



PROYECTO DE LEY NO. _____ DE 2023 "POR MEDIO DE LA CUAL SE FORTALECEN LAS MEDIDAS DE CONTROL Y EJECUCIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA REDUCCIÓN DE LOS SINIESTROS VIALES".

Bogotá D.C., noviembre de 2023

Doctor

Juan Gregorio Eljach Pacheco
Secretario General
Senado de la República

Asunto: Radicación de Proyecto de Ley "Por medio de la cual se fortalecen las medidas de control y ejecución de políticas públicas para la reducción de los siniestros viales".

Doctor Eljach:

De manera atenta y en consideración de los artículos 139 y 140 de la Ley 5 de 1992 presento a consideración del Senado de la República el Proyecto de Ley "Por medio de la cual se fortalecen las medidas de control y ejecución de políticas públicas para la reducción de los siniestros viales" iniciativa legislativa que cumple con las disposiciones correspondientes al orden de redacción consagrado en el artículo 145 de la citada Ley.

Agradezco disponer el trámite legislativo previsto en el artículo 144 de la Ley 5 de 1992 respecto del siguiente proyecto.

Cordialmente,

ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ
Senador de la República

JULIO ALBERTO ELIAS VIDAL
Senador de la República

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.



Teresa Enríquez R

Alf

TERESA ENRÍQUEZ ROSERO
Representante a la Cámara

ALFREDO APE CUELLO BAUTE
Representante a la Cámara

Diego Carcedo
Representante Diego Carcedo

Julio Elias Chagui F.
Julio Elias Chagui Flores

Jose S. Suarez

Juan Carlos Garces R
JUAN CARLOS GARCES R

Antonio...

AQUI VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.



PROYECTO DE LEY

POR MEDIO DE LA CUAL SE FORTALECEN LAS MEDIDAS DE CONTROL Y EJECUCIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA REDUCCIÓN DE LOS SINIESTROS VIALES

EL CONGRESO DE COLOMBIA

ARTÍCULO 1º. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificada por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, el cual quedará así:

ARTÍCULO 3. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

El Ministro de Transporte.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial

Los Gobernadores y los Alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.

La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.

Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.

La Superintendencia General de Puertos y Transporte.

Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 5o de este artículo.

Los Agentes de Tránsito y Transporte.

PARÁGRAFO 1. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

PARÁGRAFO 2. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 3. Las Autoridades y los organismos de tránsito, ~~las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo~~ serán vigiladas y controladas por la Superintendencia General de Puertos y Transporte.

PARÁGRAFO 4. La facultad de Autoridad de Tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

**Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.**



PARÁGRAFO 5. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de Autoridad de Tránsito.

PARÁGRAFO 6. La Agencia Nacional de Seguridad Vial ejercerá Inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros.

ARTÍCULO 2º. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:

ARTÍCULO 2. AUTORIDAD. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación, ejecución, control de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina a los organismos de tránsito, Inspecciona, Vigila y Controla a las entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.

ARTÍCULO 3º. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:

ARTÍCULO 3. OBJETO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, ejecución, articulación y control de la seguridad vial del país. Será la encargada de la ejecución, vigilancia y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.

ARTÍCULO 4º. Modifíquese el artículo 9 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:

ARTÍCULO 9. FUNCIONES. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá las siguientes funciones:

(..)

1. De planificación

1.7 Establecer alianzas de cooperación internacional con organismos gubernamentales, no gubernamentales, empresas privadas y demás actores internacionales interesados para el fortalecimiento en la estrategia de seguridad vial en el país.

(..)

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

**Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.**



4. De control

4.10 Ejercer Inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros.

4.11. Coordinar y ejercer operativos de control en vías nacionales con el acompañamiento operativo y administrativo de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

(..)

5. Campañas de concientización y educación

5.6 Capacitar a los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital para propender para que estos realicen las campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país, estableciendo metas de obligatorio cumplimiento para la difusión de los contenidos.

(..)

6. Infraestructura

6.3 Intervenir con obras públicas para la prevención de la siniestralidad vial en acuerdo con los departamentos, distritos y municipios; partiendo de estudios técnicos de acuerdo con los índices de siniestralidad y concurrencia de los tramos a intervenir.

(..)

7. Coordinación y consulta

7.7. Coordinar y articular operativos de control en vía con los organismos de tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

7.8. Hacer presencia territorial a nivel nacional para guiar las acciones de planificación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial con los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.

(..)

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.



ARTÍCULO 5°. Modifíquese el artículo 10 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:

ARTÍCULO 10. ESTRUCTURA. *La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:*

1. Consejo Directivo
2. Dirección General
3. Secretaría General
4. Dirección de Comportamiento
5. Dirección de Infraestructura y Vehículos
6. Dirección de Coordinación Interinstitucional y Cooperación Internacional
 - 6.1. Subdirecciones territoriales.
7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial
8. Dirección de Inspección, Vigilancia y Control

ARTÍCULO 6°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá modificar su planta de personal y estructura organizacional, siempre y cuando la misma se realice a costo cero o genere ahorros en los gastos de la entidad, en concordancia con el Plan de Austeridad del Gasto del Gobierno Nacional.

ARTÍCULO 7°. **BANCO DE PROYECTOS DE SEGURIDAD VIAL:** Créese un banco de proyectos de seguridad vial, administrado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y financiado con el Fondo Nacional de Seguridad Vial y presupuesto de entes territoriales intervenidos. Los gobernadores y alcaldes postularán proyectos en el banco en mención, los cuales se evaluarán y viabilizarán de acuerdo con un comité evaluador de la ANSV.

PARÁGRAFO: Los proyectos estarán enfocados exclusivamente en la prevención de los siniestros viales, a través de obras públicas tales como: glorietas, pasos seguros, puentes peatonales, señalización, alumbrado público y demás intervenciones que se consideren pertinentes para la mejora de la seguridad vial.

ARTÍCULO 8°. Autorícese al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte para que en el término de seis (6) meses reglamente lo relacionado con la presente ley.

ARTÍCULO 9°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 28 del mes 11 del año 2023

se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº 205 Acto Legislativo N° _____, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por H.S. Antonio José Correa y H.S. Julio Alberto

Elias Vidol

SECRETARIO GENERAL



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

OBJETO

La presente ley tiene por objeto ampliar la competencia de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en lo referente a la ejecución de las políticas públicas, las medidas de Inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial. Esto, con el fin de que la entidad tenga mayores herramientas para la reducción de los siniestros viales y pueda rendir cuentas frente a los índices anuales de siniestralidad. Lo anterior, alineado con el PNSV 2022 – 2031 en línea con las áreas de acción infraestructuras seguras, vehículos seguros, gobernanza y cumplimiento de las normas.

De esta manera, la ANSV además de dar línea de política pública generará planes de inversión en tramos con alta siniestralidad, ejercerá IVC a los CDA, escuelas de conducción, empresas de transporte de carga y demás entidades relacionadas con la seguridad vial. Esto, debido a que la Superintendencia de Puertos y Transporte ya ejerce IVC en los Organismos de Tránsito, pero no tiene la capacidad administrativa y el conocimiento técnico para dar cumplimiento al PNSV 2022 – 2031 entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial.

Así mismo, se reafirma que, de acuerdo con su conocimiento técnico a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, esta debe dar línea de las intervenciones en vía en articulación con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Por otro lado, se crea el banco de proyectos de seguridad vial que financiará obras públicas que requieren intervenciones prioritarias que se consideren pertinentes para la mejora de la seguridad vial. Por último, con miras a captar recursos, conocimientos y buenas prácticas internacionales, se exhorta a la necesidad de que esta entidad tenga un enfoque en la cooperación internacional.

CONSTITUCIONALIDAD

La Ley 769 de 2002, "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.", en su artículo 7º señala dentro de las funciones de las autoridades de tránsito velar por la seguridad de las personas y las cosas en las vías públicas y privadas abiertas al público, con funciones de carácter regulatorio y sancionatorio, Sin embargo, limita a la Agencia de Seguridad Vial al acompañamiento del Ministerio de Transporte en diferentes actividades relacionadas con sus deberes, mas no le otorga directamente las funciones de vigilancia y control. Por su parte, la Ley 1383 de 2010, reforma la Ley 769 de 2002, le otorga al Ministerio de Transporte como

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

**Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.**



autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Fue así como mediante la Ley 1382 de 2013, se creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial que es una Unidad Administrativa Especial del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Ministerio de Transporte. Que tiene dentro de sus funciones Dirigir la planeación, diseño, gestión, ejecución, seguimiento, evaluación y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país; según lo establecido en el Decreto 787 de 2015. Es así, como esta expide el Plan Nacional de Seguridad Vial el cual es elaborado en contextos determinados en el país en el momento en que se realiza con enfoque y alcance a cada una de las regiones, que busca reducir los siniestros viales, mejorar la infraestructura vial, fortalecer la normatividad y aumentar la capacidad institucional.

El Plan Nacional de Desarrollo "Colombia potencia mundial de la vida", expedido el 19 de mayo de 2023, tiene como objetivo sentar las bases para que el país se convierta en un líder de la protección a la vida. En virtud de lo anterior, en su artículo 177, adicionó a las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial las funciones de prevención, planificación, articulación, formulación de políticas, gestión de siniestros e información. Por lo que el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2031, define los planes de acción para mitigar los riesgos que impactan la seguridad vial y busca que "se fortalecerá la capacidad de control de las autoridades de tránsito mediante la incorporación de tecnologías que promuevan el mejoramiento de indicadores de siniestralidad".

Actualmente la Superintendencia de Transporte, tiene dentro de sus funciones las misiones de vigilancia, inspección y control de la prestación del servicio público férreo, fluvial y terrestre automotor, la infraestructura de transporte portuaria, carretera, férrea, terminales de transporte terrestre automotor y aéreo, servicios conexos y afines y las empresas o sociedades que presten dicho servicio. Según el contenido del artículo 4º, numeral 2º de la Ley 1016 de 2000, modificado por el artículo 6º del Decreto 2741 de 2001.

El artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, establece dentro de las funciones del Congreso de la República la siguiente:

4. Definir la división general del territorio con arreglo a lo previsto en esta Constitución, fijar las bases y condiciones para crear, eliminar, modificar o fusionar entidades territoriales y establecer sus competencias.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

**Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.**



Lo anterior, atendiendo a la cláusula general de competencias legislativas, dentro de la que se encuentra la función de modificar las entidades territoriales y establecer sus competencias. En aras a atender los derechos en cabeza de la población colombiana a la libre movilidad y seguridad, y en la búsqueda de un orden en el sector y confianza en las autoridades, se propone el quitarle la competencia a la Superintendencia de Transporte de vigilancia y control y otorgársela a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, quien es la creadora del plan de seguridad vial y otras estrategias, con el fin de que ejerza una mejor vigilancia sobre las políticas y medidas de seguridad vial.

Cuando se hace referencia a las funciones de vigilancia y control, se trata de metodologías o conjunto de estrategias una vigilancia preventiva en aras de realizar un seguimiento a las actividades en el marco de sus funciones para que se atiendan las disposiciones normativas, reglamentarias y regulatorias por parte de los vigilados y así evitar incumplimiento de las mismas; por otro, se encuentra el control estratégico, que se trata de una función posterior a la vigilancia preventiva y se toman los correctivos necesarios para sancionar las conductas que vayan en contra de la normatividad. Así las cosas, consideramos que es la Agencia de Seguridad Vial, quien debe tener estas facultades pues es la encargada de crear los planes y estrategias de seguridad vial.

JUSTIFICACIÓN.

La seguridad vial no es un tema de menor importancia, ha tomado protagonismo a nivel internacional y nacional. Según el último Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial en el mundo elaborado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), el cual evaluó 178 países, determinó que:

- La mortalidad por causa del tránsito sigue siendo un importante problema de salud pública, continúan en crecimiento, con un promedio anual de 1,35 millones de muertes.
- Las lesiones causadas por el tránsito son ahora la principal causa de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años.
- Los usuarios vulnerables como los peatones, ciclistas y usuarios de vehículos de motor de dos o tres ruedas, suman en conjunto alrededor de la mitad de todas las víctimas mortales por siniestros viales en el mundo, sin embargo, para algunos países esta cifra se puede concentrar entre 70 y 80% de las muertes totales.
- Las tasas más altas de mortalidad por 100.000 habitantes corresponden a los países de ingresos bajos y medianos. El riesgo de morir es tres veces mayor en los países de bajos ingresos que en los países de altos ingresos por siniestros viales.
- Las tasas son más altas en África (26,6 por 100.000 habitantes) y más bajas en Europa (9,3 por 100.000 habitantes), en nuestra región de las Américas, se tiene la segunda tasa más baja de mortalidad en el tráfico

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.



entre las regiones de la OMS, con una tasa de 15,6 por cada 100.000 personas.

- Los esfuerzos de seguridad vial existentes se han implementado en algunos países de ingresos medios y altos.
- Los progresos en seguridad vial en gran medida se atribuyen a una mejor legislación sobre los factores de riesgo:
 - El exceso de velocidad
 - **Supervisión efectiva a los modos de tránsito**
 - Embriaguez
 - El uso de cinturones de seguridad, cascos de motocicleta y sistemas de retención para niños;
 - **Infraestructura más segura como construcción andenes y carriles especiales para ciclistas y motociclistas;**
 - **Vehículos más seguros, como las que exigen el control electrónico y el frenado avanzado;**
 - Mejor asistencia y cuidado después del siniestro de tránsito.
- En muchos países, los marcos institucionales están poco desarrollados o cuentan con pocos recursos para ser eficaces.
- Una estrategia nacional sobre seguridad vial debe contar con metas precisas y fondos suficientes.
- **Sólo el 47% tiene leyes relacionadas con los factores anteriores, el resto de los países disponen de un marco legislativo básico para la seguridad vial.**

Es de mencionar que, desde el 31 de agosto de 2020, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la resolución A/RES/74/299 sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. La resolución se basó en la Declaración de Estocolmo acordada en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial en febrero de 2020, comentada en el numeral 1.1.4 del presente documento. En la resolución se proclaman 40 puntos de interés para el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, a continuación, se destacan los puntos principales:

- Proclamación de una segunda década de acción para la seguridad vial 2021 – 2030, cuyo nuevo objetivo es reducir las muertes y lesiones por siniestros viales en un 50% para 2030.
- Se le solicita a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que, en cooperación con otros asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otros interesados, preparen un plan de acción 2021-2030.
- Garantizar el compromiso y la responsabilidad al más alto nivel político posible para mejorar la seguridad vial y a que elaboren o pongan en

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.



práctica estrategias y planes de seguridad vial en los que participen todos los interesados pertinentes.

- Invita a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de aprobar legislación amplia sobre los principales factores de riesgo, como la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de sujeción infantil y cascos, la conducción en estado de ebriedad y el exceso de velocidad,
- Alienta a los Estados Miembros a que consideren la posibilidad de incluir la seguridad vial como elemento esencial de la planificación del uso de la tierra, el diseño de las calles, los sistemas de transporte y la gobernanza, teniendo presentes las necesidades de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito urbanas y rurales, entre otras cosas mediante la promoción de un enfoque de sistemas seguros, vinculándola a las cuestiones ambientales, de movilidad, de igualdad, de género.
- Promoción de medios de transporte de calidad, ambientalmente racionales, seguros, accesibles y asequibles, especialmente el transporte público y no motorizado, y para proteger y promover activamente la seguridad de los peatones y la movilidad de los ciclistas.
- Atención especial a los usuarios vulnerables de las carreteras, incluidos los niños y los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad.
- Atención, rehabilitación y reinserción social de las víctimas de siniestros de tránsito.
- Invita a los Estados Miembros a que sigan invirtiendo en la seguridad vial a todos los niveles, entre otras cosas asignando presupuestos específicos suficientes para el mejoramiento institucional y de la infraestructura de la seguridad vial.

A nivel Colombia, se adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial – PNSV 2022 - 2031, adoptado mediante Decreto 1430 de 2022, el cual tiene como propósito modernizar la política de seguridad vial del país de acuerdo con las directrices de carácter internacional, encaminadas a adoptar el enfoque: "Sistema Seguro", establecer lineamientos que contribuyan con la armonización de la seguridad vial y la planificación del territorio, y definir el derrotero de la política de Estado en esta materia, para el mediano y el largo plazo, con horizonte al año 2031.

El Plan Nacional, fortalece la premisa principal orientada a que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial, al adoptar como objetivo "Proteger juntos la vida e integridad de los

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.



actores viales ante los riesgos derivados de la siniestralidad vial". Ahora bien, en articulación con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, y en particular con el Objetivo No 3 Salud y Bienestar, específicamente Objetivo 3.6 relacionado con la seguridad vial, ratificado a través de la Declaración de Estocolmo y establecido como el objetivo del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, el país trabajará de forma conjunta en la consecución de la siguiente meta: "Reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales por lo menos en un 50 % para el 2030".

Para alcanzar esta meta, el PNSV 2022 – 2031 considera.

1. Fomentar las velocidades seguras en las vías del país.
2. Ascender hacia tecnologías vehiculares seguras, para vehículos nuevos y aumentar las condiciones de seguridad de los vehículos en operación.
3. **Proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento, conservación y operación de la infraestructura vial.**
4. Incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales.
5. **Consolidar el cumplimiento de las normas de seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida.**
6. Fortalecer la política de atención integral y rehabilitación a víctimas de siniestros viales.
7. Implementar principios de gobernanza y fortalecer el desarrollo de políticas territoriales para la gestión de la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro.
8. Consolidar la gestión del conocimiento sobre la siniestralidad vial como base para la definición y ejecución de políticas de seguridad vial.

El PNSV adopta el Sistema Seguro, como el enfoque que continuará guiando la gestión de la seguridad vial, teniendo como premisa el reconocimiento del valor de la vida, por lo que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial. En este sentido la planeación e implementación de planes, programas y proyectos en la materia tendrán en consideración que:

- El ser humano comete errores que pueden originar siniestros viales o incrementar su severidad; sin embargo, la vida y la integridad humana constituyen un precio inadmisibles por dichos errores.
- El ser humano tiene una capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro vial. Este precepto, junto con el anterior,

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.



soportan la necesidad de planear e implementar sistemas indulgentes con el ser humano.

- La seguridad vial es una responsabilidad compartida entre el sector público, privado, academia, y actores viales en general.
- Es determinante involucrar a todos los actores corresponsables, a partir de la priorización de la seguridad vial en la planeación e implementación de los diferentes elementos de un sistema seguro, así como la apropiación del autocuidado y la conciencia social del derecho que tenemos todos al disfrute seguro de la vía.
- La gestión de la seguridad vial debe ser proactiva.
- La actuación integral y sistémica en diversas áreas aumenta la protección de los actores viales.

En ese sentido, se presentan ocho (8) áreas de acción para consolidar el enfoque sistema seguro en Colombia:

- **Comportamiento Seguro:** Se plantean acciones integrales que permitan una mejor interacción de los distintos actores de la movilidad, permitiéndoles realizar el uso del sistema vial sin riesgos.
- **Velocidades seguras;** Se deben establecer límites de velocidad que deben contemplar los riesgos de la infraestructura y se deben promover las velocidades adecuadas para la reducción de las heridas graves o fatalidades.
- **Atención integral a víctimas:** Promoviendo mecanismos y herramientas que permitan la adecuada atención médica, psicológica y social a las víctimas de siniestros viales.
- **Infraestructuras seguras:** Los cuales se deben diseñar, construir y mantener con el fin de reducir el riesgo de accidentes y minimizar sus consecuencias.
- **Vehículos seguros:** El cual involucra el diseño y mantenimiento de los vehículos para reducir el riesgo de accidentes.
- **Gobernanza:** Definiendo mecanismos que faciliten la interacción entre la acción institucional y el accionar de los actores viales locales, de tal forma que la disminución de la siniestralidad vial sea impulsada por la interacción entre el sector privado y público.
- **Gestión del conocimiento:** Promover actividades que permitan la adquisición, sistematización, gestión y transferencia de información entre los diferentes actores viales, de tal forma que se puedan tomar acciones que disminuyan la siniestralidad vial con base en información local, veraz y relevante.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.



- **Cumplimiento de las normas:** Promoción de la vigilancia y el control del cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial y definición de mecanismos para fortalecer el proceso de imposición y cobro oportuno de multas de tránsito.

IMPACTO FISCAL.

El presente Proyecto de Ley cumple con lo estipulado en la Constitución Política de Colombia, en especial con lo establecido en el artículo 154, que no incluye esta clase de proyectos en la cláusula de competencias exclusiva del Gobierno Nacional. La mencionada norma también es recogida en el artículo 142 de la Ley 5ª de 1992.

El Proyecto de Ley no conlleva un impacto fiscal; debido a que, en el articulado no se ordena gasto público, cumpliendo con lo estipulado en la Ley 819 de 2003. El proyecto menciona la posibilidad de dirigir recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial para las intervenciones que se consideren prioritarias por parte de la entidad. Así mismo, la aplicación de la Planta de Personal, de ser requerida, respetará el principio de austeridad en el gasto público.

PERTINENCIA

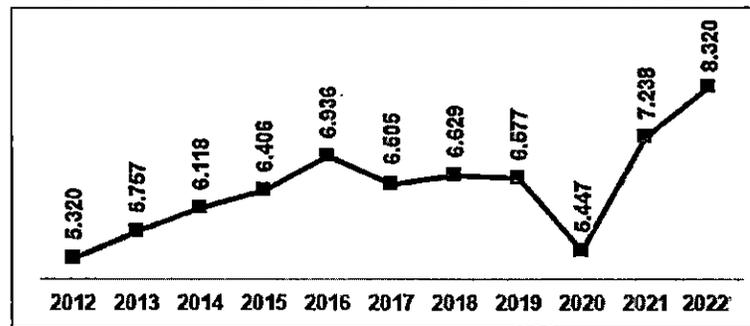
En los primeros cinco años de la década 2012-2022 se ha observado una tendencia de crecimiento en la fatalidad, de tal manera que los fallecimientos en siniestros viales crecieron a una tasa promedio anual de 6,9 % entre 2013 y 2016. En el año 2017, se presentó una reducción del 6,2% en la mortalidad en las vías con respecto al 2016, que resultó positiva de cara a los objetivos mundiales y nacionales de seguridad vial, de tal forma que, de acuerdo con el ONSV, en el periodo 2017 - 2019 se mantuvo un valor promedio de 6.570 fallecidos. En el año 2020, el comportamiento del número de fallecidos presenta un comportamiento atípico, asociado a las restricciones impuestas en la movilidad por cuenta de la pandemia COVID.

Luego de la pandemia, el panorama es negativo dado que se presenta un crecimiento acentuado de las víctimas fatales, superando los 7.000 y 8.000 fallecidos por primera vez en la década.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.

Fatalidades en siniestros viales en Colombia

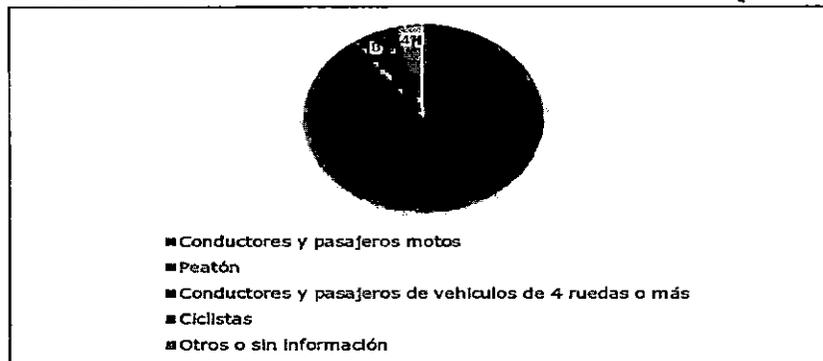


Fuente: ANSV - ONSV

Si bien, en los últimos años, el país se ha destacado por acciones enfocadas en la lucha contra los siniestros viales, las cifras aún distan de las metas de desarrollo sostenible que rigen la seguridad vial a nivel global, lo cual es una evidencia de los retos que en la materia tiene el país para el decenio 2022 - 2031. Esto, debido a que la capacidad de la Superintendencia de Puertos y Transporte para el ejercicio de la IVC ha sido insuficiente en lo referente a la supervisión de las tareas que realizan las escuelas de conducción, CDA y demás entidades público-privadas que ejercen funciones en relación con la seguridad vial.

Adicional a lo anterior, es importante visibilizar la situación de los usuarios de vehículos de dos ruedas (motociclistas y ciclistas) y peatones, pues además de representar en promedio el 83 % de los actores viales que fallecen en siniestros viales durante la última década, son los actores que en los últimos años han tenido un aumento sostenido en las cifras de víctimas. Al respecto, peatones, ciclistas y motociclistas representaron en el año 2021 y 2022 el 88% y 87% respectivamente de los fallecidos en siniestros viales, de los cuales los usuarios de motocicletas participaron con 60 puntos porcentuales, ciclistas con 6 y peatones con 21. Es importante precisar que, a nivel mundial, los actores más vulnerables representan alrededor del 50 % de los fallecimientos en las vías.

Condición de las víctimas fatales en siniestros viales (2012 – 2022)



Fuente: ANSV – ONSV

En el ámbito de la seguridad vial, el nivel de vulnerabilidad que tienen los distintos actores viales está relacionado con el medio de desplazamiento utilizado y se incrementa con algunas características físicas del actor, tales como la edad y condiciones de discapacidad. Al respecto, aspectos como la inestabilidad de determinadas tipologías vehiculares, la inexistencia de un revestimiento exterior que en el caso de una colisión absorba la energía o parte de ella, así como los procesos de percepción del riesgo y cognición que varían en función del grupo etario, son la razón por la cual peatones, ciclistas, motociclistas, niños, niñas y adolescentes representan los actores viales más vulnerables en las vías.

CONFLICTO DE INTERESES

Teniendo en cuenta el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, "Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992", y de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, el cual establece que:

"Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos De intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones. Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.



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

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

Igualmente, El Consejo de Estado en su sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, determinó:

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

Bajo este marco, se considera que la discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley, a pesar de su carácter general y extenso en la materia que trata, podría crear conflictos de interés en tanto al congresista o pariente dentro de los grados de ley sea beneficiario con los términos dispuestos en la presente ley. En este sentido, es importante subrayar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación de la iniciativa, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5 de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales en las que pueda estar inmerso.

AQUÍVIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 28 del mes 11 del año 2023

se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 205 Acto Legislativo N°. _____, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales

por H.S. Antonio Jose Orice Jimenez y

H.S. Jelin Alberto Elias Vidal

SECRETARIO GENERAL

