



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 1393

Bogotá, D. C., lunes, 2 de octubre de 2023

EDICIÓN DE 6 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## SENADO DE LA REPÚBLICA

### PONENCIAS

#### INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 333 DE 2023 SENADO – 130 DE 2022 CÁMARA

*por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se reglamenta el uso del cinturón de seguridad de tres puntos para el transporte escolar.*

Bogotá D.C., 2 de octubre de 2023

Honorable presidente,  
**GUSTAVO MORENO HURTADO**  
Presidente Comisión Sexta Senado de la República

**JORGE ELIECER VALVERDE**  
Secretario Comisión Sexta Senado de la República

**Asunto:** Informe de ponencia para Primer debate del Proyecto de Ley No. 333/2023 Senado 130/2022 Cámara

Respetado presidente,

En cumplimiento del encargo asignado por la Mesa Directiva de esta célula congresional, comedidamente y de acuerdo con lo reglado por la ley 5 de 1992, me permito rendir informe de ponencia para primer debate al proyecto de ley No. 333/2023 Senado - 130/2022 Cámara "Por medio de la cual se modifica la ley 769 de 2002 y se reglamenta el uso del cinturón de seguridad de tres puntos para el transporte escolar" en los términos que a continuación se disponen.

#### INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE Proyecto de Ley No. 333/2023 Senado - 130/2022 Cámara

*"Por medio de la cual se modifica la ley 769 de 2002 y se reglamenta el uso del cinturón de seguridad de tres puntos para el transporte escolar"*

#### I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO.

El proyecto de ley número 333 de 2023 Senado - 130 de 2022 Cámara es de autoría del honorable senador Miguel Uribe Turbay y la representante Carolina Arbeláez, quienes presentaron la iniciativa el 10 de agosto del 2022.

El 29 de septiembre de 2022, la Mesa directiva de la Comisión sexta de la Cámara de Representantes designó como ponentes a los representantes Hernando González y Eduard Alexis Triana Rincón.

El 16 de noviembre del presente año se llevo a cabo la discusión del proyecto en la Comisión sexta de la Cámara, siendo aprobada la respectiva ponencia y respectivamente el 21 de noviembre, la Mesa directiva de la Comisión sexta de la Cámara de Representantes los designó nuevamente como ponentes a los representantes Hernando González y Eduard Alexis Triana Rincón.

El 24 de abril de 2023 fue aprobada en segundo debate en Cámara de Representantes.

#### II. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

La presente ley tiene por objeto modificar la Ley 769 de 2002 y reglamentar el uso del cinturón de seguridad de tres puntos para todos los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte escolar o de estudiantes entre el lugar de residencia y un establecimiento educativo u otros destinos que se requieran para realizar las diferentes actividades programadas por un plantel educativo.

#### III. JUSTIFICACION DE LOS AUTORES AL ARTICULADO PROPUESTO

Nos permitimos traer a esta ponencia la justificación textual que se encuentra como exposición de motivos de la iniciativa radicada la cual es presentada así:

Este Proyecto de Ley parte del reconocimiento de la importancia de la seguridad vial que merecen todos los niños, niñas y adolescentes de Colombia en las rutas escolares. Se hace necesario que el Estado garantice la seguridad vial de todos los estudiantes del país.

Es imperativo implementar la obligatoriedad del cinturón de seguridad de tres puntos en todos los vehículos que prestan el servicio de transporte escolar, ya que

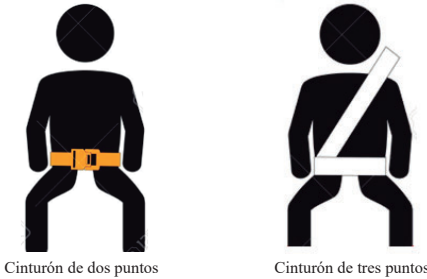
actualmente la legislación colombiana no hace obligatorio este tipo de cinturón en los vehículos que transportan a nuestros niños, niñas y adolescentes a sus escuelas, razón por la cual, la gran mayoría de estos vehículos tiene de cinturón de dos puntos.

Según la empresa de transporte escolar Lobena SAS, en respuesta a un derecho de petición con fecha 1 de marzo de 2022, esta compañía cuenta con un parque automotor de 357 vehículos en total, de los cuales sólo 12 vehículos cuentan con cinturones de seguridad de tres puntos y 345 vehículos cuentan con cinturón de dos puntos.

Es decir que sólo el 3,3% del parque automotor de esta empresa cuenta con los cinturones de seguridad idóneos para el transporte de estudiantes. Lamentablemente, esta condición se presenta en la gran mayoría del parque automotor que presta servicio de transporte escolar en el país.

Ilustración 1. Cinturón de dos puntos VS Cinturón de tres puntos

Ilustración 1. Cinturón de dos puntos VS Cinturón de tres puntos



El cinturón de seguridad de dos puntos es el más antiguo de todos los tipos de cinturón de seguridad. Utiliza una correa ajustable que solo atraviesa la cintura, por lo tanto, no puede contener el torso, los hombros, la cabeza o el cuello durante una colisión. Según los Doctores Maroto, Gallego, et. al, médicos de la Unidad de Cuidados Intensivos del Hospital San Juan de Dios, cuando se produce un impacto, este tipo de cinturón de seguridad puede causar la separación de la espina lumbar, causando a veces parálisis, lo que se le conoce comúnmente como el "síndrome del cinturón de seguridad".

El síndrome de cinturón de seguridad fue descrito en 1962 en relación con: "la fuerza de desaceleración ejercida sobre un pasajero contenido con este sistema, lo cual causa: 1) lesiones cutáneas equimóticas que dibujan el cinturón de seguridad 2) lesiones intraabdominales por la compresión por la banda pélvica del cinturón; y 3) fracturas vertebrales por hiperflexión brusca de la columna"

En caso de un accidente de tráfico donde los pasajeros usaban cinturón de dos puntos, "puede haber hematomas en la piel subyacente a la banda pélvica del cinturón, y cabe la posibilidad de que se hayan producido lesiones graves de la pared abdominal, así como la ruptura de los rectos anteriores del abdomen. Esto es una lesión potencialmente grave por asociarse a desgarro y sangrado de las arterias epigástricas."

Por su parte y según Luis Hernández, columnista de la revista Autocosmos, el cinturón de seguridad de tres puntos, "inventado en 1959, es un cinturón que parte de los dos puntos de anclaje antes mencionados, pero, además, incluye un tercer punto de sujeción por encima de uno de los hombros, atraviesa el pecho y termina junto a la cadera. Cuando se produce un impacto, estos cinturones ayudan a extender la energía del cuerpo en movimiento a través de tres puntos: hombros, tórax y pelvis, es por esto que hoy en día, este tipo de cinturones está considerado como uno de los más seguros.

Según estudios realizados por la U.S. National Highway Traffic Safety Admi (1998), anualmente son miles los niños pequeños que mueren o resultan heridos en accidentes automovilísticos. Como consecuencia de esto, las lesiones vehiculares se constituyen en la causa número uno de fallecimientos para niños menores de 14 años en los Estados Unidos. Sin embargo, el uso adecuado de los asientos de seguridad para el automóvil y para las rutas escolares, ayuda a mantener a salvo a los niños, puesto que aquellos los protegen de un choque si se usan correctamente.

En este mismo sentido y según La Agencia Nacional de Seguridad Vial de Colombia (2019), la siniestralidad vial se encuentra entre las primeras 10 causas de muerte en el país, llegando a ocupar el puesto número 8 en el año 2018. Asimismo, después de los homicidios, es la segunda causa externa de mortalidad en el país.

Ahora bien, según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en Colombia, en el año 2021 hubo 2.602 víctimas mortales en accidentes de tránsito, mientras que, a 31 de mayo de 2022, van 3.102 víctimas mortales en accidentes de tránsito, de los cuales 88 fueron niños y de estos 88 niños de todo el país, 7 fueron de Bogotá.

Tabla 1. Víctimas Mortales Menores de 15 años en Accidentes de Tránsito

VÍCTIMAS MORTALES ACCIDENTES DE TRÁNSITO 2022 COLOMBIA		
RANGO EDAD	NIÑO	NIÑA
0-5 años	15	12
5-10 años	11	7
10 - 15 años	28	15

VÍCTIMAS MORTALES ACCIDENTES DE TRÁNSITO 2022 BOGOTÁ		
RANGO EDAD	NIÑO	NIÑA
0-5 años	1	1
5-10 años	2	0
10 - 15 años	3	0

RANGO EDAD	NIÑO	NIÑA
0-5 años	1	1
5-10 años	2	0
10 - 15 años	3	0

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Observatorio – Estadísticas 2021 -2022

El Exsuperintendente de Puertos y Transporte, Javier Jaramillo, en el marco de la firma de la Primera Declaración Pública por la Integridad del Transporte Escolar en Colombia, Programa Marco de Enseñanza de Seguridad Vial, "Enrutados Unidos por nuestra Niñez", afirmó que, durante los primeros seis meses del 2016, se registraron 14 accidentes de consideración en vehículos escolares, en los que se vieron afectados 366 niños: dos fallecieron y otros 136 resultaron lesionados. Los departamentos que, desde el primero de enero de 2016 hasta el 6 de julio de 2016, presentaron un mayor número de accidentes de vehículos de transporte escolar son: Bogotá (8), Valle (3), Santander (1), Boyacá (1) y Caldas (1).

Por todo lo anterior, y teniendo en cuenta que el cinturón de seguridad de tres puntos es más seguro que el cinturón de seguridad de dos puntos y que en caso de un accidente de tránsito el cinturón de seguridad de tres puntos no solo ayudaría a que la cifra de víctimas mortales disminuya sino que también disminuye la probabilidad y el riesgo de sufrir "síndrome del cinturón de seguridad", se hace necesario y urgente implementar la obligatoriedad del cinturón de tres puntos para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte escolar.

**IV. MARCO LEGAL Y NORMATIVO**

Son diferentes las normas que tienen relación con esta iniciativa y que se relacionan a continuación:

**- CÓDIGO NACIONAL DE TRÁNSITO TERRESTRE (LEY 769 DE 2002)**

**ARTÍCULO 82. CINTURÓN DE SEGURIDAD.** En el asiento delantero de los vehículos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.

Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.

Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, los menores de dos (2) años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor.

A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones

de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.

**PARÁGRAFO.** Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito, con excepción de los niños de brazos.

**- DECRETO 1079 DE 2015, "POR MEDIO DEL CUAL SE EXPIDE EL DECRETO ÚNICO REGLAMENTARIO DEL SECTOR TRANSPORTE".**

**Artículo 2.2.1.6.2.2 Tiempo de uso de los vehículos.**

(...) Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, registrados a partir del 14 de marzo de 2017, solo podrán prestar el servicio escolar por 16 años, contados a partir de su registro inicial. Vencido el tiempo de uso antes establecido, podrán continuar prestando el servicio en los otros grupos de usuarios de la modalidad (turismo, empleados, servicios de salud y grupo específicos de usuarios), hasta alcanzar los 20 años de uso, momento en el cual deberán ser objeto de desintegración física total.

(...)

**Artículo 2.2.1.6.10.1 Identificación de los vehículos utilizados para el transporte de estudiantes.**

Los vehículos de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial que se dediquen al transporte de estudiantes, además de los colores y distintivos señalados en el presente Capítulo, deberán tener pintadas en la parte posterior de la carrocería, franjas alternas de diez (10) centímetros de ancho en colores amarillo pantone 109 y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros.

Igualmente, en la parte superior trasera y delantera de la carrocería en caracteres destacados, de altura mínima de 10 centímetros, deberán llevar la leyenda "Escolar".

Los vehículos de propiedad de los Establecimientos Educativos que presten el transporte escolar portarán además los colores y distintivos definidos por dichas instituciones.

**Parágrafo.** Los colores y distintivos deberán portarse durante todo el tiempo en que los vehículos se encuentren prestando el servicio público o privado de transporte escolar.

**Artículo 2.2.1.6.10.3 Verificación técnica y operativa aplicable al transporte escolar.**

Las condiciones técnicas y operativas que se establecen en el presente artículo tienen como propósito establecer condiciones de seguridad para los vehículos dedicados al transporte escolar.

**1. Aspectos relativos a la organización en la prestación del transporte escolar.**

Protección a los estudiantes. Con el fin de garantizar la protección de los estudiantes durante todo el recorrido en la prestación del servicio de transporte, los vehículos dedicados a este servicio deberán llevar un adulto acompañante, quien deberá tener experiencia o formación relacionada, debidamente acreditada, en el funcionamiento de los mecanismos de seguridad del vehículo, tránsito, seguridad vial y primeros auxilios.

No será necesario el adulto acompañante cuando se trate de educación superior.

El adulto acompañante se encargará del cuidado de los estudiantes durante su transporte y de su ascenso y descenso del vehículo. Siempre que se transporten alumnos en situación de discapacidad, el adulto acompañante debe contar con la cualificación laboral necesaria para la adecuada atención a este alumnado, el adulto acompañante deberá ocupar la silla en las inmediaciones de la puerta y el transporte no se podrá realizar sin que este se encuentre a bordo del vehículo.

Recorridos y paradas. Los recorridos y paradas del servicio del transporte escolar estarán sujetos a lo establecido previamente en el contrato de prestación del servicio.

La parada final deberá situarse en el interior del establecimiento educativo. Si no es posible, se fijará de modo que las condiciones de acceso desde dicha parada al centro educativo resulten lo más seguras, situándose siempre a la derecha en el sentido de la marcha.

Cuando no resulte posible que la parada esté situada en el mismo lado de la vía en que se encuentra el establecimiento educativo, se impondrán señalizaciones temporales o se requerirá la presencia de los agentes de la policía. En todo caso, el alumno siempre deberá estar guiado por el adulto acompañante que está en representación de la empresa o del establecimiento educativo.

El ascenso y descenso de los estudiantes deberá realizarse por la puerta más cercana al adulto acompañante o al conductor, en caso de estudiantes de educación superior.

Este deberá efectuarse bajo la vigilancia de una persona mayor de edad, quien deberá asegurarse de que se efectúe de manera ordenada.

Una vez finalizado cada recorrido, el adulto acompañante deberá verificar que al interior del vehículo no se quede ningún estudiante.

**2. Requisitos técnicos y operativos específicos:**


Los vehículos que se destinen a la prestación del servicio escolar deberán cumplir con las condiciones técnico-mecánicas y con las especificaciones de tipología vehicular requeridas y homologadas por el Ministerio de Transporte para la prestación de este servicio. Además, se deberán cumplir las siguientes condiciones:

1. En ningún caso se admitirán estudiantes de pie. Cada escolar ocupará un (1) puesto de acuerdo con la capacidad vehicular establecida en la ficha de homologación del vehículo y de la licencia de tránsito.
2. Los vehículos de transporte escolar deben llevar letreros colocados en la parte

decisores y profesionales de la Organización Mundial de la salud (OMS) presentado en 2009, fecha desde la cual de manera internacional ya se resaltaba la importancia de cinturones de seguridad especiales para niños.

En tal sentido el manual expresa<sup>1</sup>: "Bebés y niños necesitan de un sistema de retención infantil adecuado para su tamaño y peso, y que se pueda adaptar a las diferentes fases de su desarrollo (...)"

**Cinturón abdominal y diagonal de tres puntos**



Muy valorado por su efectividad y facilidad de uso, el cinturón abdominal y diagonal de tres puntos es el que se utiliza con mayor frecuencia en automóviles, camionetas, minibus, camiones y en los asientos de los chóferes de autobuses. La lengüeta del cinturón engarza en la hebilla, que en los asientos delanteros de los automóviles se encuentra generalmente al final de un bastón rígido o directamente fijada al asiento.

El sistema incluye un dispositivo retractor que se encarga de eliminar automáticamente cualquier holgura del cinturón. La lengüeta se puede insertar en la hebilla con una sola mano y previene la eyeción manteniendo al ocupante en su asiento.

**Cinturón abdominal de dos puntos**

---

<sup>1</sup> [https://www.grsroadsafety.org/wp-content/uploads/Seat-belts-child-restraints\\_Spanish-.pdf](https://www.grsroadsafety.org/wp-content/uploads/Seat-belts-child-restraints_Spanish-.pdf)

delantera, trasera y laterales con la leyenda Escolar. La leyenda delantera deberá estar invertida para poder ser leída a través de un retrovisor.

3. Disponer de un sistema de comunicación bidireccional, entre la empresa, todos los conductores de los vehículos y el establecimiento educativo.
4. Poseer dos puertas, no accionables por los escolares sin intervención del conductor o por el adulto acompañante, que garanticen el ascenso y descenso de los escolares.
5. Poseer salidas de emergencia operables desde el interior y exterior, y tendrán un dispositivo que avise al conductor cuando estén completamente cerradas.
6. Poseer luces intermitentes, cuatro colores ámbar en la parte superior delantera, y dos colores rojos y una color ámbar central en la parte superior trasera, las que accionarán en forma automática al momento de producirse la apertura de cualquiera de las puertas.
7. Los asientos que no estén protegidos por el respaldo de otro anterior, además del cinturón de seguridad deberán contar con un elemento fijo, que les permita sujetarse y amortiguar el frenado del vehículo.
8. Las sillas deben contar con cinturones de seguridad cumpliendo con la Norma Técnica Colombiana adoptada por el Ministerio de Transporte.
9. Contar con ventanas cuyas aberturas practicables estén ubicadas de tal manera que impidan a los escolares sentados sacar los brazos por las mismas. Su abertura será, como máximo, del tercio superior de las mismas o lo establecido en las normas técnicas colombianas.
10. En ningún caso los vehículos podrán transitar a velocidades superiores a las establecidas para este servicio en la Ley 1239 de 2008 o en aquella que la adicione, modifique o sustituya.
11. Contar con elementos sonoros.

Parágrafo. La Norma Técnica Colombiana para los vehículos de transporte escolar será emitida en un término no superior a dos (2) años, contados a partir del 25 de febrero de 2015.

**- RESOLUCION 1949 DE 2009 "POR LA CUAL SE EXPIDE EL REGLAMENTO TÉCNICO APLICABLE A CINTURONES DE SEGURIDAD PARA USO EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES, QUE SE FABRIQUEN, IMPORTEN O COMERCIALIZEN EN COLOMBIA".**

**V. CONSIDERACIONES DE LOS PONENTES:**

En completo acuerdo con los autores de la iniciativa es claro que los niños y niñas requieren de seguridad especial en el transporte cotidiano, algo que no resulta nuevo, y que por el contrario ya ha sido reconocido y recomendado.

En esta oportunidad nos permitimos mencionar el manual de seguridad vial para

Un cinturón abdominal de dos puntos (llamado también "cinturón de cadera") con dispositivo retractor es inferior al cinturón abdominal y diagonal de tres puntos antes mencionado pero puede resultar suficiente para mantener la posición de asiento del ocupante, particularmente en autobuses. Estudios de choques han demostrado que, aunque el cinturón de cadera cumple la tarea de reducir la posibilidad de expulsión, no evita que la cabeza y el tórax del ocupante se desplacen hacia adelante y golpeen contra el interior del vehículo. Para el conductor, esto podría tener como resultado lesiones graves por el contacto con el volante. Sin embargo, debido al tamaño y la masa de los autobuses, la gravedad de las heridas en el caso de colisión con otro vehículo es generalmente menor en comparación con las del otro vehículo, si se trata de un automóvil o una camioneta.

En concordancia con el manual estudiado, así como con los diferentes argumentos presentados por los autores de la iniciativa se puede reconocer la necesidad de este proyecto para la seguridad vial, salud e integridad de los niños y niñas de nuestro país.

Esta iniciativa tiene mayor relevancia y fundamento cuando encontramos noticias recientes y alarmantes de accidentes de tránsito donde se encuentran involucradas rutas escolares "Según el organismo humanitario, en el primer semestre del año se presentaron 15 siniestros viales que involucraron rutas escolares y que dejaron 70 niños y niñas heridas y 10 muertos"<sup>2</sup>

Según el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, a julio de 2022 se registraron 1.228 lesiones no fatales por eventos de tránsito de niños, niñas y adolescentes menores de 18 años, y en el 2021 fueron 655, es decir, 84 % más de las registradas para el mismo periodo.<sup>3</sup>

Por lo mencionado y argumentado presentamos esta ponencia favorable que contiene un texto loable y necesario para nuestros niños y niñas.



**VI. IMPACTO FISCAL**

El artículo 7 de la Ley 819 de 2.003 establece que "el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo."

---

<sup>2</sup> <https://www.elnuevosiglo.com.co/articulos/09-14-2022-un-muerto-y-varios-heridos-dejo-accidente-de-transito-en-antioquia>

<sup>3</sup> <https://www.semana.com/nacion/articulo/accidentes-en-rutas-escolares-dejaron-10-muertos-y-mas-de-70-heridos-en-el-primer-semestre/202203/>

<p>En cumplimiento de dicho presupuesto normativo, los autores de la iniciativa remitieron copia de este Proyecto de Ley al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, para que, en el marco de sus competencias, determinen la viabilidad fiscal de este proyecto y remitan concepto respectivo.</p> <p>Sin embargo, en el análisis al texto propuesto es de mencionar que la iniciativa no contiene algún precepto o artículo que comprometa presupuesto estatal o que impacte fiscalmente a la nación.</p> <p><b>VII. PLIEGO DE MODIFICACIONES</b></p> <p>Al texto aprobado por la Cámara de Representantes no realizo ninguna modificación.</p> <p><b>VIII. CONFLICTO DE INTERES</b></p> <p>El presente Proyecto de Ley es de carácter general, sin embargo, en cumplimiento de la Ley 2003 de 2019, se hace la salvedad de que corresponde a la esfera privada de cada uno de los congresistas el examen del contenido del presente Proyecto de Ley, y de otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés. Por lo anterior, lo aquí advertido no exonera a cada uno de los congresistas de examinar minuciosamente posibles conflictos de interés para conocer y votar este proyecto, y en caso de existir algún conflicto, su responsabilidad de manifestarlo al Congreso de la República, durante el trámite del mismo.</p>	<p><b>PROPOSICIÓN</b></p> <p>Con fundamento en las anteriores consideraciones, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la ley 5° de 1992, presento ponencia favorable sin modificaciones y solicito respetuosamente a los miembros de la Comisión Sexta del Senado dar primer debate al Proyecto de Ley número 333/2023 Senado - 130/2022 Cámara "Por medio de la cual se modifica la ley 769 de 2002 y se reglamenta el uso del cinturón de seguridad de tres puntos para el transporte escolar"</p> <p>De los honorables Congresistas,</p>  <p><b>Esteban Quintero Cardona</b> Senador de la República</p>
<p><b>TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY 333 DE 2023 SENADO 130 DE 2022 CÁMARA</b></p> <p><b>"Por medio de la cual se modifica la ley 769 de 2002 y se reglamenta el uso del cinturón de seguridad de tres puntos para el transporte escolar".</b></p> <p><b>EL CONGRESO DE COLOMBIA</b></p> <p><b>DECRETA:</b></p> <p><b>Artículo 1. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto modificar la Ley 769 de 2002 y reglamentar el uso del cinturón de seguridad de tres puntos para todos los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial en las zonas urbanas y rurales del País, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte escolar o de estudiantes entre el lugar de residencia y un establecimiento educativo u otros destinos que se requieran para realizar las diferentes actividades programadas por un plantel educativo.</p> <p><b>Artículo 2. Modifíquese el Artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</b></p> <p><b>ARTÍCULO 82. CINTURÓN DE SEGURIDAD.</b> En el asiento delantero de los vehículos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.</p> <p>Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.</p> <p>Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, los menores de dos (2) años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad, y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor.</p> <p>A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.</p>	<p>Todo vehículo de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte escolar o de estudiantes entre el lugar de residencia y un establecimiento educativo u otros destinos que se requieran en razón de las actividades programadas por un plantel educativo, debe tener cinturones de seguridad de no menos de tres puntos de anclaje en cada una de las sillas que tenga el vehículo. El cual será de uso obligatorio durante todo el recorrido, situación que deberá corroborar el adulto acompañante de que trata el artículo 2.2.1.6.10.3 del Decreto 1079 de 2015. Ningún estudiante o menor de edad, podrá transportarse en vehículos de transporte escolar que no cumpla con las condiciones de seguridad de que trata el inciso anterior.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito, con excepción de los niños de brazos.</p> <p><b>Artículo 3. Reglamentación, vigilancia y control:</b> El Ministerio de Transporte y la Superintendencia de transporte en el marco de sus funciones reglamentaran, vigilaran y controlaran la aplicación de lo establecido en la presente Ley.</p> <p><b>Artículo 4. Vigencia y régimen de transición.</b> La presente ley rige a partir de su sanción y publicación en el Diario Oficial y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, cuyo objeto sea la prestación del servicio de transporte escolar, contarán con un término de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, para adaptar y adecuar los vehículos a la nueva normatividad.</p> <p>De los honorables Congresistas,</p>  <p><b>Esteban Quintero Cardona</b> Senador de la República</p>


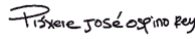


# CONCEPTOS JURÍDICOS

## CONCEPTO JURÍDICO MINISTERIO DE VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 134 DE 2023 SENADO

*por medio de la cual se establecen condiciones para la promoción, estándares de calidad y acceso a la Vivienda de Interés Social y Prioritario y se dictan otras disposiciones.*

<p>Bogotá D.C.</p> <p>Doctor, <b>PRAXERE JOSÉ OSPINO REY</b> Secretario General Comisión Séptima Constitucional Permanente Senado de la República <a href="mailto:comision.septima@senado.gov.co">comision.septima@senado.gov.co</a> Bogotá D.C.</p> <p><b>Asunto:</b> Comentarios al Proyecto de Ley No. 134 de 2023 Senado "Por medio de la cual se establecen condiciones para la promoción, estándares de calidad y acceso a la Vivienda de Interés Social y Prioritario y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Respetado Secretario,</p> <p>El Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, de conformidad con las funciones establecidas en su titularidad a través del Decreto 3571 de 2011, presenta por medio de este documento sus consideraciones sobre el Proyecto de Ley No. 134 de 2023 del Senado, "Por medio de la cual se establecen condiciones para la promoción, estándares de calidad y acceso a la Vivienda de Interés Social y Prioritario y se dictan otras disposiciones", en los siguientes términos:</p> <p><b>Comentarios al articulado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Comentarios artículos 2 y 3. Destinación de suelo para VIS y VIP en tratamiento de desarrollo y en tratamiento de renovación, respectivamente</b></li> </ul> <p>Si bien se entiende que estas disposiciones buscan impulsar la producción de vivienda de interés prioritario, dada la brecha existente entre la producción y la demanda de este tipo de vivienda, resulta necesario analizar los efectos y el</p>	<p>impacto que este incremento en la obligación pueda tener sobre el desarrollo de proyectos de vivienda.</p> <p>Al revisar las Estadísticas de Licencias de Construcción del DANE, se encuentra que 32 de los 90 municipios han tenido un nivel de licenciamiento de unidades VIS bajo, menor a 1.000 unidades entre 2005 y junio de 2023. Al revisar este mismo criterio para VIP, se encontró que 64 de los 90 municipios considerados como ciudades uninodales, cuya población supere los trescientos mil (300.000) habitantes o como parte de aglomeraciones urbanas, cuya población supere quinientos mil (500.000) habitantes, cuentan con un nivel de licenciamiento inferior a las 1.000 unidades entre enero de 2005 y junio de 2023. Adicionalmente, al disminuir este criterio a un nivel de licenciamiento de 500 unidades, hay 55 municipios que están por debajo de este umbral. En este sentido, es importante entender si esta dinámica corresponde a que no hay suelo disponible para desarrollo de proyectos VIS y VIP o porque no hay la demanda suficiente de este tipo de proyectos.</p> <p>Por lo anterior, tal como se había manifestado, se considera que el aumento del porcentaje mínimo de área construida para Vivienda de Interés Prioritario (VIP), debe obedecer a un porcentaje producto de un criterio objetivo y respaldado técnicamente, en especial teniendo en cuenta las particularidades de los diferentes municipios y distritos del país, así como las cargas urbanísticas para el desarrollador del proyecto.</p> <p>Finalmente, se insiste en que la mención que se hace de "obligatorio cumplimiento", debe ser revisado a la luz de la autonomía territorial de la cual gozan las entidades territoriales para gestionar sus propios intereses en los procesos de planificación, la definición del uso del suelo y en consecuencia, la adopción de su propio modelo de ciudad, pues cada uno de estos son la manifestación de la gestión urbana para cada territorio, la respuesta a problemáticas y a la satisfacción de necesidades diferentes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Comentarios artículo 8- Calidad de la Vivienda de Interés Social y Prioritario</b></li> </ul> <p>Sea lo primero indicar que el artículo 239 de la Ley 2294 de 2023 "Por el cual Se Expide El Plan Nacional De Desarrollo 2022- 2026 "Colombia Potencia Mundial De La Vida", facultó al Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio para que defina las condiciones socio económicas que deben cumplir los hogares, los mecanismos aplicables para ser elegibles en la política habitacional, las características mínimas de habitabilidad de la vivienda y su entorno, así como las medidas activas y/o pasivas de sostenibilidad que deben incluir las viviendas de interés social.</p>
<p>En ese sentido, esta Cartera se encuentra trabajando internamente y ha determinado la necesidad de adelantar mesas técnicas con otras entidades del Gobierno Nacional, como por ejemplo el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Departamento Nacional de Planeación, para definir entre otros aspectos las características mínimas de habitabilidad de la vivienda, que respondan a características culturales, geográficas, económicas o climáticas específicas, que impacten favorablemente a cada región del país, por lo que no se considera acertado definir estos criterios a través de una Ley, más aún si se desarrollarán en virtud de la facultad reglamentaria expresa que le fue otorgada al Ministerio de Vivienda por el Plan Nacional de Desarrollo.</p> <p>Adicionalmente, se sugiere revisar el parágrafo 4 dado que se establece que el MVCT prestará asistencia técnica y dará acompañamiento a las entidades territoriales en las actividades del artículo. Sin embargo, el artículo menciona que las entidades territoriales deberán reglamentar por decreto estos criterios, los cuales son de obligatorio cumplimiento por los desarrolladores, constructores o propietarios.</p> <p>Así mismo, establece los criterios mínimos que deben contar los productores de vivienda para garantizar calidad arquitectónica y urbanística.</p> <p>Es fundamental precisar que de acuerdo con lo dispuesto con la normatividad que rige a este Ministerio, el Decreto Ley 3571 de 2011, modificado por los Decretos 1829 de 2019, este Ministerio es competente para "Diseñar programas de asistencia técnica a entidades territoriales y demás entidades con competencias en temas relacionados con la aplicación de políticas de vivienda, ordenamiento y desarrollo urbano y territorial", sin que esto se extienda a una asistencia a las entidades territoriales para garantizar la calidad arquitectónica y urbanística de la vivienda en los términos propuestos en el artículo 8 del Proyecto de ley.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Comentarios artículo 11- Focalización de beneficios y recursos para el acceso a Vivienda de Interés Prioritaria</b></li> </ul> <p>Sobre este artículo, el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio reitera los comentarios hechos previamente al proyecto de Ley 107 del 2022. Esta Cartera considera que este artículo, por sí solo, no cumple el objetivo del proyecto de ley de facilitar el acceso a los hogares de menores ingresos a vivienda de interés social y prioritario.</p>	<p>En particular, limita a que solo ciertos hogares puedan comprar VIP y no crea los mecanismos para que los hogares tengan la posibilidad de adquirir una vivienda nueva. Esto, considerando que los hogares de bajos ingresos y más vulnerables, tienen mayores barreras para completar un ahorro suficiente o para acceder al crédito formal si sus ingresos provienen del sector informal.</p> <p>Esta medida podría traer efectos contrarios a su propósito. Lo anterior, pues como ya se indicó, la medida no facilita el acceso a VIP, por lo que no promovería la demanda para las familias de menores ingresos, lo que en últimas desincentivaría la construcción de este tipo de vivienda. Esto, a su vez, reduce la oferta disponible con la que cuentan los hogares de menores ingresos para arriendo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Comentarios artículo 12- Calificación del suelo</b></li> </ul> <p>Sobre este artículo, el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio considera que se debe tener en cuenta que el concepto del derecho a la vivienda contiene una serie de connotaciones más globales e integrales que superan el contexto de la unidad habitacional y la enmarca en un entorno social con unas condiciones y unos servicios. De esta manera, esta disposición desconoce las dinámicas propias del crecimiento económico, lo cual no sólo generaría una pérdida patrimonial al adquirente de vivienda, sino que, de manera adicional sería una restricción impuesta por el legislador al derecho a la igualdad de oportunidades, que incluye la posibilidad para las personas de moverse en la escala social (movilidad social).</p> <p>Dicho lo anterior, manifestamos el interés de este Ministerio, en el marco de sus competencias, para continuar participando en la construcción conjunta de estas iniciativas para que la justicia territorial sea una realidad, de manera que los hogares de los territorios con más carencias y en condición de vulnerabilidad, sean focalizados en la oferta habitacional y así puedan acceder a una vivienda en condiciones dignas.</p> <p>Sin embargo, tal como se expuso en las mesas técnicas solicitadas por la HS Angélica Lozano, la política de vivienda y hábitat de este Gobierno, definida por las bases del PND, está orientada a garantizar el derecho a la vivienda digna, teniendo en cuenta las características y necesidades particulares de la población urbana y rural, bajo la aplicación de un enfoque diferencial y territorial a favor de los grupos poblacionales que por sus características sociales, étnicas,</p>

<p>culturales, económicas, ecológicas o de género, requieran de un reconocimiento especial. En ese sentido, consideramos que el PL propuesto no representa la visión de la política de vivienda y hábitat plasmada en el Plan Nacional de Desarrollo.</p> <p>En los términos expuestos se emite el presente concepto.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p><b>FELIPE ARBOUIN GÓMEZ</b> Viceministro de vivienda</p>	<p style="text-align: center;"><b>Comisión Séptima Constitucional Permanente</b></p> <p><b>LA COMISION SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA.</b> - Bogotá D.C., a los 26 días del mes de junio del año dos mil veintitrés (2023) - En la presente fecha se autoriza <u>la publicación en Gaceta del Congreso de la República</u>, las siguientes consideraciones.</p> <p><b>CONCEPTO:</b> MINISTERIO DE VIVIENDA  <b>REFRENDADO POR:</b> Felipe Arboin Gómez  <b>NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY:</b> PROYECTO DE LEY No. 134/2023.  <b>TÍTULO DEL PROYECTO:</b> "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN CONDICIONES PARA LA PROMOCIÓN, ESTÁNDARES DE CALIDAD Y ACCESO A LA VIVIENDA DE INTERÉS SOCIAL Y PRIORITARIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".  <b>NÚMERO DE FOLIOS:</b> 6  <b>RECIBIDO EL DÍA:</b> 2 de Octubre de 2023  <b>HORA:</b> 10:28 P.M</p> <p>Lo anterior, en cumplimiento de lo ordenado en el inciso 5º del artículo 2º de la Ley 1431 de 2011.</p> <p>El Secretario,</p>  <p><b>PRAXERE JOSÉ OSPINO REY</b> Secretario General Comisión Séptima H. Senado de la Republica.</p> <p>Anexo: (6) Folios al PI-134/2023 Senado</p>
--	---

**CONTENIDO**

Gaceta número 1393 - lunes 2 de octubre de 2023

SENADO DE LA REPÚBLICA	Págs.
PONENCIAS	
Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al proyecto de ley número 333 de 2023 senado – 130 de 2022 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y se reglamenta el uso del cinturón de seguridad de tres puntos para el transporte escolar.....	1
CONCEPTOS JURÍDICOS	
Concepto jurídico Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio al proyecto de ley número 134 de 2023 Senado, por medio de la cual se establecen condiciones para la promoción, estándares de calidad y acceso a la Vivienda de Interés Social y Prioritario y se dictan otras disposiciones. ....	5