**Proyecto de ley número \_\_\_\_ de 2019 Cámara**

**“Por medio de la cual se promueve la “bici” segura y sin accidentes”**

**EL CONGRESO DE COLOMBIA**

**DECRETA**

**Artículo 1º. Objeto.** Esta ley tiene por objeto fomentar el conocimiento de las normas de seguridad en el uso de la bicicleta por parte de todos los actores en la vía, con el fin prevenir la accidentalidad de los biciusuarios a causa del desconocimiento de las mismas.

**Artículo 2º.** Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 196 del Decreto 19 de 2012, 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 o privadas que se encuentren debidamente habilitadas para ello e inscritas ante el RUNT, de conformidad con Ia reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

d. Obtener un certificado de aptitud en conducción otorgado por un Centro de Enseñanza Automovilística habilitado por el Ministerio de Transporte e inscrito 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, de conformidad con Ia reglamentación que expida el Ministerio.

Para vehículos de servicio público se deberá, además de cumplir con los requisitos previstos en los literales a), d) y e) de este artículo, tener por lo menos dieciocho (18) años cumplidos y aprobar un examen teórico y práctico de conducción referido a vehículos de transporte público, conforme a Ia reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener Ia certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 1º. El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se asegurará de que la preparación y el contenido de los exámenes teóricos, tanto para vehículos particulares, como para vehículos de servicio público a los que se refiere este artículo, incluyan un acápite de seguridad en la vía para biciusuarios.

Parágrafo 2º. Para obtener Ia licencia de conducción por primera vez, o Ia recategorización, o Ia renovación de Ia misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito Ia 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, Ia agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, Ia capacidad de coordinación entre Ia aceleración y el frenado, Ia coordinación integral motriz de Ia persona, Ia discriminación de colores y Ia phoria horizontal y vertical”.

**Artículo 3º.** Adiciónese el parágrafo 3º al artículo 136 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

“Parágrafo 3º. Los cursos a los que se refiere este artículo deberán incluir dentro de sus contenidos la normatividad de seguridad en la vía para los usuarios de la bicicleta”.

**Artículo 4º.** Modifíquese el numeral 4.6 del artículo 9º de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:

“4.6 Definir los criterios de evaluación y las modificaciones que sean necesarias desde el punto de vista de la seguridad vial, para actualizar las reglas y condiciones en la formación académica y la realización de los exámenes de evaluación física y de conocimientos teóricos y prácticos, que deberán cumplir los aspirantes a obtener, recategorizar o revalidar una licencia de conducción. La definición de estos criterios deberá tener especialmente en cuenta la seguridad vial para usuarios de la bicicleta”.

**Artículo 5º.** El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberá crear, dentro del año siguiente a la entrada en vigencia de la presente ley, una política pública orientada a divulgar las normas de seguridad en la vía para los usuarios de la bicicleta. El diseño de esta política deberá involucrar a las autoridades que tengan competencia en la materia, tanto en del orden nacional, como territorial.

**Artículo 6º.** La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**RODRIGO ARTURO ROJAS LARA**

Representante a la Cámara por Boyacá

Partido Liberal

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

1. **Objeto del proyecto de ley**

El objeto del proyecto de ley que se pone a consideración del Congreso de la República es fomentar el conocimiento de las normas de seguridad en el uso de la bicicleta por parte de todos los actores en la vía, con el fin de reducir los índices de accidentalidad de los biciusuarios a causa del desconocimiento de las mismas.

1. **Justificación del proyecto de ley**
	1. Razones de conveniencia

Los datos más recientes presentados por Medicina Legal, muestran que los índices de accidentalidad en Colombia son verdaderamente preocupantes. Según estos, en Colombia la cifra de accidentes de tránsito *“supera los 60 mil fallecidos en la última década, siendo los actores vulnerables de la vía –peatones, usuarios de la bicicleta y motociclistas- los más afectados representando, en la actualidad, más del 80% de las víctimas sobre el total de los casos”*[[1]](#footnote-1).

Este proyecto de ley se enfocará en uno de estos usuarios vulnerables: los ciclistas. De acuerdo con las cifras de Medicina Legal, en 2018 fallecieron 421 ciclistas en accidentes de tránsito, y 2.786 resultaron lesionados. Esto significa que, de los conductores tanto fallecidos, como lesionados, en accidentes de tránsito en Colombia, los ciclistas ocupan el segundo lugar, después de los conductores de motocicleta. Como lo indica el último informe de Forensis: *“(…) la bicicleta para el caso colombiano presenta cifras mayores a la participación porcentual a nivel mundial, cerca del 6,2% de las muertes son conformadas por este segmento de la movilidad en el territorio colombiano”[[2]](#footnote-2)*.

Las cifras son aún más preocupantes, si se tiene en cuenta que los índices de accidentes de tránsito en ciclistas han ido en aumento progresivo en los últimos años. De acuerdo con el Observatorio Nacional de Seguridad Vial[[3]](#footnote-3), en el año 2018 el porcentaje de muertes de ciclistas en accidentes de tránsito aumentó en un 43% y el de lesionados, en un 37%, como lo muestra el siguiente cuadro:

**Accidentes de tránsito en ciclistas entre 2012 y 2018**

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
| Muertes | 300 | 314 | 343 | 381 | 379 | 375 | 428 |
| Lesionados | 2131 | 2223 | 2376 | 2632 | 2748 | 2656 | 2921 |

Fuente: Elaboración propia, con base en los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. 2017-2018

A su vez, las causas de los accidentes de ciclistas arrojan datos reveladores: en 2018, de los 398 casos en los que se conoció la causa de muerte en accidentes de tránsito de ciclistas, el 84%[[4]](#footnote-4) de los casos ocurrió por choques entre la bicicleta y un vehículo con motor. Lo mismo sucedió en los casos de los accidentes de ciclistas lesionados: de los 2.896 casos en que se conoció la causa del accidente, casi el 97% tuvo su origen en un choque contra otro vehículo con motor[[5]](#footnote-5).

Lo anterior permite concluir: (i) que es urgente tomar acciones contundentes para reducir los alarmantes índices de accidentalidad en ciclistas, y (ii) que tales acciones deben ir encaminadas a inculcar un respeto por parte de los actores viales que se encuentran en una posición fuerte en la vía, frente a los ciclistas, quienes hacen parte de los usuarios vulnerables de la vía pública.

En efecto, a nivel mundial se ha reconocido que resulta insostenible para un país tolerar el aumento sostenido de accidentes de tránsito, los cuales son 100% prevenibles. En otras palabras, esta visión ha cambiado la perspectiva tradicional frente a los accidentes de tránsito, según la cual las muertes por accidentes de tránsito son inevitables. Ahora, es tendencia en el mundo sostener que, por el contrario, los accidentes sí son evitables. Desde el año de 1997, Suecia fue creando una campaña a la que hoy se han sumado innumerables países: “visión cero”. Esta se explica así:

“Durante mucho tiempo, hemos pensado que las muertes por accidentes de tránsito y las lesiones graves son un efecto secundario de la vida moderna. Aunque el mundo los denomina “accidentes”, la realidad es que podemos prevenir estas tragedias tomando un enfoque preventivo y proactivo que prioriza la seguridad del tráfico como un problema de salud pública.

La pérdida significativa de vidas tiene un costo trágico, que se entiende más allá de la pérdida personal a los impactos profundos en la comunidad, que incluyen: costos económicos personales y trauma emocional para quienes sufren; y un gasto significativo de los contribuyentes en respuesta a emergencias y costos de atención médica a largo plazo. Y debido a que muchos temen por su seguridad en nuestras calles, no existe una verdadera libertad y, como resultado, comprometemos nuestra salud pública con tasas crecientes de enfermedades sedentarias y mayores emisiones de carbono”[[6]](#footnote-6).

La campaña “visión cero” tiene nueve componentes principales, dentro de los que cabe resaltar tres: primero, la existencia de un compromiso político que incluya a autoridades locales de alto rango, orientados a lograr sus objetivos; segundo, un plan de acción con estrategias claras y responsables de su cumplimiento; y, tercero, un compromiso de los líderes políticos de priorizar sistemas basados en una “visión cero”, que se enfoque, entre otras cosas, en influenciar en el comportamiento de los ciudadanos, inculcando que las pérdidas por accidentes de tránsito son prevenibles[[7]](#footnote-7), mediante programas de concientización.

El proyecto de ley que se presenta en esta oportunidad, parte de la consideración de que las muertes y lesiones en accidentes de tránsito son prevenibles, y busca contribuir a su prevención mediante la concientización de los conductores de vehículos automotores, sobre el respeto a los ciclistas, que son unos de los usuarios más vulnerables en la vía.

* 1. Fundamentos jurídicos
		1. Bases constitucionales del proyecto de ley

Desde el punto de vista constitucional, este proyecto se fundamenta en dos derechos: el derecho a la seguridad personal y el derecho a la libre locomoción. En cuanto al derecho a la seguridad personal, la Corte ha fijado su alcance en múltiples oportunidades y ha establecido:

“Para la Corte, la seguridad tiene una triple connotación jurídica, en tanto se constituye en valor constitucional, derecho colectivo y derecho fundamental.

El carácter de valor constitucional, se colige del preámbulo de la Constitución, al indicar que fue voluntad del pueblo soberano asegurar la vida, la convivencia y la paz, y del artículo 2°, según el cual las autoridades están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades. De esta manera, ha estimado que la seguridad se constituye en uno de los puntos cardinales del orden público, en tanto garantía de las condiciones necesarias para el ejercicio de todos los derechos y libertades fundamentales por parte de las personas que habitan el territorio nacional.

También, ha precisado que la seguridad es un derecho colectivo, es decir, un derecho que asiste en forma general a todos los miembros de la sociedad, quienes se pueden ver afectados por circunstancias que pongan en riesgo bienes jurídicos colectivos tan importantes para el conglomerado social, como el patrimonio público, el espacio público, la seguridad y salubridad públicas, la moral administrativa, el medio ambiente o la libre competencia económica (Art. 88, C.P.).

Finalmente, ha considerado la seguridad como derecho individual, en la medida en que es aquél que faculta a las personas para recibir protección adecuada por parte de las autoridades, cuandoquiera que estén expuestas a [amenazas] que no tienen el deber jurídico de tolerar, por rebasar éstos los niveles soportables de peligro implícitos en la vida en sociedad; en esa medida el derecho a la seguridad constituye una manifestación del principio de igualdad ante las cargas públicas, materializa las finalidades más básicas asignadas a las autoridades del Constituyente, garantiza la protección de los derechos fundamentales de los más vulnerables, discriminados y perseguidos, y manifiesta la primacía del principio de equidad”[[8]](#footnote-8).

La Corte también ha fijado un deber a cargo del Estado, que consiste en identificar las amenazas a la seguridad personal de los ciudadanos que se encuentren en una situación vulnerable y tomar las medidas necesarias para protegerlos. En palabras de la Corte:

“(…) el reconocimiento y la efectividad del derecho a la seguridad personal, imponen al Estado una carga prestacional significativa dependiendo del grado y el tipo de amenaza existente en cada caso, razón por la cual el legislador juega un papel importante a la hora de precisar el contenido de este derecho mediante programas, procedimientos, medidas e instituciones dispuestas para tal fin”[[9]](#footnote-9).

En cuanto al derecho de libertad de locomoción, la Corte ha señalado:

“El artículo 24 de la Constitución consagra el derecho de todos los colombianos a circular libremente por el territorio nacional, con las limitaciones que establezca la ley. La jurisprudencia constitucional le ha reconocido el carácter de derecho fundamental, en tanto afecta la libertad del individuo, cuyo sentido más elemental “radica en la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y espacios públicos. Efectivamente, se trata de un derecho constitucional que como el derecho a la vida, tiene una especial importancia, como presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías.

(…) en materia de regulación de la actividad de transporte la jurisprudencia ha señalado (i) que se trata de una actividad peligrosa frente a la cual es legítima una amplia intervención policiva del Estado; (ii) que el poder de regulación del transporte no sólo pretende asegurar la posibilidad de desplazarse, sino el hacerlo en condiciones de seguridad, sin riesgos para la vida y la integridad personal más allá de lo razonable; y (iii) que el acceso al servicio público de transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte diferente a los servicios públicos.

La actividad de conducir vehículos automotores ha sido calificada por la jurisprudencia constitucional y por la doctrina extranjera como una actividad peligrosa, que coloca per se a la comunidad “ante inminente peligro de recibir lesión””[[10]](#footnote-10).

En el mismo sentido, en la sentencia C-969 de 2012, la Corte, en reiteración de jurisprudencia, advirtió:

“(…) la jurisprudencia de esta Corte ha insistido que en la regulación del tránsito terrestre, por tratarse de normas de interés público, el legislador tiene una amplia libertad de configuración respecto de las mismas, por cuanto se encuentran encaminadas a proteger la libertad de locomoción, circulación y movilidad de los ciudadanos, así como la vida, la integridad personal y los bienes, la seguridad, la salubridad pública, la malla vial y el medio ambiente, entre otros fines, valores y derechos constitucionales.

En la medida en que el Estado es el encargado de organizar y coordinar los elementos involucrados en la relación vía-persona-vehículo, esta Corte ha advertido que resulta lógico suponer que en él recaiga la responsabilidad de evaluar en qué grado y con qué intensidad se afectan el interés general y los derechos de terceros. En otras palabras, es el Estado, por conducto del legislador, el que debe determinar cuáles son las restricciones que deben imponerse para que el tránsito de vehículos y de peatones permita alcanzar niveles aceptables de orden, seguridad, salubridad y comodidad públicas”[[11]](#footnote-11).

En consecuencia, en virtud de lo anterior, es posible concluir que el legislador tiene a su cargo la obligación de velar por la seguridad de todos los actores viales, como es el caso de los ciclistas.

* + 1. Regulación actual y modificación propuesta

Este proyecto busca contribuir a la seguridad de los ciclistas, reconociéndolos como actores vulnerables en la vía, a partir de la concientización de los principales causantes de accidentes de los que son víctimas: los vehículos automotores, tanto públicos, como privados.

En la actualidad, la concientización de actores vulnerables en la vía se encuentra regulada en la Ley 1503 de 2011, “por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”, en consonancia con la Ley 1811 de 2016, “por la cual se otorgan incentivos para promover el uso de la bicicleta en el territorio nacional y se modi fica el Código Nacional de Tránsito”, o ley “pro bici”.

En dichas leyes se buscó promover la concientización de los ciclistas como actores vulnerables en la vía, pero desde el sistema educativo. Sin embargo, en estas normas no se contempla expresamente la obigación a cargo de los conductores de vehículos de tener el conocimiento básico de las normas para proteger a los ciclistas, tanto en la preparación como en la evaluación de los exámenes teóricos que actualmente se deben realizar para obtener la licencia de conducción. El proyecto propone que estos contenidos sean obligatorios en estos exámenes, adicionando un parágrafo al artículo 19 de la Ley 769 de 2002 (Código de Tránsito y Transporte), que es el que los regula. A su vez, se incluye un parágrafo en el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, con el fin de que los cursos que se realizan para reducir el cobro de las multas de tránsito incluyan dentro de sus contenidos las normas sobre la seguridad de los usuarios de bicicletas.

Por lo demás, en el articulado se aclara que, para definir los criterios de evaluación y las modificaciones de la seguridad vial que tienen que cumplir los aspirantes a obtener, recategorizar o revalidar una licencia de conducción[[12]](#footnote-12), la Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá tener especialmente en cuenta la seguridad de los usuarios de la bicicleta.

Por último, se deja a cargo del Ministerio de Transporte la obligación de crear una política pública orientada a divulgar las normas de seguridad en la vía para los usuarios de bicicletas, con el fin de fortalecer la concientización de los ciudadanos sobre el respeto a los ciclistas como usuarios vulnerables.

1. **Bibliografía**
* Agencia Nacional de Seguridad Vial. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. 2012-2018.
* Corte Constitucional. Sentencia C-468 de 2011. M.P. María Victoria Calle Correa.
* Corte Constitucional. Sentencia C-969 de 2012. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.
* Corte Constitucional. Sentencia T-078 de 2013. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.
* Instituto de Medicina Legal. Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia (GCRNV), dependencia de la Subdirección de Servicios Forenses. Forensis, 2018.
* Vision zero network. What is visión zero? En: https://visionzeronetwork.org/about/what-is-vision-zero/

Por las razones planteadas, pongo a consideración este proyecto de ley.

Cordialmente,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**RODRIGO ARTURO ROJAS LARA**

Representante a la Cámara por Boyacá

Partido Liberal

1. Grupo Centro de Referencia Nacional sobre Violencia (GCRNV), dependencia de la Subdirección de Servicios Forenses del Instituto de Medicina Legal. Forensis, 2018. [↑](#footnote-ref-1)
2. Ibíd [↑](#footnote-ref-2)
3. Agencia Nacional de Seguridad Vial. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. 2012-2018. [↑](#footnote-ref-3)
4. 111 fueron ocasionados por choques con automóvil, campero o camioneta; 90 tuvieron su origen en choques contra tracto-camión, furgón o volqueta; 87 fueron resultado que choque contra motocicletao motocarro; y, 46 fueron causados por choques contra bus, buseta o microbus. [↑](#footnote-ref-4)
5. 1337 se ocasionaron por choques con automóvil, campero o camioneta; 878 por choques con motocicleta o motocarro; 360 por choques con bus, buseta o microbús; 212 por choques con tracto camión, camión, furgón o volqueta; y, 13 con otros vehículos terrestres carreteros. [↑](#footnote-ref-5)
6. Vision zero network. What is visión zero? En: https://visionzeronetwork.org/about/what-is-vision-zero/ [↑](#footnote-ref-6)
7. Ibíd. [↑](#footnote-ref-7)
8. Corte Constitucional. Sentencia T-078 de 2013. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo. [↑](#footnote-ref-8)
9. Ibíd. [↑](#footnote-ref-9)
10. Corte Constitucional. Sentencia C-468 de 2011. M.P. María Victoria Calle Correa. [↑](#footnote-ref-10)
11. Corte Constitucional. Sentencia C-969 de 2012. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo. [↑](#footnote-ref-11)
12. Que es una función que tiene a su cargo la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y que está establecida en el numeral 4.6 del artículo 9º de la Ley 1702 de 2013. [↑](#footnote-ref-12)