

PROYECTO DE LEY No. 284 DE 2018 CAMARA

“Por medio del cual se modifica y adiciona la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito”

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

**Artículo 1º.** Adiciónese el artículo 12A a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

**“ARTÍCULO 12A. Directrices a los no obligados al PESV.** Las organizaciones o empresas del sector público o privado que: i) contraten o administren flotas de vehículos automotores o no automotores en cantidad inferior a diez (10) unidades; ii) que contraten o administren personal de hasta nueve (9) conductores; o iii) aquellas personas que transportan pasajeros en triciclos de pedaleo o pedaleo asistido, no estarán obligadas para aprobar e implementar el PESV, y deberán asegurar y adelantar un cronograma anual de capacitaciones y evaluaciones de conocimientos en seguridad vial que determine y reglamente la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV- e igualmente deberán asegurar la aptitud física, mental y de coordinación motriz del conductor en organismos de apoyo al tránsito legalmente habilitados por el Ministerio de Transporte.

**Artículo 2º.** Adiciónese el artículo 12B a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

**“ARTÍCULO 12B. Población más vulnerable.** Sin perjuicio de la modalidad contractual, toda persona natural o jurídica que para su operación requiera de la población más vulnerable en tránsito tales como: ciclistas o motociclistas para la distribución, comercialización o venta de sus productos o servicios deberán adelantar los PESV y para su operación deberán solicitar a la ANSV la aprobación del documento de conformidad a los plazos que determina la presente ley.

Las autoridades de tránsito y las encargadas de autorizar y vigilar la implementación de los PESV deberán prestar especial atención y apoyo a las personas naturales y jurídicas que contraten esta población.

**PARÁGRAFO TRANSITORIO:** Para poder continuar desarrollando su labor de distribución, mensajería, etc., estas personas naturales o jurídicas estarán obligadas, en un plazo máximo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, para que su personal contratista que usen bicicletas o motocicletas en el desarrollo de su actividad, acrediten ante un

organismo de apoyo, su aptitud física, mental y de coordinación motriz que los habilita para conducir

Una vez publicados los programas pedagógicos por parte de la ANSV y el Ministerio de Educación, los conductores contarán con un plazo de seis (6) meses contados a partir de la aprobación de la presente ley para adelantar las capacitaciones y evaluaciones en Seguridad Vial que determine la ANSV.”

**Artículo 3º.** Adiciónese el Artículo 12C a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

“Artículo 12C. **Autoridad competente para aprobar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV.** La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la autoridad competente para aprobar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial que se presenten a partir de la expedición de la presente ley.

**Artículo 4º.** Adiciónese el Artículo 12D a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

“Artículo 12D. **Programas pedagógicos y método educativo en seguridad vial.** “La Agencia Nacional de Seguridad Vial en coordinación con el Ministerio de Educación, en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, determinarán, desarrollarán y publicarán los programas pedagógicos obligatorios y el método educativo para impartir las capacitaciones en Seguridad Vial acordes a los diferentes niveles académicos educativos formales así como los que impartirán los Centros de Enseñanza Automovilística a quienes aspiran a obtener o re categorizar la licencia de conducción.

**Artículo 5º. Mecanismo informático.** La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá adoptar, homologar o contratar, en un plazo máximo de tres (3) meses contado a partir de la promulgación de la presente ley, un mecanismo sistematizado que permita a los obligados a implementar los PESV, adelantar el procedimiento de solicitud de aprobación del plan junto con el registro de los documentos requeridos en el reglamento de una manera telemática, unificada y ágil.

Esta herramienta de sistematización indicará con formatos preestablecidos y ruta de procesos la forma idónea para dar cumplimiento al mandato legal, guiándolo en la correcta definición de las líneas de acción e implementación de las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades. La herramienta aplicará, como mínimo, lo establecido en la guía metodológica del PESV que determine el Ministerio de Transporte.

**Artículo 6º. Obligatoriedad.** Lo establecido en normas legales y reglamentarias que propendan por la seguridad vial será de obligatorio cumplimiento para todos sujetos, allí determinados.

Los obligados a cumplir con los PESV contarán con un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la promulgación de la presente ley, para presentar ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial la solicitud de aprobación del Plan. En caso de ser negado contará con tres (3) meses adicionales para subsanarlo, obtener aprobación e iniciar, apoyados en herramientas informáticas homologadas, su adecuada implementación y ejecución. Las capacitaciones y evaluaciones ante organismos de apoyo habilitados por el Ministerio de Transporte deberán adelantarse con los plazos que ha determinado este articulado contando desde el momento de promulgación de la presente ley.

**Artículo 7º. Competencia de los evaluadores y capacitadores.** Los organismos de apoyo al tránsito habilitados por el Ministerio de Transporte serán competentes para realizar las pruebas teórico y prácticas de conducción, las capacitaciones en seguridad vial, las revisiones técnico mecánicas y las evaluaciones sicosensométricas para determinar la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conductores u operadores de equipos que se establezcan como desarrollo de los PESV o demás normas que propendan por la seguridad vial.

La implementación de los PESV deberá ser realizada por un profesional idóneo.

**Artículo 8º. Vigencia de las revisiones, evaluaciones y capacitaciones de los organismos de apoyo.** Las revisiones, capacitaciones y evaluaciones que se adelanten en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 12 de la ley 1503 de 2011 serán registradas en el RUNT especificando que se trata del cumplimiento del PESV, tendrán vigencia máxima de un (1) año y deberán adelantar el procedimiento completo a través de los Sistemas de Control y Vigilancia que homologue la Superintendencia de Puertos y Transporte para tal fin.

Los certificados de aptitud en conducción y los de aptitud física mental y de coordinación motriz requeridos en trámites de licencia de conducción de personas que no están vinculados a los PESV tendrán vigencia máxima así:

- a) Tres (3) años para servicio público, profesional o motocicleta
- b) Cinco (5) años para servicio particular
- c) Un (1) año para las personas mayores de sesenta y cinco (65) años de edad.

**Artículo 9º. Las campañas educativas e informativas.** La Agencia Nacional de Seguridad Vial, con cargo a los recursos recibidos por concepto de tasas que pagaran los organismos de apoyo al tránsito y los demás ingresos del

Fondo Nacional de Seguridad Vial, deberá desarrollar anualmente campañas publicitarias de carácter educativo o informativo para los usuarios de la vía.

**PARÁGRAFO TRANSITORIO:** La primera campaña que adelantará la ANSV será una informativa donde explicará a los usuarios como se deben adelantar adecuadamente los procesos de formación de conductores, evaluación de la aptitud médica y las revisiones técnico mecánicas de los vehículos, igualmente informaran al usuario de sus derechos y deberes ante los organismos de apoyo, las obligaciones de estos y el procedimiento técnico que se va a adelantar.

**Artículo 10°. Vigilancia, inspección y control.** La Superintendencia de Puertos y Transporte será quien vigile y controle en las organizaciones o empresas la correcta implementación y ejecución de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

La Superintendencia contará con otro instrumento informático homologado que, en línea y tiempo real, garantice la trazabilidad de la información requerida y permita la inspección y vigilancia continua del cumplimiento del plan.

Las Secretarías de Educación serán quienes vigilen y aseguren el cumplimiento de lo dispuesto por la ley 1503 de 2011 para las entidades educativas que se encuentran obligadas por mandato legal.

**Artículo 11. Sanciones.** El incumplimiento de lo dispuesto en la presente ley y en la ley 1503 de 2011 acarreará las siguientes sanciones:

- A. Para las organizaciones o empresas infractoras diferentes a las instituciones educativas la multa será a favor de la Superintendencia de Puertos y Transportes por valor de cincuenta (50 SMMLV) salarios mínimos mensuales legales vigentes por el primer mes que se incumpla la obligación. A partir del segundo mes de incumplimiento el valor de la multa será de cien (100) SMMLV por cada mes de incumplimiento
- B. Para las entidades educativas del sector privado la multa será a favor de la Secretarías de Educación por valor de cincuenta (50 SMMLV) salarios mínimos mensuales legales vigentes por el primer mes que se incumpla la obligación. A partir del segundo mes de incumplimiento el valor de la multa será de cien (100) SMMLV por cada mes de incumplimiento.
- C. Los organismos de apoyo al tránsito que i) certifiquen las revisiones, capacitaciones o las diferentes evaluaciones sin adelantar la actividad de apoyo conforme al reglamento vigente, ii) que lo adelanten pero que modifiquen o alteren los resultados a favor del usuario o iii) que se demuestre que de alguna forma han vulnerado o accedido abusivamente a las plataformas del Sistema de Control y Vigilancia- SICOV serán sancionados con suspensión de la habilitación por un periodo de seis (6) meses. Serán sancionados con cancelación de la habilitación aquellos organismos de apoyo que sean reincidentes en la causal descrita en el

inciso anterior o encontrados en flagrancia vulnerando o accediendo abusivamente a la misma plataforma del homologado SICOV de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

- D. Los ciclistas, motociclistas y conductores que están obligados a cumplir con los PESV y no acaten el mandato legal serán sancionados con infracciones de tránsito conmutables por cursos de reeducación en seguridad vial que se adelantaran ante los organismos de apoyo que se dedican a recapacitar conductores.
- E. Será considerada como falta gravísima y causal de destitución para los funcionarios públicos que no den cumplimiento al presente mandato legal de acuerdo a los plazos aquí establecidos.

**PARÁGRAFO:** Se ordena y faculta a la Superintendencia de Puertos y Transporte para que directamente o a través de sus homologados del Sistema de Control y Vigilancia realice visitas periódicas a los organismos de apoyo a fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios.

Los organismos de apoyo al tránsito y los homologados deberán suscribir un "otro sí" al contrato donde se acuerde que se declaran insubsistentes y no podrán interactuar con la plataforma SICOV aquellos organismos de apoyo que incumplan con cualquier mandato legal o reglamentario y no podrán volver a interactuar con la herramienta informática hasta tanto no subsane la falencia presentada. Para el caso de ser hallado en flagrancia de acuerdo a los términos del inciso segundo del literal C anterior se declarará la insubsistencia del organismo de apoyo desde el momento mismo de la flagrancia y solo podrá ser levantada en caso de ser absueltos en la investigación que, garantizando el debido proceso, adelantará la Superintendencia.

La insubsistencia no será de ninguna manera una sanción sino una medida contractual para garantizar el cumplimiento del clausulado convenido entre el organismo de apoyo y el homologado del SICOV de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

**Artículo 12°.** Adiciónese la infracción B-24 al artículo 131 MULTAS de la ley 769 de 2002, el cual quedará así:

"B-24 Los ciclistas, motociclistas y conductores que estando obligados a cumplir con los PESV y no acaten el mandato legal"

**Artículo 13°.** Vigencia. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

  
**MILTON HUGO ANGULO VIVEROS**  
Representante a la Cámara – Valle del Cauca

## EXPOSICION DE MÓTIVOS

La Constitución Política de Colombia contempla en el **artículo 2º** que, entre otros, son fines esenciales del Estado, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

De igual forma señala que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, **en su vida**, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, como también, para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Adicionalmente, la misma norma indica, en el **artículo 24**, que todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional.

Finalmente es de agregar que en el **artículo 82** de la Constitución señala que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

En desarrollo de los mandatos constitucionales enunciados el Congreso de la República se han promulgado las siguientes leyes que también concurren como marco legal del presente proyecto de ley, así:

- ✦ El 6 de julio del año 2002 se sanciona la ley 769 *“Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”*, el cual contiene las normas que regulan la circulación de peatones, pasajeros, conductores, agentes de tránsito, vehículos y en fin, de todos los actores de las vías, tanto públicas como privadas abiertas al público, al igual que las que regulan las actuaciones y procedimientos de las autoridades de tránsito
- ✦ El 29 de diciembre de 2011 se promulgo la ley 1503 *“por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”* norma legal que pretende *“definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, despertar e incentivar en los nacionales colombianos el espíritu de responsabilidad frente a su manera de actuar y comportarse en la vía”*

- ✦ Para el 27 de diciembre de 2014 se publica la ley 1702 "por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones" entregándole a la nueva entidad estatal, mediante el mandato legal, la designación como máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional así como la responsabilidad de "coordinar los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno". La misión de la ANSV es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.

Con fundamento en lo anterior, se concluye que, en ejercicio de las atribuciones constitucionales, le corresponde al legislador señalar los derechos y deberes, las obligaciones y prohibiciones de los usuarios de las vías y por tanto, que es de su resorte introducirle modificaciones, adiciones y ajustes, para garantizar la seguridad de todos los ciudadanos.

La presente iniciativa legislativa va encaminada a complementar las políticas, programas, planes y proyectos que existen en el país, destinadas a mejorar la seguridad vial al igual que formar mejor a los ciudadanos en las normas y comportamientos que deben tener las personas con las que conviven en la cotidianidad que manejan o conducen ya sea un automóvil, motocicleta o bicicleta., pero esencialmente, el objetivo es SALVAR VIDAS Y EVITAR LESIONADOS por causa o consecuencia de los siniestros de tránsito a través de la optimización de los mandatos legales vigentes.

Obligar a los diferentes actores y usuarios de la vía para que desde temprana edad se acceda a una verdadera formación en hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

Determinación de orbitas, competencias, responsabilidades, obligaciones y fechas límite para cumplirlas así como determinar la sanción para quien incumpla el mandato legal.

Como antecedentes, podemos observar que la Organización Mundial de la Salud ha identificado que la mayor causa de muerte en el mundo de personas entre los 15 a 29 años de edad son los **siniestros de tránsito**.

De acuerdo a las trágicas estadísticas de morbimortalidad que nos presenta el Instituto Nacional de Medica Legal, la mayor causa de muertes en Colombia, desde hace por los menos hace diez años, son las víctimas de los **siniestros de tránsito**; indicadores que en varias ocasiones en el pasado han estado por encima de los funestos valores que arrojaba el conflicto armado.

Adicional al dolor y los impactos emocionales que generan los **siniestros de tránsito** estos incidentes son una de las mayores afectaciones a nuestro Sistema de Salud por las desbordadas cifras que se generan en la atención a víctimas que los sobreviven teniendo en consideración el altísimo costo de atención de a los lesionados e incapacitados que arrojan los referidos **siniestros**.

Los estudios mundiales y nacionales han afirmado y demostrado que es posible reducir drásticamente las macabras estadísticas teniendo en

consideración que la mayoría de los siniestros suceden porque los usuarios de las vías no contamos con la formación y capacitación técnica necesarios que, desde temprana edad, nos generen hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

El Congreso de la República, consciente de la gravedad del problema y con el ánimo de conjurar el sufrimiento innecesario que estos decesos causan a sus familiares, el 29 de diciembre de 2011, promulgo la ley 1503 con la esperanza de generar sembrar en cada nacional la semilla de la responsabilidad social y generar compromiso personal como usuarios de la vía. Así mismo, se pretendió incluir en esta gigantesca cruzada a todos los actores que puedan generar hábitos tendientes a mejorar nuestra seguridad vial y determinó que los educadores en sus diferentes niveles, los empresarios, la sociedad civil y el gobierno nacional, todos unidos harían frente a este flagelo y desarrollarían el mandato legal allí proferido.

Para el año 2013, el entonces gobierno nacional, en ejercicio de la facultad reglamentaria, promulgó el decreto 2851 *"por el cual se reglamentan los artículos 3, 4,5,6,7,9, 10, 12, 13,18 y 19 de la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones"*. En un documento de 7 páginas y 15 artículos se desarrolló, al detalle, el mandato legal buscando siempre propagar el espíritu de la seguridad vial.

Finalmente, para el año 2014, llenando el vacío de conocimiento acerca de cómo diseñar e implementar un *"PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL – PESV"* el Ministerio de Transporte desarrollo y promulgo la Resolución 1565 *"por la cual se expide la guía metodológica para la elaboración del plan estratégico de seguridad vial"*. Con estas acciones legislativas y reglamentarias se definió para todos los actores viales y participantes de la estrategia de concientización, las responsabilidades y obligaciones que se les imponía como sujetos del mandato legal.


No obstante, lo anterior y ante la reiterada comunicación de miembros de varias asociaciones de víctimas, empresarios y educadores se ha evidenciado que el mandato legal impuesto en la Ley 1503 desde el año 2011 **no se aplica**, o que **"si se aplica"** solo se hace de manera parcial y con personal que no es competente para desarrollarlo e implementarlo y que por estas causas su alcance frente a la solución del gravísimo problema de mortalidad es precario o casi nulo por lo que esta célula legislativa se avocó a la tarea de revisar la raíz del problema y proponer responsablemente soluciones legislativas que sean cimiento verdadero en la disminución y hasta erradicación de estas trágicas estadísticas de mortalidad de nacionales en **siniestros de tránsito**.

Consideramos que lo primero a determinar era la veracidad o no de lo referido por los ciudadanos frente a la efectividad de la Ley 1503/2011 en el desarrollo de su objeto para de esa forma generar disminución en los índices que arrojan los siniestros. Segundo, en caso de ser cierto que el alcance de la norma es precario, analizar la causa raíz de su poca efectividad y ajustar la norma en lo pertinente para obtener un resultado positivo en la disminución de las tragedias asociadas al uso de la vía.

Para poder medir realmente el impacto de la referida ley se debió obtener y revisar las estadísticas que reposan en manos de las entidades estatales que



tienen injerencia en la materia desde el punto estadístico, de seguridad vial, reglamentario o de vigilancia y control entonces, con el ánimo de acceder a la información requerida, en ejercicio del Derecho de Petición y la Ley 5 de 1992, se consultó a las siguientes entidades para acceder a la información oficial registrada.

 <b>100 años</b> de aporte técnico-científico a la administración de justicia		
<b>ESTADÍSTICAS DE MUERTES EN SINIESTROS DE TRÁNSITO – AÑOS:  2002 – 2017</b>		
<b>AÑO</b>	<b>MUERTES</b>	<b>PROMEDIO</b>
2002	6.063	5.669
2003	5.632	
2004	5.483	
2005	5.418	
2006	5.486	
2007	5.642	
2008	5.670	
2009	5.796	
2010	5.704	
2011	5.792	
2012	6.152	
2013	6.219	
2014	6.402	
2015	6.884	
2016	7.280	
2017	6.754	
2018-julio	3.704	
	<b>100.081</b>	<b>947</b>

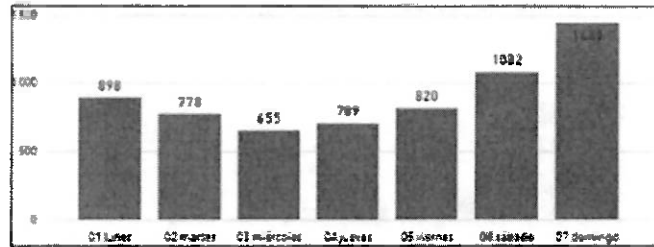
Para esta unidad son escalofrantes los índices que arrojan estas macabras estadísticas pues claramente nos refleja el endurecimiento de nuestros sentimientos frente a las muertes de todos estos nacionales que anualmente se registran, y lo que es peor aún, aparece clara la indiferencia estatal o su incapacidad para hacer frente a la problemática que genera los siniestros de tránsito así como también se evidencia la necesidad urgente del ajuste normativo para dotar o instituir herramientas eficaces y eficientes para reducir estas siniestras estadísticas.

En los desastres naturales como el de Mocoa (donde se tiene que sus víctimas fatales superan las doscientas personas) **son inevitables, no hay manera de prevenirlos** y generaron del estado y la población civil una reacción contundente así como la movilización masiva para atender la emergencia y mitigar el dolor de nuestros compatriotas; igual fue nuestra reacción al accidente aéreo en departamento de Antioquia ante el siniestro del avión que transportaba los integrantes del equipo de futbol Chapecoense de Brasil... entonces, no se comprende como es posible que la sociedad y el estado permanecemos impávidos ante estas **lúgubres cifras que son totalmente posibles de disminuir** mediante la formación de los usuarios de la vía y capacitación de los conductores. Para el año 2017 se presentaron seis mil setecientos cincuenta y cuatro (6.754) muertes por siniestros de tránsito, UNA CIFRA DESCOMUNAL DE DECESOS, y para que se dimensione su magnitud acudimos a la comparación que la capacidad máxima de un avión común utilizado para cubrir nuestras rutas nacionales como el Airbus A-320 es de doscientos (200) pasajeros simultáneamente, entonces nuestros decesos en siniestros de tránsito equivaldrían a la tragedia que se causaría por el accidente de más de treinta y tres aviones (33) anualmente... impresionante...

### AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

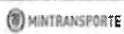
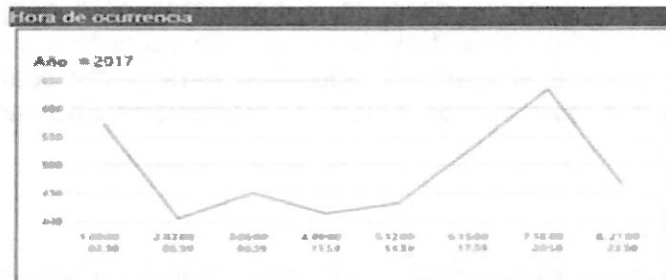


La siguiente tabla presenta las cifras de fallecidos por día de la semana, siendo el domingo el día con mayor número de fallecidos.



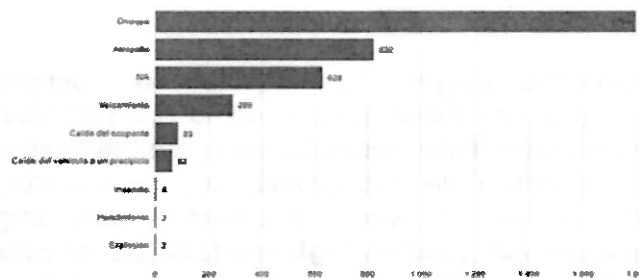
Salvemos vidas en la vía

El rango de hora con más ocurrencia de siniestros viales se presentó entre las 6:15 y 8:59 pm, como se evidencia en la gráfica.



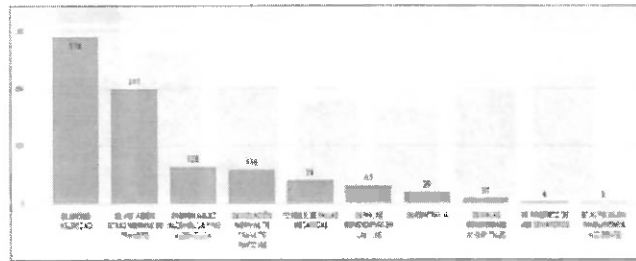
Salvemos vidas en la vía

Por clase de accidente se tiene que la mayoría de los siniestros viales se presentaron por choque entre vehículos, seguido de atropellos.



Salvemos vidas en la vía

La hipótesis identificada de la causa de los siniestros presentados, en primer lugar, es el exceso de velocidad, seguido de la violación de las normas de tránsito y la conducción en estado de embriaguez.



El presente proyecto de ley se encamina en la búsqueda de subsanar las falencias encontradas en la actual normatividad que, debido a la cambiante dinámica del tránsito, aparece obsoleta e inoperante para conjurar el grave problema de mortalidad en siniestros de tránsito de acuerdo a la constitución y la ley, es imprescindible el ejercicio legislativo para poder realizar el ajuste normativo tendiente a disminuir los índices de morbimortalidad nacionales.

## PROBLEMÁTICA

Una vez analizada las estadísticas y en consideración a las entrevistas con representantes de víctimas y reuniones que se realizaron a diferentes actores de la vía, esta unidad legislativa concluye como causa de los altos índices de morbimortalidad asociados a los siniestros de tránsito son, al parecer, las siguientes:

1. Los nacionales colombianos, hasta la presente generación, adolecemos de formación y ejemplo familiar que nos oriente para la creación de hábitos y conductas seguras al momento de usar la vía pública; tampoco reciben formación en materias asociadas a la seguridad en la etapa escolar.
2. Los *“conductores antiguos”* que cuentan con licencia de conducción vigente y que se desempeñan como conductores cotidianos no recibieron la capacitación necesaria de comportamiento en la vía debido que en su proceso de capacitación en los Centros de Enseñanza Automovilística las materias relacionadas con seguridad vial **no formaban parte del pensum reglamentado por el estado.**
3. La capacitación que reciben los *“nuevos conductores”* no es la más adecuada. Hace falta una reorientación de los pensum académicos de formación de conductores eliminando materias innecesarias e incluyendo y recalcando áreas que capaciten a los conductores en Seguridad Vial, control de incendios y soporte vital, es decir, protección de la vida.

4. A nadie se le ha entregado por mandato legal la definición de los programas de capacitación en las áreas relacionadas con la seguridad vial por lo tanto no existe un modelo educativo aplicable como tampoco se ha desarrollado el material didáctico necesario para que se puedan impartir las capacitaciones; es de anotar que dicho material debe ser referido a la condición de nuestro país que cuenta con problemática muy particular y diferente a la de otros países.
5. La ley 1503/2011 planteó soluciones a la situación conforme a la problemática específica para el año 2011 donde los índices de mortalidad aumentaban de manera más representativa por los decesos que se generaban en siniestros en automóviles. Para la fecha de hoy aparece obsoleto este concepto toda vez que la población vulnerable es otra; ahora los **peatones, ciclistas y motociclistas** son los que representan más del 55 por ciento de las víctimas de los siniestros de tránsito.
6. Los Planes de Estratégicos de Seguridad Vial son una norma que no ha sido implementada, comprendida y valorada en su totalidad porque:
  - a. Es común en nuestra sociedad pensar que lo que les pasa a los demás nunca nos va a pasar en carne propia y eso hace que tomemos posturas egoístas donde se desprecian herramientas de prevención como los PESV. No nos duele cuando en las noticias aparecen notas que informan la muerte personitas víctimas de siniestros de tránsito porque no son de nuestra familia y nos hemos endurecido a tal nivel que no nos detenemos a pensar en la importancia y valor de la vida que se extinguió dejando sufrimiento devastador en los familiares que lo sobreviven. No se valora la intención del legislador al imponer el mandato contenido en la ley 1503 hasta cuando se sufre una tragedia en un familiar muy cercano.
  - b. Los empresarios no han evaluado el alto impacto económico favorable que generaría para sus empresas dado que siempre es mayor el beneficio que genera la prevención frente al costo de la reparación. Recapacitar constantemente el personal de nuestra empresa subsanará las falencias que dejó la ausencia de una adecuada capacitación y redundará en mejora y especialización del servicio que prestan y si se adiciona el apropiado mantenimiento preventivo de los equipos y vehículos aparece mayor duración de los mismos y reducciones significativas en costos asociados a las reparaciones anticipadas por mal uso y falta de mantenimiento.
  - c. Parece que el gobierno se vuelve cada vez más insensible frente al VALOR DE VIDA y ven esas terribles estadísticas de muerte y devastación como UN NÚMERO MÁS que para este caso supera anualmente 6.615 fallecidos anualmente y más de 40.000 lesionados pero que no hace nada para evitarlos.

- d. Por costumbre popular de evasión a los mandatos legales, por causa de búsqueda del menos esfuerzo o por simple facilismo se decidió eludir la implementación de los PESV sin analizar los grandes beneficios asociados... no se sabe si realmente funciona y salva vidas porque no se le dio oportunidad.
7. Para la fecha de la promulgación de la Ley 1503, año 2011, no existía la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL y esa es la causa por la cual la **aprobación** de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV está en cabeza de los Organismos de Tránsito quienes no estaban ni están preparados (logística – técnicamente) para la atención de semejante empresa y responsabilidad. Como prueba de esta fuerte conclusión aparece diáfano el hecho que de después de más de cinco años los Organismos no han censado quienes deben cumplir esa obligación en su jurisdicción, quienes han presentado solicitud de aprobación como tampoco está claro quienes lo han implementado adecuadamente. No hay unja sola sanción local por el incumplimiento legal, no se adelantan acciones concretas para su control lo que estimula y promueve la evasión de la obligación.
8. Otro problema que gira en torno a los Organismos de Tránsito es que el referido mandato legal les entrego, aparte de aprobación del PESV, la responsabilidad de vigilar la implementación de los mismos en su jurisdicción. Para las empresas de servicio público la norma definió a la Superintendencia de Puertos y Transporte para la inspección, vigilancia y control de esos planes específicamente donde evidenciamos que no es pertinente esta división de competencia porque diluye la aplicación del mandato legal toda vez que no todos los organismos cuentan con personal suficiente y, menos aún, competente para desarrollar esta actividad de alto requerimiento técnico.
9. Esta célula legislativa ha tenido conocimiento que algunas de las pocas empresas o personas que acatan el mandato legal contratan el personal que consideran pertinente para adelantar todos los procesos sugeridos en la “*Guía Metodológica*” Resolución 1565 de 2014 donde, al no haber sido determinadas legalmente las competencias de los capacitadores o evaluadores, para surtir requisitos acuden a personas que operan en los alrededores de los organismos de tránsito quienes con talonario firmado o computador en mano expiden constancias de los procesos requeridos por la Guía que supuestamente adelantó algún particular al que nunca la impartió ni tan siquiera se conoció. La evasión y vulneración de requisitos por falta de declaración de competencias está desbordada.
10. No existen términos perentorios en las obligaciones impuestas a los obligados ni sanciones que incentiven el cumplimiento del mandato legal

El presente proyecto plantea modificaciones de forma y de fondo aplicadas a varias normas legales vigentes con la intención de impulsar el desarrollo, implementación y control de la valiosa herramienta denominada PLANES

**ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL** consientes que si se le da oportunidad a la multicitada ley 1503 y actuamos de manera responsable y conjunta, participando todos los usuarios de la vía, legisladores, estado y la sociedad civil podremos alcanzar una drástica disminución de los macabros índices de morbimortalidad de nuestro país. No olvidemos que frente a las causas que generan los siniestros de tránsito se requiere solamente de formación y capacitación para conjurar la tragedia y el dolor que estos producen en nuestros hogares.

Hay que ser valientes para hacer frente a tan dramático problema pues no se puede avizorar soluciones teniendo temor de las consecuencias políticas que puede causar una propuesta legislativa como esta. Los legisladores, el estado ni la sociedad civil deben continuar indiferentes ante tanta tragedia anual. Los conductores, operadores y la población vulnerable de peatones, ciclistas y motociclistas deben ser conscientes del altísimo riesgo que corre cada vez que circulan por nuestras vías y aceptar de manera responsable el ejercicio legislativo que se plantea a través de este proyecto de ley que es con el único interés de protegerlos mientras circulan.

Así las cosas el proyecto de ley enfrenta directamente y sin contemplaciones cada una de las que consideramos como causales que han impedido a la ley 1503 adelantar su objetivo, en sus 12 artículos se determinan medidas y estrategias para empujar la disminución de índices, así:

1. Se imponen plazos perentorios para que las instituciones educativas inicien la formación desde temprana edad, en la etapa escolar, para la creación de hábitos y conductas seguras al momento de uso cotidiano de la vía.
2. Se determina claramente quien es la entidad competente para determinar los programas de capacitación y el plazo en que debe promulgarlos para lograr una adecuada e intensiva capacitación a quienes actualmente cuentan con licencia de conducción vigente y que se desempeñan como conductores cotidianos pero que adolecen de formación familiar o capacitación educativa de comportamiento en la vía. De contera se subsana el problema que aparecía en los procesos de capacitación de conductores que se adelantan en los Centros de Enseñanza Automovilística imponiendo como obligatoria las materias relacionadas con seguridad vial.
3. Se obliga y determinan plazos para la modificación de los pensum académicos de formación de conductores que se imparten en los organismos de apoyo eliminando materias innecesarias e incluyendo y recalcando áreas que capaciten a los conductores en Seguridad Vial, control de incendios y soporte vital, es decir, protección de la vida.
4. Se le entrega por mandato legal a la ANSV la obligación para definir los programas de capacitación en las áreas relacionadas con la seguridad vial creando un modelo educativo aplicable, así como también se le endilga la responsabilidad para el desarrollo del material didáctico necesario para que se puedan impartir adecuadamente las capacitaciones asignándole una fuente confiable de recursos que haga

posible el mandato legal; es de anotar que dicho material debe ser referido a la condición de nuestro país que cuenta con problemática muy particular .

5. El presente proyecto de ley afronta decididamente la problemática que gira en torno a la población más vulnerable y modifica varias leyes, inclusive la 1503/2011, promoviendo que sean sujetos de la formación en seguridad vial la mayor cantidad de ciudadanos usuarios de la vía y es por eso que define como obligación el adelantar, por lo menos, las capacitaciones y evaluaciones en esta materia a todas aquellas personas que no se tuvieron en cuenta como obligados por la ley pero que de esta manera van a ser capacitados en materias afines. Dada la premisa mundial que la formación y la capacitación reducen ostensiblemente los siniestros entonces como consecuencia de la capacitación OBLIGATORIA de los usuarios recurrentes de la vía va a promover en ellos comportamientos conscientes al riesgo que corren, más seguros y responsables que redundaran en menos decesos.
6. Mediante la creación de un capítulo de SANCIONES dirigido a todos los que tienen injerencia o son sujetos obligados a implementar los PESV que antes evadían el mandato legal sin duda darán impulso a la implementación de los PESV. En la misma dirección aparece la determinación de plazos perentorios para que las autoridades den cumplimiento al mandato legal junto con la declaración de falta gravísima para el funcionario público que desatienda su obligación por lo que se considera que se ha acorralado de esta manera la posibilidad de evasión al mandato legal.
7. Se asigna a la ANSV la responsabilidad frente a la **aprobación** de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV en concordancia con la órbita y competencia de la autoridad de conformidad con lo establecido en la ley 1702 de 2014 que crea la Agencia y determina sus facultades
8. También en concordancia con su órbita y competencia se entrega a la Superintendencia de Puertos y Transporte la **inspección, vigilancia y control** de todos los obligados a implementar los planes estratégicos de seguridad, así como determinarla como titular de los valores que se impongan como consecuencia de la infracción legal que cometan las entidades o empresas diferentes a instituciones educativas. Igualmente, se le entregaron obligaciones y facultades a las secretarías de Educación para vigilar el cumplimiento del mandato legal en sus vigilados.
9. El proyecto define claramente quienes son las entidades competentes para realizar las revisiones, capacitaciones y evaluaciones requeridas en los PESV determinando que serán los organismos de apoyo al tránsito con habilitación del Ministerio de Transporte vigilados por la Superintendencia de Puertos y Transporte en todos sus procesos.