a amortiguar, por compresión del gas que contiene, la gravedad del contacto de una o más partes del cuerpo del ocupante del vehículo con el interior del habitáculo.</p> <p><b>Sistema antibloqueo de frenada (ABS):</b> Parte de un sistema de frenado de servicio que, durante el frenado del vehículo, controla automáticamente en una o varias ruedas el grado de deslizamiento en el sentido de rotación de las mismas.</p> <p><b>Bolsas de aire frontales o airbags frontales:</b> Dispositivo instalado como suplemento de los cinturones de seguridad y los sistemas de retención en los vehículos que en caso de un impacto frontal severo con desaceleración súbita que afecte el vehículo, automáticamente despliegan una estructura flexible con la intención de limitar la gravedad de un contacto de una o más partes del cuerpo de un ocupante del vehículo con el interior del compartimiento del pasajero.</p> <p><b>Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas:</b> Dispositivo, que puede o no hacer parte integral del espaldar de la silla, que limita hacia atrás el desplazamiento de la cabeza con respecto al torso de los ocupantes sentados en el vehículo.</p> <p><b>Sistema de retención infantil o “Sistema de retención de niños”:</b> conjunto de componentes que puede incluir una combinación de correas o componentes flexibles con una hebilla de cierre, dispositivos de regulación, piezas de fijación y, en algunos casos, un dispositivo adicional como un capazo, un portabebés, una silla suplementaria o una pantalla anticollisión, capaz de sujetarse a un vehículo de motor. Está concebido para reducir el riesgo de heridas del usuario en caso de colisión o de frenado brusco del vehículo, al limitar la movilidad del cuerpo.</p> <p><b>Control electrónico de estabilidad:</b> Aquel que dispone de los siguientes atributos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mejora la estabilidad direccional del vehículo mediante, al menos, la capacidad de controlar automáticamente los pares de frenado de las ruedas izquierda y derecha de cada eje.</li> <li>2. Está controlado por un módulo informático que utiliza un algoritmo de bucle cerrado para limitar el sobrevirado y el subvirado del vehículo a partir de la</li> </ol>
<p>evaluación del comportamiento real del mismo en comparación con una determinación del comportamiento del vehículo solicitada por el conductor.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Dispone de un medio para determinar directamente la velocidad angular de guiñada del vehículo y estimar su deriva o la derivada de esta con respecto al tiempo.</li> <li>4. Posee un medio para controlar las señales dadas a la dirección por el conductor.</li> <li>5. Cuenta con un algoritmo para determinar la necesidad de modificar el par de propulsión y un medio de hacerlo, en caso necesario, a fin de ayudar al conductor a mantener el control del vehículo.</li> <li>6. Factor de estabilidad estática (SSF): la mitad de la anchura de vía de un vehículo dividida por la altura de su centro de gravedad, también expresado como <math>SSF = T/2H</math>, donde: T = anchura de vía (en el caso de vehículos con más de una anchura de vía, se utilizará la media; cuando se trate de ruedas gemelas, se emplearán las ruedas exteriores al calcular «T») y H = altura del centro de gravedad del vehículo.</li> </ol> <p><b>Artículo 3º. Ámbito de aplicación.</b> La presente ley se aplica a todos los agentes que intervengan en la comercialización de vehículos automotores nuevos, y rige en todo el territorio nacional.</p> <p>Las especificaciones y estándares mínimos de seguridad establecidos en la presente ley se considerarán como complementarias a las medidas tomadas como resultado de la adhesión que Colombia pueda hacer a los acuerdos de las Naciones Unidas con relación a estándares vehiculares y de inspecciones periódicas de los vehículos.</p> <p><b>Artículo 4º.</b> El Gobierno Nacional, implementará las acciones para el retiro del mercado de aquellos vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que a partir de las fechas estipuladas incumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 10 de la presente ley y posterior reglamentación técnica.</p> <p><b>Capítulo II</b></p> <p><b>Especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores nuevos</b></p> <p><b>Artículo 5º. Sistemas de retención.</b> Es de obligatorio cumplimiento la instalación, durante el proceso de fabricación y ensamble, de sistemas de retención en todas las plazas de asiento de todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas</p>	<p>de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p>Los sistemas de retención deben estar correctamente colocados, atendiendo a la reducción al mínimo del riesgo de deslizamiento del cinturón, a la reducción al mínimo del riesgo de deterioro de la correa por contacto con las partes rígidas salientes de la estructura del vehículo o del asiento y a la reducción al mínimo del riesgo de que se rompa alguna de las hebillas.</p> <p>Quedan prohibidos los cinturones de seguridad elaborados a partir de policaprolactona en los vehículos nuevos.</p> <p><b>Artículo 6º. Sistema de control electrónico de estabilidad.</b> Es obligatoria la tenencia de un sistema electrónico de estabilidad en todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, u otra tecnología de igual o superior desempeño que tenga el mismo propósito del sistema de control electrónico de estabilidad, con el cual se buscará impedir la pérdida de control del vehículo tras un movimiento brusco del volante.</p> <p>Dicho sistema deberá ser capaz de aplicar pares de frenado por separado a cada una de las cuatro o más ruedas, además deberá funcionar durante todas las fases de la conducción (incluyendo la aceleración, la marcha con los gases cortados, la desaceleración y el frenado) y deberá ser capaz de activarse incluso cuando el sistema antibloqueo del frenado o el control de la tracción estén activados.</p> <p><b>Artículo 7º. Sistema antibloqueo de frenada (ABS).</b> En concordancia con lo establecido en el artículo 28 de la Ley 769 de 2002, los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que se comercialicen en el país, deberán tener el sistema antibloqueo de frenos (ABS) en los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, u otra tecnología de igual o superior desempeño que tenga el mismo propósito de los sistemas antibloqueo de frenada.</p> <p><b>Artículo 8º. Bolsas de aire frontales.</b> Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire delanteras “frontal airbags” en todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p><b>Artículo 9º. Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas.</b> En todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento la instalación de apoyacabezas o sistemas de retención de cabeza en sus asientos</p>

Artículo 10°. Modifíquese el inciso 3 e inclúyase un inciso al artículo 82 de la Ley 769 de 2002, que quedarán así:

(...)

“Los menores de doce (12) años o de menos de 150 cm de estatura no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, estos menores solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación al vehículo.

Los sistemas de retención infantil deberán cumplir con la reglamentación técnica establecida por el Gobierno Nacional”.

(...)

Capítulo III

Disposiciones Finales

Artículo 11°. Excepciones. Las disposiciones previstas en los artículos 5, 6, 7, 8, 9 y 10 de la presente ley no aplicarán a:

- a) Vehículos que se fabriquen o importen al país de manera temporal para participar en ferias, exposiciones o que vayan a ser comercializados en mercados diferentes al colombiano;
b) Vehículos para competencia, para pruebas o para usos agrícola, industrial o de construcción autopropulsada.

Artículo 12°. Vigilancia y control. La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), de acuerdo con la normatividad vigente o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan y lo establecido en la Ley 1480 de 2011, ejercerá las actuaciones que le correspondan con respecto a la presente ley, en virtud de su potestad aduanera.

Así mismo, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) y las alcaldías municipales conforme a sus facultades de vigilancia y control y lo establecido en el Decreto 1074 de 2015, serán las entidades competentes para vigilar, controlar y hacer cumplir en el mercado lo estipulado en la presente ley.

Artículo 13°. Reglamentación Técnica. El Gobierno Nacional, dentro de los dos (2) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, reglamentará los requerimientos técnicos, tipologías vehiculares, procesos y periodos de transición en lo correspondiente a las disposiciones establecidas en los artículos 7, 8, 9 y 10, así

como otras tecnologías de seguridad activa y pasiva vehicular que soportadas en análisis técnicos y de impactos se requieran en el país para reducir los fallecimientos y lesiones graves en las vías.

Así mismo, la misma entidad se encargará de reglamentar los demás sistemas vehiculares que se identifiquen pertinentes y necesarios para la protección de la vida de conductores, pasajeros y demás actores viales.

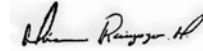
Se tendrá un plazo máximo de 5 años para ser revisada.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Industria y Comercio o la Superintendencia de Transporte podrán, en cualquier momento, requerir al productor, importador, distribuidor o comercializador de vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas para verificar la adopción de todas las medidas aplicables previstas en esta ley y podrá realizar las recomendaciones que considere pertinentes

Artículo 14°. Vigencia y derogatorias. Esta ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el Diario Oficial y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.



OSWALDO ARCOS BENAVIDES
Representante a la Cámara
Departamento Valle del Cauca
OSWALDO ARCOS BENAVIDES
Coordinador Ponente



MÓNICA MARÍA RAIGOZA MORALES
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia
Ponente

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA DIECISÉIS (16) DE JUNIO DE 2021, AL PROYECTO DE LEY No. 180 DE 2020 CÁMARA

“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN ESPECIFICACIONES Y ESTÁNDARES MÍNIMOS DE SEGURIDAD PARA LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS DE CUATRO O MÁS RUEDAS QUE SEAN PRODUCIDOS Y/O COMERCIALIZADOS EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

“El Congreso de Colombia,
Decreta”

Capítulo I

Disposiciones Generales

Artículo 1°. Objeto. La presente ley busca establecer las especificaciones de seguridad mínimas que deben tener los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que se fabriquen, ensamblen, importen y se comercialicen en el país, con el fin de disminuir los riesgos de ocurrencia de siniestros viales y de reducir la gravedad de las lesiones y efectos que a causa de estos se produzcan; buscándose a su vez, garantizar la protección de los conductores de los vehículos, de los peatones y de los demás usuarios de las vías.

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

Cinturones de seguridad: Conforme con el numeral 2 del Reglamento 16 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por “cinturón de seguridad” el conjunto de correas con hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y piezas de fijación que puede anclarse al interior de un vehículo de motor y

que está destinado, al limitar las posibilidades de movimiento del cuerpo del usuario, a reducir el riesgo de que este sufra heridas en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo. Para designar dicho conjunto, se empleará en general el término «cinturón», que englobará también todo dispositivo de absorción de energía o de retracción del cinturón.

Anclajes de cinturones: Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por “anclajes” las partes de la estructura del vehículo o del asiento o de cualquier otra parte del vehículo a las cuales se deban sujetar los cinturones de seguridad.

Sistema de airbag: Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por “sistema de airbag” el dispositivo instalado para complementar a los cinturones de seguridad y sistemas de retención en los vehículos de motor, esto es, el sistema que, de producirse un fuerte impacto que afecte al vehículo, despliegue una estructura flexible destinada a amortiguar, por compresión del gas que contiene, la gravedad del contacto de una o más partes del cuerpo del ocupante del vehículo con el interior del habitáculo.



Sistema antibloqueo de frenada (ABS): Conforme con el numeral 2° del anexo 13 del Reglamento 13 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por “sistema antibloqueo” la parte de un sistema de frenado de servicio que, durante el frenado del vehículo, controla automáticamente en una o varias ruedas el grado de deslizamiento en el sentido de rotación de las mismas.

Bolsas de aire frontales o airbags frontales: Conforme con el numeral 2 del Reglamento 94 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, es el dispositivo instalado como suplemento de los cinturones de seguridad y los sistemas de retención en los vehículos que en caso de un impacto frontal severo con desaceleración súbita que afecte el vehículo, automáticamente despliegan una estructura flexible con la intención de limitar la gravedad de un contacto de una o más partes del cuerpo de un ocupante del vehículo con el interior del compartimiento del pasajero.

Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas: De conformidad con el numeral 2.2, del Reglamento 25 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, es un dispositivo, que puede o no hacer parte integral del espaldar de la silla, que limita hacia atrás el desplazamiento de la cabeza con respecto al torso de los ocupantes sentados en el vehículo.

Sistema de retención infantil ISOFIX: Conforme con el numeral 2 del Reglamento 14 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, se entiende por “ISOFIX” el sistema para la conexión de los sistemas de retención infantil a los vehículos que posee dos anclajes rígidos al vehículo, dos fijaciones

<p>rígidas correspondientes en el sistema de retención infantil y un medio para limitar la rotación del sistema de retención infantil; y por "Sistema de retención infantil ISOFIX" aquel sistema de retención infantil que cumple los requisitos los Reglamentos 44 o 129 y que debe sujetarse a un sistema de anclajes ISOFIX.</p> <p><b>Control electrónico de estabilidad:</b> Conforme con el numeral 2.7 del Reglamento 140 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, el Sistema de control electrónico de la estabilidad (ESC) es aquel que dispone de los siguientes atributos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Mejora la estabilidad direccional del vehículo mediante, al menos, la capacidad de controlar automáticamente los pares de frenado de las ruedas izquierda y derecha de cada eje.</li> <li>Está controlado por un módulo informático que utiliza un algoritmo de bucle cerrado para limitar el sobrevirado y el subvirado del vehículo a partir de la evaluación del comportamiento real del mismo en comparación con una determinación del comportamiento del vehículo solicitada por el conductor.</li> <li>Dispone de un medio para determinar directamente la velocidad angular de guiñada del vehículo y estimar su deriva o la derivada de esta con respecto al tiempo.</li> <li>Posee un medio para controlar las señales dadas a la dirección por el conductor.</li> <li>Cuenta con un algoritmo para determinar la necesidad de modificar el par de propulsión y un medio de hacerlo, en caso necesario, a fin de ayudar al conductor a mantener el control del vehículo.</li> <li>Aceleración transversal: componente del vector de aceleración de un punto del vehículo perpendicular al eje (longitudinal) x del vehículo y paralelo al plano de la carretera.</li> <li>Coefficiente de frenado máximo (PBC): medida de la fricción entre el neumático y la carretera basada en la desaceleración máxima de un neumático en rotación.</li> <li>Factor de estabilidad estática (SSF): la mitad de la anchura de vía de un vehículo dividida por la altura de su centro de gravedad, también expresado como <math>SSF = T/2H</math>, donde: T = anchura de vía (en el caso de vehículos con más de una anchura de vía, se utilizará la media; cuando se trate de ruedas</li> </ol>	<p>gemelas, se emplearán las ruedas exteriores al calcular «T») y H = altura del centro de gravedad del vehículo.</p> <p><b>Artículo 3°. Ámbito de aplicación.</b> Las especificaciones y estándares mínimos de seguridad establecidos en la presente ley, se considerarán como complementarias a las medidas tomadas como resultado de la adhesión que Colombia pueda hacer a los acuerdos de las Naciones Unidas con relación a estándares vehiculares y de inspecciones periódicas de los vehículos.</p> <p><b>Artículo 4°.</b> El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, elaborará una estrategia integral de adaptación progresiva en la cual se incluyan acciones para el retiro del mercado de aquellos vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que no cumplan con los estándares señalados en los artículos 5 al 10 de la presente ley.</p> <p style="text-align: center;"><b>Capítulo II</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores nuevos</b></p> <p><b>Artículo 5°. Cinturones de seguridad.</b> Es de obligatorio cumplimiento la instalación, durante el proceso de fabricación y ensamblaje, de cinturones de seguridad de tres puntos en todas las plazas de asiento de todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p>Los cinturones de seguridad deben estar correctamente colocados, atendiendo a la reducción al mínimo del riesgo de deslizamiento del cinturón, a la reducción al mínimo del riesgo de deterioro de la correa por contacto con las partes rígidas salientes de la estructura del vehículo o del asiento y a la reducción al mínimo del riesgo de que se rompa alguna de las hebillas.</p> <p><b>Artículo 6°. Sistema de control electrónico de estabilidad.</b> Es obligatoria la tenencia de un sistema electrónico de estabilidad en todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia; con el cual se buscará impedir la pérdida de control del vehículo tras un movimiento brusco del volante.</p>
<p>Dicho sistema deberá ser capaz de aplicar pares de frenado por separado a cada una de las cuatro o más ruedas, además deberá funcionar durante todas las fases de la conducción (incluyendo la aceleración, la marcha con los gases cortados, la desaceleración y el frenado) y deberá ser capaz de activarse incluso cuando el sistema antibloqueo del frenado o el control de la tracción estén activados.</p> <p><b>Artículo 7°. Sistema antibloqueo de frenada (ABS).</b> En concordancia con lo establecido en el artículo 28 de la Ley 769 de 2002, los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que se comercialicen en el país, deberán tener el sistema antibloqueo de frenos (ABS) en todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p><b>Artículo 8°. Bolsas de aire frontales.</b> Es de obligatorio cumplimiento la instalación de mínimo dos (2) bolsas de aire delanteras "frontal airbags" en todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia.</p> <p><b>Artículo 9°. Sistema de retención de cabezas o apoyacabezas.</b> En todos los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas de ensamble o fabricación nacional e importados, que sean comercializados en Colombia, es de obligatorio cumplimiento la instalación de apoyacabezas o sistemas de retención de cabeza en sus asientos.</p> <p><b>Artículo 10°. Modifíquense los incisos 3 y 4 el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, que quedarán así:</b></p> <p>"Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, estos menores solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él.</p> <p>Las sillas de retención infantil deberán cumplir con la reglamentación técnica establecida por el Gobierno Nacional a través de la Unidad Administrativa Especial de Seguridad Vial".</p>	<p style="text-align: center;"><b>Capítulo III</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Disposiciones Finales</b></p> <p><b>Artículo 11°. Excepciones.</b> Las disposiciones previstas en los artículos 5, 6, 7, 8, 9 y 10 de la presente ley no aplicarán a:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Vehículos que se fabriquen o importen al país de manera temporal para participar en ferias, exposiciones o que vayan a ser comercializados en mercados diferentes al colombiano;</li> <li>Vehículos para competencia, para pruebas o para usos agrícola, industrial o de construcción autopropulsada.</li> </ol> <p><b>Artículo 12°. Vigilancia y control.</b> La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), de acuerdo con la normatividad vigente o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan y lo establecido en la Ley 1480 de 2011, ejercerá las actuaciones que le correspondan con respecto a la presente ley, en virtud de su potestad aduanera.</p> <p>Así mismo, la Superintendencia de Industria y Comercio (SIC) conforme a sus facultades de vigilancia y control y lo establecido en el Decreto 4886 de 2011, será la entidad competente para vigilar, controlar y hacer cumplir en el mercado lo estipulado en la presente ley.</p> <p><b>Artículo 13°. Reglamentación Técnica.</b> El Gobierno Nacional, a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, dentro de los dos (2) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, establecerá la reglamentación técnica correspondiente a las disposiciones establecidas en los artículos 7, 8, 9 y 10.</p> <p><b>Parágrafo.</b> El Ministerio de Transporte podrá, en cualquier momento, requerir al productor, importador, distribuidor o comercializador de vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas para verificar la adopción de todas las medidas aplicables previstas en esta ley y podrá realizar las recomendaciones que considere pertinentes.</p> <p><b>Artículo 14°. Vigencia y derogatorias.</b> Esta ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el Diario Oficial y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>

<p><b>CAMARA DE REPRESENTANTES. – COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 16 de junio de 2021.</b> – En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el <b>Proyecto de Ley No. 180 DE 2020 CÁMARA “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN ESPECIFICACIONES Y ESTÁNDARES MÍNIMOS DE SEGURIDAD PARA LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS DE CUATRO O MÁS RUEDAS QUE SEAN PRODUCIDOS Y/O COMERCIALIZADOS EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</b>, (Acta No. 044 de 2021) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 15 de junio de 2021 según Acta No. 043 de 2021; respectivamente, en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.</p> <p>Lo anterior con el fin de que el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.</p> <p style="text-align: center;"><b>OSWALDO ARCOS BENAVIDES</b> Presidente</p>  <p style="text-align: center;"><b>DIANA MARCELA MORALES ROJAS</b> Secretaria General</p>	<p style="text-align: center;"><b>CÁMARA DE REPRESENTANTES</b> <b>COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE</b> <b>SUSTANCIACIÓN</b> <b>INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE</b></p> <p>Bogotá, D.C., 26 de agosto de 2021</p> <p>Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el pliego de modificaciones, el texto propuesto para segundo debate y el texto aprobado en primer debate del <b>Proyecto de Ley No. 180 de 2020 CÁMARA “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN ESPECIFICACIONES Y ESTÁNDARES MÍNIMOS DE SEGURIDAD PARA LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES NUEVOS DE CUATRO O MÁS RUEDAS QUE SEAN PRODUCIDOS Y/O COMERCIALIZADOS EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</b>.</p> <p>La ponencia para segundo debate fue firmada por los <b>Honorables Representantes OSWALDO ARCOS (Coordinador Ponente), MÓNICA RAIGOZA MORALES</b>.</p> <p>Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 498 / del 26 de agosto de 2021, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.</p>  <p style="text-align: center;"><b>DIANA MARCELA MORALES ROJAS</b> Secretaria General</p>
---	---

**CONTENIDO**

Gaceta número 1105 - Viernes, 27 de agosto de 2021

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

	<b>Págs.</b>
Ponencia primer debate del Proyecto de Acto legislativo número 097 de 2021 Cámara, por medio del cual se modifica el artículo 263 de la Constitución Política de Colombia. ....	1
Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de ley número 063 de 2021 Cámara, por el cual se crea la declaración de conocimiento, acogimiento y aceptación de la Constitución Política de Colombia y se dictan otras disposiciones relacionadas. ....	4
Informe de ponencia para primer debate en la Comisión Primera de la Cámara de Representantes y texto propuesto al Proyecto de ley número 074 de 2021 Cámara, mediante la cual se modifica el tratamiento penal de algunos de los delitos de la Ley 599 del 2000 mediante el mecanismo de negociación, se prioriza a la víctima de conductas delictivas, y se establecen medidas para la disuasión a la reincidencia criminal y su rápida constitución. ....	9
Informe de ponencia para segundo debate, pliego de modificaciones, texto aprobado y texto aprobado para primer debate por la Comisión Sexta al Proyecto de ley número 180 de 2020 Cámara, por medio de la cual se establecen especificaciones y estándares mínimos de seguridad para los vehículos automotores nuevos de cuatro o más ruedas que sean producidos y/o comercializados en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones. ....	12