



Bogotá D.C., diciembre de 2020

Doctor  
**Gregorio Eljach Pacheco**  
**Secretario General**  
Congreso de la República  
Ciudad

***Asunto: Radicación del Proyecto de Ley: “Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, y se dictan otras disposiciones”.***

Respetado Doctor Gregorio Eljach Pacheco:

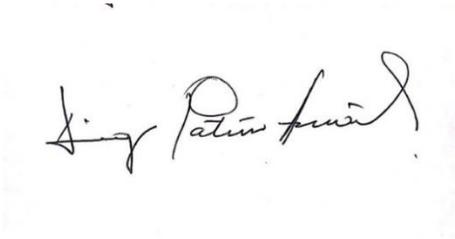
Por medio de la presente, muy comedidamente nos permitimos radicar el Proyecto de Ley del asunto. En tal sentido, respetuosamente solicitamos proceder según el trámite previsto legal y constitucionalmente para tales efectos.

Cordialmente,

**RODRIGO ROJAS LARA**  
Representante a la Cámara  
Partido Liberal

**ROY LEONARDO BARRERAS M.**  
Senador de la República





**DIEGO PATIÑO AMARILES**  
Representante a la Cámara  
Partido Liberal



**EMETERIO MONTES DE CASTRO**  
Representante a la Cámara  
Partido Conservador



**MILTON ANGULO VIVEROS**  
Representante a la Cámara  
Partido Centro Democrático



## PROYECTO DE LEY No \_\_\_\_\_ DE 2020 CÁMARA

“Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, y se dictan otras disposiciones”.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

### CAPITULO I

#### Objeto y Principios Generales

**ARTÍCULO 1º.** Objeto. El objeto de la presente ley es garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, regulando los principales factores de riesgo que atentan contra la seguridad de las personas en el territorio nacional; dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales y, reforzando los instrumentos normativos para luchar contra la violencia vial.

**ARTÍCULO 2º.** Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante la seguridad vial. Las autoridades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, de la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional así como el derecho colectivo a un ambiente sano a través de una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos, de la calidad de las infraestructuras de la red vial, de la seguridad vehicular y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas bajo los siguientes principios de seguridad vial:

**Sistema Seguro:** Reconoce que en el centro del sistema tránsito y transporte están las personas, el error humano está latente y puede provocar siniestros viales. El sistema necesita poner capas de protección en forma de vías seguras, vehículos seguros, velocidades adaptadas, para no someter a los usuarios del sistema a un nivel de fuerza de impacto que les pueda ocasionar lesiones a la vida, a la integridad personal y a la salud. Todas las partes del sistema deberán fortalecerse en



combinación para multiplicar los efectos protectores y si una parte falla, las otras aún protegerán a las personas.

**Prevención de muertes y traumatismos.** La Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de tránsito y transporte dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales.

**Responsabilidad compartida.** Los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, así como los usuarios de las vías y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos, deben ser responsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema.

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

**Seguridad en las vías.** Los cuerpos operativos de control de tránsito del ámbito nacional deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.

**Protección del ambiente.** Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de éstos mediante innovación y progreso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.

## CAPÍTULO II

### Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura vial.

**ARTÍCULO 3º.** Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29. Sin perjuicio de que

el Estado colombiano adhiera a alguno o a los tres Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son los Acuerdos de 1958 y 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio, las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben garantizar que se cumplan los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos tres acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29.

El Ministerio de Transporte reglamentará de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años, las normas relacionados con: Protección en caso de colisión frontal; Protección en caso de colisión lateral; Protección en caso de colisión lateral contra un poste; Protección en caso de colisión trasera; Protección de peatones; Control Electrónico de Estabilidad; Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; Cinturones de seguridad; Asientos y sus anclajes; Apoyacabezas; Emisiones contaminantes de los vehículos; Emisiones de CO<sub>2</sub> y consumo de combustible. El Ministerio de Industria y Comercio deberá garantizar el cumplimiento y determinar e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.

**ARTÍCULO 4º.** *Obligatoriedad de incorporar en el diseño vial especificaciones que prevengan y disuadan comportamientos de los usuarios que puedan poner en riesgo su vida, su integridad personal y su salud o la de terceros.* Para todos los efectos de diseño de vías de todas las jerarquías y para intervenciones de construcción de vías nuevas, rectificación, mejoramiento, rehabilitación y/o mantenimiento, el diseño de especificaciones técnicas incluyendo dispositivos viales, señalización y distribución, deberá prever mecanismos de disuasión de comportamientos de los usuarios que pongan en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables, limitando las longitudes de desarrollo de altas velocidades y adaptando las especificaciones de maniobra de emergencia, giro y sobrepaso para promover disminuciones de velocidades de mínimo 15%.

**ARTÍCULO 5º.** *Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional.* El diseño geométrico de vías deberá considerar adicionalmente, especificaciones necesarias para buses, vehículos



livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los efectos de diseño de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuados en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos.

**ARTÍCULO 6º.** *Obligatoriedad de contemplar el Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano.* En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá prever los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de tráfico en detrimento de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía. Deberá promover las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.

### CAPÍTULO III

#### Reformas al Código Nacional de Tránsito

**ARTÍCULO 7º.** Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

**ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO.** *La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.*

*El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, categorías autorizadas, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió y categoría.*

*Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.*

*Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, tendrá derecho a que se le expida sin costo adicional la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital*



*tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control.*

*La Licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.*

**ARTÍCULO 8º.** Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

**“ARTÍCULO 19. REQUISITOS.** *Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:*

*Para vehículos particulares:*

- a) Saber leer y escribir.*
- b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.*
- c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares, ante las autoridades públicas, practicados por Universidades públicas que garanticen cobertura nacional, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.*
- d) Obtener un certificado de aprobación de cumplimiento de los requisitos teórico prácticos de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.*
- e) Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores, registrado ante el RUNT.*

*Para vehículos de servicio público:*

*Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos veintiún (21) años cumplidos y aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte”*

**PARÁGRAFO 1º.** Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la podría horizontal y vertical.

**PARÁGRAFO 2º.** Quien aspira a la licencia de conducción por primera vez, se conocerá como conductor novel y se le expedirá un permiso probatorio, que tendrá una vigencia de dos (2) años y deberá cumplir las siguientes obligaciones y restricciones:

- Solo podrá conducir vehículos tipo automóvil.
- En el vehículo que conduzca, debe tener, en lugar visible la indicación de: “conductor novel” que señale su condición a los demás usuarios de la vía.
- Deberá constituir una póliza de responsabilidad civil extracontractual, con una cobertura mínima de cuarenta y seis (46) SMMLV, los cuales se calcularán en Unidades de Valor Tributario (UVT), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley 1955 de 2019.
- La velocidad máxima permitida en vías nacionales y departamentales, para el conductor novel, no podrá superar los sesenta kilómetros por hora (60 km/h), así la señalización permita una velocidad superior.

**PARÁGRAFO 3º.** El Ministerio de Transporte, tendrá un plazo máximo de seis (6) meses, para reglamentar los relacionado con las categorías de las licencias de conducción incorporando el “permiso probatorio”, para los conductores noveles.”

**ARTÍCULO 9.** Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, así:

**“Artículo 94.** Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos,

*motocicletas, motocicletos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:*

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

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

*No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.*

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

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

*Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.*

*Los conductores y los acompañantes, cuando los hubiere, deberán utilizar casco de seguridad en estado íntegro, que corresponda a la talla correcta, con protección total de cráneo y cara, sujetos, de acuerdo con la regulación que fije el Ministerio de Transporte.*

*La no utilización del casco de seguridad o que no cumpla con las condiciones exigidas dará lugar a la inmovilización del vehículo.”*

**ARTÍCULO 10.** Adiciónese un párrafo al artículo 96 de Ley 769 de 2002, así:

**“Parágrafo.** *A partir del año 2022 las motocicletas que se fabriquen, comercialicen e importen en Colombia, deberán contar con sistema de encendido automático de luces. El Ministerio de Transporte reglamentará, conforme a las normas técnicas contenidas en el Foro de Armonización Vehicular WP-29, en un término no mayor a seis (6) meses la presente obligación.”*

**ARTÍCULO 11.** Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

**“ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES.** *En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora*

*El límite de velocidad, para los vehículos de carga y de transporte escolar, será de cuarenta (40) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora.”*

**ARTÍCULO 12.** Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

**“ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES.** *En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados, serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora.*

*Para el servicio público, de carga y de transporte escolar el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los sesenta (60) kilómetros por hora.*

*Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.*

**PARÁGRAFO.** *La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas de que trata el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales de que trata este artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía, los usuarios vulnerables y el número de muertos y lesionados.”*

**ARTÍCULO 13.** Modifíquese el artículo 124 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

*“Artículo 124 . SISTEMA DE PUNTOS DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN:  
Crease un sistema de puntos asociado al comportamiento de los conductores, del cual se llevará a través del Registro Único de Conductores del RUNT, de conformidad con el procedimiento que establezca el Ministerio de Transporte dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de la presente Ley. De este sistema dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción.*

*A todos los titulares actuales y nuevos de una licencia de conducción de cualquier categoría, se le asignarán un total de 24 puntos al momento del otorgamiento, los cuáles serán reducidos o recuperados de acuerdo con su comportamiento como conductor, de conformidad con lo establecido en la presente ley.*

*Sin perjuicio de las sanciones que procedan, el descuento de puntos se aplicará separadamente por cada una de las infracciones cometidas, aún si el conductor acepta la conducta y paga la multa con descuento.*

*Las autoridades de tránsito competentes de adelantar el proceso contravencional, descontarán puntos al conductor que sea sancionado o acepte la comisión de las infracciones establecidas en el artículo 131 de la presente Ley, así:*

- a) 3 puntos para las infracciones del literal A.*
- b) 6 puntos, para las infracciones del literal B.*
- c) 12 puntos, para las infracciones del literal C.*
- d) 20 puntos, para las infracciones de los literales D y E.*

*Las autoridades de tránsito están obligadas a reportar las sanciones dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la finalización del proceso contravencional, para que el sistema descuente automáticamente los puntos.*

*La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema, implica la suspensión automática de la licencia de conducción por 6 meses.*

*Cuando el registro de una infracción implique la pérdida total de puntos, la autoridad que realizó dicho registro, remitirá la respectiva comunicación al infractor a la última dirección registrada por éste en el RUNT; los conductores podrán consultar sus puntos de forma gratuita en el sistema.*

*Si en un periodo de un (1) año después de impuesta la última sanción establecida en los literales A, B, C, D Y E, del artículo 131 de la presente Ley, no se registra la comisión de nuevas infracciones de tránsito, el conductor el sistema restablecerá la totalidad de los puntos perdidos.*

*La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá reglamentar la creación de cursos especializados para la recuperación de puntos, en todo caso, cumplido el periodo de suspensión de la licencia por pérdida de puntos, para la reactivación de la licencia de conducción se deberá realizar un curso de por lo menos 15 horas.”*

## CAPITULO IV

### Reforma a la Ley 1843 de 2017

**ARTÍCULO 14.** Modifíquese el Parágrafo 1º del artículo 8º de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:

*“**Parágrafo 1.** El conductor de un vehículo es responsable de las multas a las infracciones de tránsito cometidas por él en la conducción de dicho vehículo. El titular de la Tarjeta de Propiedad del vehículo es responsable, por lo general, del incumplimiento de las normas de tránsito de que trata esta Ley a menos que suministre la información que permita identificar al autor real de la infracción. El titular de la tarjeta de propiedad del vehículo está obligado a responder pecuniariamente por la multa incurrida a menos que comparezca a la audiencia pública y rechace la comisión de la infracción, en cuyo caso deberá establecer la existencia de un robo o proporcionar evidencia que permita establecer que no es el verdadero infractor.*

*Cuando el titular de la tarjeta de propiedad del vehículo sea una persona jurídica, la responsabilidad pecuniaria de la multa recae ante el representante legal, a menos que comparezca a la audiencia pública y rechace la comisión de la infracción, en cuyo caso deberá establecer la existencia de un robo o suministre la información que permita identificar al autor real de la infracción o que proporcione evidencia que permita establecer que no es el verdadero infractor. Cuando el vehículo se alquila a un tercero, la responsabilidad de la infracción recae en el arrendatario. En el caso de que el vehículo haya sido transferido, la responsabilidad de la infracción recae en el comprador del vehículo. Cuando el conductor ha actuado como subordinado, la autoridad*



*competente durante la audiencia a comparecer y, teniendo en cuenta las circunstancias del hecho y las condiciones de trabajo de la persona interesada, podrá decidir que el pago de la multa será total o en parte, a expensas del superior si fue citado a comparecer.”*

## **CAPITULO V**

Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas y registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión.

**ARTÍCULO 15.** *Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas.* Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, la Superintendencia de Transporte deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales. Dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control, informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a la Superintendencia de Transporte para tal fin.

**ARTÍCULO 16.** *Registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión.* Con el objeto de garantizar el derecho a la información del consumidor, el Registro Único Nacional de Tránsito publicará anualmente, en su página web, un registro consolidado a partir de la información consignada en el Registro Nacional de Automotores y en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, de los vehículos que estuvieron involucrados en un siniestro de tránsito con resultado de muerte o lesión que contenga la marca, modelo y tipo de vehículo, así como la edad del parque automotor inscrito en el sistema. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT emita la información gratuitamente



## CAPITULO VI

### Disposiciones Finales

**ARTÍCULO 17.** Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



**RODRIGO ROJAS LARA**  
Representante a la Cámara  
Partido Liberal



**ROY LEONARDO BARRERAS M.**  
Senador de la República



**DIEGO PATIÑO AMARILES**  
Representante a la Cámara  
Partido Liberal



**EMETERIO MONTES DE CASTRO**  
Representante a la Cámara  
Partido Conservador



**MILTON ANGULO VIVEROS**  
Representante a la Cámara  
Partido Centro Democrático

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El presente proyecto de Ley, recoge la propuesta presentada por el Honorable Senador Roy Leonardo Barreras Montealegre, identificada como proyecto de Ley 127 de 2020, además establece el sistema de puntos para las licencias de conducción y da aplicación a las políticas de transformación digital contempladas en las leyes 1955 de 2019 y el Decreto Ley 2106 de 2019, en cuento a la implementación de documentos digitales y simplificación de trámites.

La Seguridad Vial, es un derecho directamente relacionado con la vida, la integridad personal y la salud de todas las personas, este derecho ha sido desarrollado con base en los principios consagrados en el artículo 2º de la Constitución Política, que consagra como uno de los fines del Estado garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución y en los derechos colectivos del artículo 82, entre ellos el derecho a la conservación del espacio público en condiciones adecuadas.

Bajo estos principios y en general en procura de la protección de la vida y la integridad personal el legislador colombiano debe adoptar las medidas necesarias para garantizar que en Colombia se prevengan y mitiguen los daños derivados de la violencia y accidentalidad vial, lo que se logra garantizando una movilidad segura y sostenible para todos los usuarios de las vías a través de la Seguridad Vial.

Valga la pena recordar, como desde el derecho internacional se ha hecho un importante llamado a todos los países a tomar medidas encaminadas a prevenir de manera eficaz la accidentalidad vial que deja como resultado la muerte de una persona cada veinticuatro segundos en las carreteras del mundo<sup>1</sup>, así las cosas cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. Los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios, y la primera entre personas de entre 15 y 29 años<sup>2</sup>.

En Colombia las cifras de traumatismos derivados de accidentes de tránsito dejaron en el año 2019 seis mil novecientos treinta y cinco -6.935- personas fallecidas y treinta y cuatro mil quinientos un -34.501- personas lesionadas<sup>3</sup>. Dentro de estas cifras es preocupante verificar que entre los 0 y 14 años hubo un total de

<sup>1</sup> <https://news.un.org/es/story/2019/11/1465501><https://news.un.org/es/story/2019/11/1465501>

<sup>2</sup> <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>

<sup>3</sup> <https://www.medicinallegal.gov.co/cifras-estadisticas/boletines-estadisticos-mensuales>



doscientos diez -210- niños y niñas fallecidos, un treinta y ocho por ciento -38%- más que los casos de homicidio doloso que fueron en total ciento cincuenta y dos.

Entre enero y mayo de 2020 murieron mil novecientos sesenta y ocho -1.968- personas en accidentes de tránsito, en este mismo lapso en el año 2019, murieron dos mil cuatrocientos sesenta y tres -2.463- personas, en principio se entendería que hubo una reducción del 20% en los accidentes de tránsito, no obstante teniendo en cuenta que desde el 25 de marzo se declaró un aislamiento preventivo obligatorio en todo el territorio nacional, que se fue prorrogado hasta entrar en la etapa de aislamiento inteligente, lo que tuvo como consecuencia que durante ese tiempo se limitó no solo la movilidad de las personas en cada municipio y distrito, sino además en las vías intermunicipales, la cifra de accidentes de tránsito debió disminuir en forma significativa, así las cosas un porcentaje del 20% es una variación mínima, frente a la disminución en promedio del 74% de la circulación del parque automotor.

De las dos mil cuatrocientas sesenta y tres personas que han muerto entre enero y mayo de 2020, en accidentes de tránsito, ciento cuarenta y uno -141- corresponden a niños, niñas y adolescentes. Entre los cero y catorce años, siguen siendo más altas las muertes de niños y niñas en accidentes de tránsito (65) que por homicidio doloso (55), todas igualmente preocupantes y reclaman del Estado Colombiano medidas preventivas eficaces para proteger la vida y la integridad de todos los habitantes del territorio colombiano.

En lo relativo a las lesiones, entre enero y mayo de 2020 se presentaron seis mil ciento veintiocho -6.128- casos, en ese mismo periodo en 2019 se presentaron doce mil seiscientos veintidós casos, lo que a pesar de representar una disminución de más del cincuenta por ciento, tampoco corresponde a la reducción promedio del parque automotor en circulación.

## **IMPORTANCIA DE LA SEGURIDAD VIAL**

La ausencia de seguridad en el sistema de transporte terrestre se ha convertido en un problema de salud pública mayor y global, a tal punto que las muertes y lesiones por siniestros de tránsito han sido declaradas por la Asamblea General de las Naciones Unidas, a través de la Organización Mundial de la Salud, como un problema de salud pública; una epidemia mundial que cobra anualmente 1.4 millones de vidas humanas en el mundo. Constituye la octava causa de muerte de la población mundial y la tercera causa de muerte en la población entre los 5 y 44





años. Señala la Organización Mundial de la Salud que más del 90% de las víctimas mortales de los accidentes de tránsito que ocurren en el mundo corresponde a países de ingresos bajos y medianos, que tan sólo tienen el 48% de los vehículos del mundo y que las pérdidas económicas en los países de ingresos bajos y medianos equivalen a 5% del PIB.

En Colombia, como en la mayor parte de los países del mundo, ha tenido, en la década pasada, el objetivo de disminuir el nombre de fallecidos y lesionados, no obstante, frente a los fracasos de la última década, en particular, de los países de ingresos bajos y medios, en el cumplimiento de los objetivos de reducir en un 50% las muertes planteado en la Década de Acción para la seguridad vial liderada por la Organización Mundial de la Salud, se ha redefinido el problema de la seguridad vial, no como un problema de accidentes o siniestros, sino como un problema de lesiones corporales que atenta contra la vida, la integridad personal y la salud.

Este concepto se ha llamado Sistema Seguro o Visión Cero, en él subyacen dos principios, de una parte, el no permitir los desplazamientos de las personas, si el límite del riesgo de morir o de ser lesionado gravemente es superado dado que la tolerancia del cuerpo humano a fuerzas extremas es limitada y ampliamente conocida. De otra parte, la necesidad de construir un sistema que perdona el error humano y las malas apreciaciones humanas. Este concepto cambia radicalmente no solo porque deja de considerar las muertes y lesiones en el sistema de transporte, como accidentales, sino que también deja atrás la filosofía que el conductor debe comportarse y reaccionar perfectamente independientemente del nivel de seguridad que ofrece determinado sistema de transporte. Resultante de lo anterior, el sistema de transporte debe ser adaptado a los límites biomecánicos humanos para disminuir la probabilidad de muerte o lesión. No es el conductor seguro, o la infraestructura segura, o el vehículo seguro, o las normas de tránsito más estrictas, etc., es, el sistema en su conjunto que debe ofrecer seguridad para garantizar que nadie pierda la vida o salga herido.

El presente proyecto de Ley recoge las principales recomendaciones que, en la materia, han sido desarrolladas por la Organización de las Naciones Unidas, la Organización Mundial de la Salud y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) así como la jurisprudencia de la Corte Constitucional.



En el año 2011, Colombia adhirió a los compromisos formulados por la Organización Mundial de la Salud en la Década de Acción para la Seguridad Vial y se fijó como objetivo disminuir el número de fallecidos en un 50% de cara al año 2016. En el año 2014, con el fin de alinearse a los objetivos formulados en el Plan Decenal de Salud, este objetivo se determinó en un 26% de cara al 2021.

El país se encuentra lejos de alcanzar las metas propuestas. Para el mes de enero 2020 se presentó un aumento del 12% con respecto al mes de enero del año 2019, pasando de 393 fallecidos a 478; para el mes de febrero 2020 se presentó un aumento del 11% con respecto al mismo mes en 2019, pasando de 479 fallecidos a 537; entre el 1 al 25 de marzo de 2020 se presentó un aumento de 4.5% en relación al mismo periodo del año 2019<sup>4</sup>.

Los traumatismos derivados de eventos de tránsito en Colombia, son la segunda causa de muerte violenta por lesión de causa externa, como se observa en la figura 1, es solo superada por el homicidio. La primera causa de muerte por lesión de causa externa en la población infantil entre los cinco y catorce años y la segunda causa de muerte (de todas las causas) para este rango etario (figura 2).

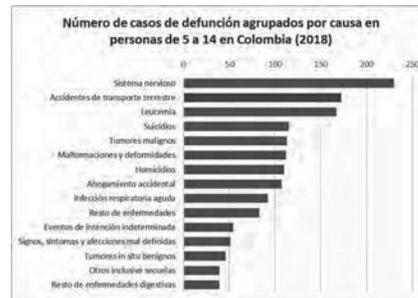
**Figura 1. Lesiones fatales por causa externa. Colombia (2010-2018)**



Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Forensis datos para la vida, ediciones 2010 a 2018. Elaboración propia, consolidado 2010 a 2018.

<sup>4</sup> Defunciones no fatales – DANE (2020)

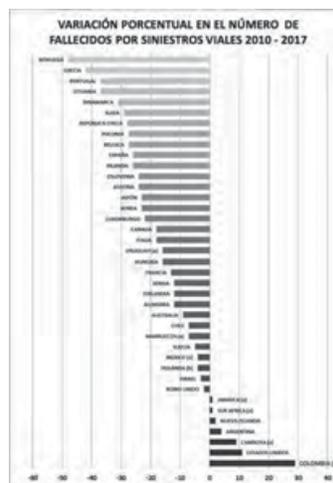
**Figura 2. Principales causas de muerte de los niños entre los 5 a 14 años.**



Fuente: Departamento Nacional de Estadística -DANE- 2018. Agrupación por lista de causas agrupadas 6/67 CIE-10 de OPS. Elaboración propia

En comparación con otros países, en particular, los países miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos-OCDE, la situación de Colombia en su lucha por combatir el flagelo se muestra en la figura 3.

**Figura 3: Variación porcentual en el número de fallecidos por eventos de tránsito 2010-2017**



Fuente: Road Safety Annual Report, ITF/OCDE(2019)

Muy a pesar de los esfuerzos que el país ha venido haciendo en los ámbitos legislativo y ejecutivo y en los diferentes niveles de gobierno y de haber declarado la Seguridad Vial una política de Estado (2014), los objetivos planteados en el Plan

Nacional de Seguridad Vial (2011-2021) de disminuir en un 26% las muertes entre 2011 a 2021 difícilmente se lograrán causando, como se deja evidenciado, un inestimable daño a la vida y a la integridad física de las personas, además de los efectos sobre el desarrollo económico, social y ambiental de la Nación.

Colombia, como muchos países de ingresos bajos y medios, no ha logrado ser efectiva en la disminución de muertes y lesiones por eventos de tránsito; la Organización Mundial de la Salud ha redefinido el problema de la seguridad vial, no como un problema de accidentes o siniestros, sino como un problema de lesiones corporales que atenta contra la vida, la integridad personal y la salud.

Este concepto se ha llamado Sistema Seguro o Visión Cero, en él subyacen dos principios, de una parte, el no permitir los desplazamientos de las personas, si el límite del riesgo de morir o de ser lesionado gravemente es superado dado que la tolerancia del cuerpo humano a fuerzas extremas es limitada y ampliamente conocida. De otra parte, la necesidad de construir un sistema que perdona el error humano y las malas apreciaciones humanas.

El enfoque Sistema seguro, cambia radicalmente no solo porque deja de considerar las muertes y lesiones en el sistema de transporte como accidentales, sino que también deja atrás la filosofía que el conductor debe comportarse y reaccionar perfectamente independientemente del nivel de seguridad que ofrece determinado sistema de transporte.

Resultante de lo anterior, el sistema de transporte debe ser adaptado a los límites biomecánicos humanos para disminuir la probabilidad de muerte o lesión. No es el conductor seguro, o la infraestructura segura, o el vehículo seguro, o las normas de tránsito más estrictas, etc., es, el sistema en su conjunto que debe ofrecer seguridad para garantizar que nadie pierda la vida o salga herido (c.f. Figura 4).



Extraído de Control de la Velocidad, Organización Mundial de la Salud -OMS (2017)

El enfoque de Sistema Seguro “se basa en un conocimiento fundamental de las causas subyacentes de las muertes y lesiones graves causadas por eventos de tránsito, especialmente la falibilidad y vulnerabilidad humana y la responsabilidad de los gobiernos de proteger a sus ciudadanos. Este enfoque está basado en el principio según el cual los errores son inevitables, pero las muertes y las lesiones graves como consecuencia de estos eventos de tránsito no deberían serlo. El sistema vial no debería estar diseñado para que el error humano tenga un resultado grave o fatal. Este concepto es conocido comúnmente como responsabilidad compartida, y supone que los gobiernos, el sector privado y la sociedad civil comparten la responsabilidad con los usuarios de las vías para hacer que el sistema de transporte sea seguro.

A los funcionarios públicos responsables se les conoce como diseñadores del sistema de transporte, un término que abarca no solo a los diseñadores profesionales, sino también a todas aquellas personas que contribuyen a desarrollar y operar el sistema de transporte, desde los ingenieros y planificadores hasta los policías y legisladores, profesionales del área de la salud y otros (FIT, 2016). Bajo el Sistema Seguro, todos trabajan en conjunto para implementar medidas basadas en la evidencia que ayuden a reducir la posibilidad de colisiones y sus impactos, en caso de que lleguen a ocurrir. La planificación como la inversión en infraestructura deben considerar la seguridad vial como un elemento integral de la movilidad. Estas áreas de acción del enfoque de Sistema Seguro están integradas y van más allá de intentar persuadir a las personas para que cambien su comportamiento solo a través de educación o control. Estas áreas de acción incluyen atender los factores subyacentes, como el uso del suelo y la planificación de la movilidad, para depender menos de los vehículos y promover medios de transporte seguros, saludables y amigables con el medioambiente; gestión integral de la velocidad para obtener velocidades más seguras; intersecciones diseñadas de tal forma que permitan a las personas cruzar de manera segura; diseño de vías que respondan ante el error humano; mejoramiento del transporte público; diseño y tecnología de vehículos seguros; y una mejor coordinación y calidad de los servicios de emergencia y cuidados tras los eventos de tránsito.

El presente proyecto de Ley, como lo mencionara en marzo de 2018 el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los derechos humanos “La seguridad vial es una cuestión de derechos humanos. Hoy, el derecho internacional impone obligaciones afirmativas a todos los Estados para que tomen todas las medidas razonables para proteger el derecho a la vida, el derecho a la seguridad personal,

el derecho a la salud y el derecho al desarrollo de todas las personas" se afianza en las principales recomendaciones que, en la materia, han sido desarrolladas y acogidas por la Organización de las Naciones Unidas, la Organización Mundial de la Salud y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). La seguridad vial de las personas es, en últimas, la garantía de acceso a otros derechos; la educación, el trabajo, etc.; el derecho a moverse en medio motorizados o no motorizados en condiciones de seguridad, sin que la acción comprometa la vida y la integridad física.

### **ACCIONES PROPUESTA EN EL PROYECTO DE LEY PARA PROTEGER EL DERECHO A LA VIDA, A LA INTEGRIDAD PERSONAL Y LA SALUD:**

¿Porqué la velocidad?, La velocidad es el factor determinante porque aumenta el riesgo de sufrir eventos de tránsito y, tal como se muestra en la figura 5, aumenta la gravedad de las lesiones, en particular, en el caso de los actores más vulnerables en las vías (motociclistas, ciclistas y peatones); al aumentar la velocidad del impacto, las fuerzas que debe absorber el cuerpo humano (ocupantes del vehículo o los usuarios vulnerables) aumentan drásticamente, de acuerdo a los principios de la energía cinética. Según la OMS, "la velocidad es el núcleo del problema de los traumatismos causados por el tránsito. Más precisamente, las velocidades excesivas o inapropiadas son el factor de riesgo clave de las colisiones, las muertes y los traumatismos causados por el tránsito. El exceso de velocidad es un problema común a todos los países. Un estudio realizado en los países de la OCDE demostró que, normalmente, entre un 40% y un 50% y hasta un 80% de los conductores conducían excediendo los límites de velocidad indicados, mientras que en los países de ingresos bajos y medianos la proporción de vehículos que transitaban a una velocidad excesiva era similar".

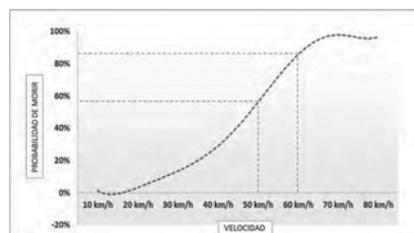
Figura 5. Probabilidad de lesión o muerte en un siniestro vial según la Velocidad



Tomado de OBJETIVO CERO Objetivos ambiciosos para la Seguridad Vial y el Enfoque sobre un Sistema Seguro, OCDE/FIT (2008)

La velocidad excesiva o inadaptada reduce el tiempo de reacción, dificulta el control del vehículo y la rectificación de la trayectoria, aumenta la agresividad y el estrés del conductor y altera el funcionamiento sensorial (disminuyendo el campo visual, por ejemplo) y fisiológico (aumentando el nivel de fatiga, entre otros efectos). Los sistemas de protección de los ocupantes son muy eficaces a velocidades bajas o moderadas. Sin embargo, no pueden proteger adecuadamente a los ocupantes de un vehículo frente a velocidades de impacto elevadas y en menor escala, a los usuarios vulnerables. Los usuarios vulnerables están especialmente expuestos a los impactos (especialmente en zonas urbanas) a velocidades por encima de los límites de la tolerancia humana. La posibilidad de evitar colisiones se reduce cuando la velocidad aumenta.

Figura 6. Probabilidad de muerte en peatones, según la velocidad de impacto de un vehículo



Como se evidencia en la Figura 6, los peatones incurren en un riesgo de aproximadamente el 80% de morir atropellados a una velocidad de impacto de 50 Km/h, mientras que el riesgo se reduce a un 10% con una velocidad de 30 Km/h.

Para los ocupantes del automóvil, el llevar puestos los cinturones de seguridad en carros bien diseñados, puede proporcionarles protección para una velocidad máxima de 70 Km/h en impactos frontales y de 50 Km/h en impactos laterales.

Figura 7. Distancia de frenado a distintas velocidades (incluyendo un tiempo de reacción de aproximadamente 1 segundo)



Tomado de Gestión de la Velocidad, OCDE (2006).

Dentro de las recomendaciones a Colombia de la OCDE/FIT en su estudio Benchmarking de la seguridad vial en América Latina (2017), se encuentra: “Implementar una política firme de gestión de la velocidad y, en particular: aplicar un límite de velocidad por defecto en zonas urbanas de 50 km/h, promover velocidades de 30 km/h cerca de zonas residenciales/de recreación/escuelas/paseos de compras, y permitir mayores límites de velocidad únicamente donde los usuarios motorizados y no motorizados tengan lugares de circulación independientes”.

En Colombia, la velocidad es la principal causa de muerte en eventos de tránsito en áreas urbanas. Para el año 2019, el 83.4% de las muertes en eventos de tránsito fueron actores vulnerables (motociclistas (52.1%), peatones (25%) y ciclistas (6.3%)). El 57,6% de todos los vehículos son motocicletas. En las principales ciudades, los peatones representan alrededor del 28%, las motocicletas alrededor del 12% y los ciclistas alrededor del 1% al 7% de todos los viajes diarios en un día laboral, es decir, cerca del 50% de los viajes diarios que se hacen en las ciudades de Colombia son realizados por actores vulnerables.

En consecuencia, uno de los retos de la seguridad vial es limitar las velocidades practicadas, reduciendo así el riesgo del siniestro y la violencia del choque.

¿Por qué fortalecer el Control Sanción Automático? Conseguir un mayor y mejor respeto a las normas de tránsito es fortalecer los valores sociales, lo que subyace en una norma de tránsito, es el respeto a la vida, en un espacio vital como es la vía. Educar al ciudadano en lo bueno y lo malo del aspecto social, es parte de las tareas del Estado. El ciudadano debe saber que si no cumple será sancionado, es el origen primigenio de toda norma social. Tratándose del respeto de las velocidades máximas permitidas, el control-sanción automático ha desempeñado un papel esencial en la disminución de la mortalidad en diversos países.

En Francia, por ejemplo, mostraron que 60% a 75% de la disminución de la mortalidad constatada desde 2002 pueden ser atribuidas a la puesta en marcha de los dispositivos de despliegue de los radares<sup>17</sup>; la proporción de muertes en eventos de tránsito debidas a lo respeto de las velocidades máximas permitidas ha disminuido de 45% a 28% entre los años 2001 y 2010. Se calcula que los radares han evitado unas 15.000 muertes y 62.000 heridos. La tasa de mortalidad por cada 100.000 vehículos disminuyó de 1.86 en noviembre de 2003 a 1.07 en octubre de 2010, una disminución de 42%. El radar ha tenido principalmente un efecto en los excesos de velocidad grandes y medianos. La fracción de accidentes mortales atribuibles a los excesos de velocidad grandes (20 Km/h por encima de la velocidad autorizada) ha disminuido del 25% al 6% en una década. La caída fue notable entre 2003 y 2004, es decir, justo después de la implementación de los dispositivos de medición de la velocidad. La fracción de los excesos moderados de velocidad (entre 10 y 20 Km/h por encima del límite) pasó del 13% al 9%. Debido a los dispositivos de medición de velocidad, los conductores han reducido significativamente su velocidad promedio de 91 km/h a 80 km/h, lo cual contribuyó a una disminución promedio de accidentes fatales cerca de los dispositivos del 66%. En 10 años, entre 2003 y 2012, los dispositivos de medición de velocidad salvaron 23,000 vidas. En muchos casos se ha logrado una dramática disminución de muertes y heridos en las proximidades de algunos de los dispositivos de medición de velocidad. En algunos de estos sitios se ha pasado a cero muertes y heridos debido a esos dispositivos. Esta evidencia se explica por un descenso muy consecuente de la proporción de eventos de tránsito resultantes de las velocidades más altas (superiores a 20Km/h), el número de muertes debidas a los pequeños excesos de velocidad (inferiores a 10Km/h), como se indica, se mantuvieron prácticamente constantes.



En España, en la década de los años 90 se empezaron a implementar en el país dispositivos de medición de velocidad en todas las vías y autovías nacionales bajo la supervisión de la Dirección General de Tráfico (DGT). En la última parte de esta década el número de muertes disminuyó en más del 80%. Desde 2010, el número de muertes ha disminuido en un 32%. España se encuentra entre los países del mundo que han logrado disminuir en más de un 55% las muertes en eventos de tránsito.

En Colombia se han realizado análisis sobre los efectos de estos dispositivos en eventos de tránsito. Por ejemplo, la Secretaría de Movilidad de Medellín muestra que la variación porcentual en la tasa de siniestralidad anual para el punto donde se ubica la cámara de foto detección, se puede observar al final de 2017 respecto al 2010, una disminución general de 19%, así como un promedio de disminución anual general del 16%. Se evidencian sitios puntuales en donde este descenso alcanza máximo el 38%. Experiencias similares se han tenido en Cali en donde al evaluar la tendencia de los eventos de tránsito antes y después de la intervención con las cámaras de foto detección, se muestra una drástica caída (18% anual) tránsito después de la intervención. Entre los años 2015 y 2016 se presentó una reducción de un 27% en los eventos de tránsito en los sitios donde se encontraban las cámaras de foto detección. Además, cabe resaltar, que la disminución en los puntos de foto detección en el periodo comparado 2015 y 2016 es del 27% frente a la disminución del 3% de los eventos de tránsito en Cali.

Según el Instituto Nacional de Medicina Legal, con base en la información disponible (42% de los casos que se ha podido determinar la causa del hecho) da cuenta que los excesos de velocidad se encuentran presentes en por lo menos un 40% como causa probable del hecho situándose en la segunda causa de muerte por eventos de tránsito. En el 58% de los casos no se ha podido determinar dicha causa

La segunda recomendación del estudio de la OCDE/FIT en relación con la gestión de la velocidad en Colombia señala: Intensificar la aplicación de las normas con la introducción de controles de velocidad automáticos, respaldados por sistemas de sanciones administrativas eficaces.

Lo anteriormente expuesto nos permite afirmar el hecho que el riesgo de muerte o lesión aumenta en función de la velocidad, más allá de si ésta se encuentra o no, por encima de la velocidad máxima permitida, por lo tanto, actuar sobre la



distribución de las velocidades para reducir, de manera contundente y rápida, el riesgo de mortalidad, se reduce a dos medidas esenciales y complementarias: reforzar los dispositivos de control sanción automático y disminuir las velocidades máximas permitidas.

¿Por qué la seguridad de los vehículos? Los efectos de las mejoras de los estándares de seguridad vehicular están, esencialmente, relacionados con la posibilidad que éstos ofrecen de reducir y compensar el error humano y, de reducir el impacto de la colisión tanto para los ocupantes del vehículo, como para los usuarios fuera de él.

El Informe del Bien Público Regional desarrollado por el Banco Interamericano de Desarrollo y el LATIN-NCAP da cuenta que en América Latina se podrían salvar cerca de 40 mil vidas mejorando los estándares de seguridad vial de los vehículos que se comercializan en la región. Afirma el informe “En América Latina se ha demostrado por parte de Latin NCAP que los automóviles de pasajeros que se venden en la región, a pesar de verse iguales que los mismos o similares modelos de mercados de economías maduras, muestran niveles de seguridad inferiores. La principal recomendación es establecer como obligatoria la homologación de los vehículos y componentes respecto de los 17 Reglamentos ONU consensuados (..). Los Reglamentos ONU dan la especificación técnica que debe cumplir un elemento de seguridad para cumplir efectivamente su función. Por ejemplo, un auto puede tener ABS, pero puede que este no logre cumplir la función para la que está diseñado en ciertas condiciones de conducción. Las normas ONU además determinan técnicamente que parámetros deben cumplir las tecnologías para proteger efectivamente. Un airbag puede ser una “bolsa inflable” pero, si, por ejemplo, es muy rígida al inflarse puede dañar al pasajero o si es que no tiene suficiente presión podría no protegerle. Los Reglamentos ONU describen el comportamiento que deben cumplir cada tecnología en el automóvil”.

En Colombia, la distribución del parque automotor motorizado está compuesta de 56% de dos ruedas motorizadas (motocicletas, ciclomotores, motociclos, etc.), 25% por automóviles y un 19% de otros vehículos (camiones, buses, busetas, etc).

**Figura 8. Distribución del parque automotor, Colombia (2018)**



Tomado de SINIESTRALIDAD VIAL VEHÍCULAR Observatorio Nacional de Seguridad Vial- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2018)

Según un estudio realizado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial en el año 2018, se tiene que las dos ruedas motorizadas participan el en 54% del total de eventos de tránsito con resultado de lesiones no fatales y en un 42% del total de los fallecidos.

El estudio señala que de los más de 88 mil usuarios de moto que se vieron involucrados en un evento de tránsito en el año 2017, más de tres mil fallecieron. De las más de 8 millones de motocicletas, 12 se referencias participaron en más de 4 mil eventos de tránsito de las cuales 2.2779 se vieron involucradas en un evento de tránsito con resultado de muerte. Prevalecen en la siniestralidad el rango de dos ruedas motorizadas las de más bajo cilindraje (100cc a 125cc).

**Figura 9. Ficha técnica de los eventos donde se involucraron las dos ruedas motorizadas. Colombia (2017)**



Tomado de SINIESTRALIDAD VIAL VEHÍCULAR Observatorio Nacional de Seguridad Vial- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2018).

Las marcas que tienen mayor prevalencia de eventos de tránsito se observan en la figura 9.

Figura 10: Distribución del parque automotor de dos ruedas motorizadas involucradas en eventos de tránsito según marca del vehículo. Colombia (2017)



Tomado de SINIESTRALIDAD VIAL VEHÍCULAR Observatorio Nacional de Seguridad Vial- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2018).

En relación con los vehículo se tiene que de los más de 126.200 vehículos que se vieron involucrados en un evento de tránsito en el año 2017, 559 reportaron un evento de tránsito con resultado(s) de muerte(s) para sus ocupantes, y 1.8865 en un evento de tránsito con lesionados (dentro o fuera del vehículo). Dos referencias de vehículos participaron en más de 8 mil siniestros en 2017.

Figura 11. Ficha técnica de los eventos donde se vieron involucrados automóviles. Colombia (2017)



Tomado de SINIESTRALIDAD VIAL VEHÍCULAR Observatorio Nacional de Seguridad Vial- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2018).



## SÍNTESIS DEL ARTICULADO

En el capítulo primero del Proyecto se expone su objeto y los principios generales que lo guían, así mismo se definen los conceptos de Sistema Seguro, Responsabilidad compartida, entre otros.

En el capítulo segundo se hace referencia a la Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura vial, determinándose que las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben garantizar que se cumplan los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco los acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29. Para ello se establece que el Ministerio de Transporte reglamentará de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años, las normas relacionados con: Protección en caso de colisión frontal; Protección en caso de colisión lateral; Protección en caso de colisión lateral contra un poste; Protección en caso de colisión trasera; Protección de peatones; Control Electrónico de Estabilidad; Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; Cinturones de seguridad; Asientos y sus anclajes; Apoyacabezas; Emisiones contaminantes de los vehículos; Emisiones de CO<sub>2</sub> y consumo de combustible. El Ministerio de Industria y Comercio deberá garantizar el cumplimiento y determinar e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.

En el Capítulo tercero, se propone hacer modificaciones al Código Nacional de Tránsito, entre esas la del “conductor novel”, que sería aquella persona que aspira a la licencia de conducción por primera vez, y se le expedirá un permiso probatorio, que tendrá una vigencia de dos (2) años y deberá cumplir las obligaciones y restricciones detalladas en el articulado. En ese mismo sentido se propone crear un sistema de puntos asociado al comportamiento de los conductores, del cual se llevará a través del Registro Único de Conductores del RUNT, de este sistema de puntos dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción.

En ese mismo Capítulo tercero, se dice que a partir del año 2022 las motocicletas que se fabriquen, comercialicen e importen en Colombia, deberán contar con sistema de encendido automático de luces, conforme la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Se establece como velocidad máxima en las vías urbanas la de (50) kilómetros por hora, en el caso de las carreteras nacionales y departamentales no podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora.

En el capítulo cuarto se propone modificar la ley 1843 de 2017, en lo relativo a las condiciones de responsabilidad ante infracciones de tránsito de acuerdo a la



condición de propietario o no del conductor y de su vínculo con la persona jurídica en caso de ser esta la propietaria.

EL capítulo quinto corresponde al Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas y registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión.

Finalmente, el capítulo sexto, Disposiciones Finales, trata de la vigencia de la ley.

Cordialmente,



**RODRIGO ROJAS LARA**  
Representante a la Cámara  
Partido Liberal



**ROY LEONARDO BARRERAS M.**  
Senador de la República



**DIEGO PATIÑO AMARILES**  
Representante a la Cámara  
Partido Liberal



**EMETERIO MONTES DE CASTRO**  
Representante a la Cámara  
Partido Conservador



**MILTON ANGULO VIVEROS**  
Representante a la Cámara  
Partido Centro Democrático