

HONORABLE REPRESENTANTE

Dra. MÓNICA MARIA RAIGOZA MORALES

Presidente

COMISIÓN VI

CÁMARA DE REPRESENTANTES

E.S.D.

REFERENCIA: PROYECTO DE LEY 284 DE 2018

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

Las **VEEDURÍAS CIUDADANAS**, actuando como garante del debido proceso de acuerdo a lo consagrado en de la **Ley 850 de 2003**:

*“veeduría ciudadana: mecanismo democrático de representación que le permite a los ciudadanos o a las diferentes organizaciones comunitarias, **ejercer vigilancia sobre la gestión pública**, respecto a las **autoridades administrativas políticas, judiciales, electorales, legislativas y órganos de control**, así como de las entidades públicas o privadas, organizaciones no gubernamentales de carácter nacional o internacional que operen en el país, encargadas de la ejecución de un programa, proyecto, contrato o de la prestación de un servicio público.” (Negrilla y sombreado son propios).*

En virtud a lo anterior, nos permitimos presentarles las siguientes objeciones al proyecto en la referencia:

En cuanto a la EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

1. Los datos estadísticos sobre los cuales se basa la exposición de motivos, parte de un evidente error, ya que como lo cita el **INSTITUO DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES**, dicho datos corresponde al total de siniestros de tránsito del 2002 al 2017, en los cuales no se hace salvedad ni mención especial, al dato y porcentaje que representa de ese total, los siniestros viales en los cuales está **involucrada** una motocicleta.

2. En el gráfico titulado “CIFRAS DE SINIESTRALIDAD” se hace una discriminación de género, dividiendo las personas fallecidas entre hombres y mujeres, por lo que tampoco se hace una referencia a una causa de muerte o a algún actor vial en específico.
3. En el siguiente gráfico, que no tiene denominación, desorientando al lector, se hace referencia a la edad como variable censada, por lo que tampoco es posible identificar al actor vial de manera específica. En los siguientes gráficos, se muestra información que tampoco hace referencia al tipo de vehículo involucrado en los accidentes censados
4. El último gráfico de la página 18 de la gaceta del Congreso 1080 con fecha 03 de diciembre de 2018, también sin título, señala claramente que hay una “**HIPÓTESIS IDENTIFICADA DE LA CAUSA DE LOS SINIESTROS PRESENTADOS**” donde debe tenerse en cuenta que una **HIPÓTESIS** es un asunto preliminar que se registra en el informe **IPAT (Informe Policial de Accidentes de Tránsito)**, diligenciamiento que es elaborado por una autoridad de tránsito en vía, quien no actúa como perito, no tiene formación científica sobre aspectos cinemáticos, no es autoridad forense, y en general, solo tiene competencia para hacer una descripción simple de lo que observa en la vía, razón por la cual le asigna un **código a dicha hipótesis** de la posible causa del accidente. En consecuencia, no puede considerarse dicha **hipótesis** como un hecho cierto, en función de las carencias técnicas de la forma como se elabora y la metodología que se sigue por parte de la autoridad en vía.
5. Infortunadamente, los **IPAT (Informe Policial de Accidentes de Tránsito) NO RECIBEN UN TRATAMIENTO TÉCNICO POSTERIOR** que este consagrado en los informes del **INSTITUTO DE MEDICINA LEGAL Y CIENCIAS FORENSES** o de las **FISCALIAS ESPECIALIZADAS** en temas de tránsito. Por tal razón, es necesario entender la **HIPÓTESIS** como un asunto meramente preliminar que debería surtir un proceso de comprobación riguroso para convertirla en un **HECHO CIERTO**, pero este proceso no se realiza en la gran mayoría de siniestros, generando una carencia de información de calidad para poder tener bases sólidas para la creación de una política pública eficiente.

6. De acuerdo a lo anterior, el primer paso para entender la accidentalidad como fenómeno es el entendimiento técnico de sus causas, de tal manera que se pueda establecer una relación entre variables como:

Tipo de actor vial

Condiciones técnico mecánicas de los vehículos siniestrados

Condiciones estructurales de la malla vial

Condiciones luminotécnicas de los lugares de los siniestros

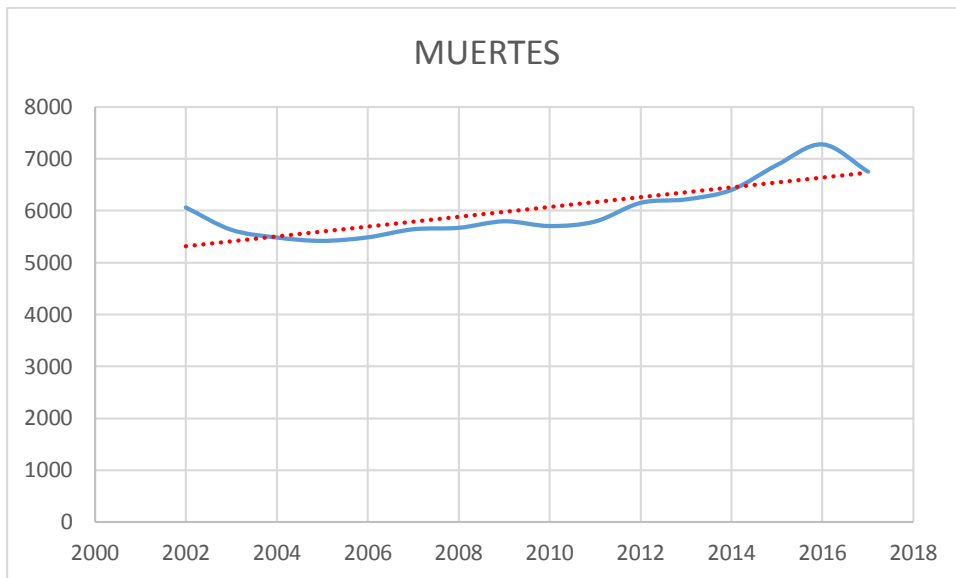
Estado de la señalización vial en el entorno del siniestro

Cantidad y periodicidad de las campañas de educación vial ejecutadas por las autoridades de tránsito como lo ordena el artículo 5 de la Ley 1310 de 2009. Es decir, teniendo en cuenta los mapas de calor que permiten la geolocalización de los puntos críticos de accidentalidad, cómo se mide la eficiencia de dichas campañas en el resultado deseado de disminución de los índices de siniestros viales.

Cantidad de recursos ejecutados por parte de los organismos de Tránsito en materia de seguridad vial en las zonas en las cuales tienen directa injerencia.

Evaluación de los resultados de las campañas ejecutadas alrededor de la seguridad vial en relación con la geolocalización de los siniestros.

Tamaño del parque automotor, discriminado por tipo de vehículo, en relación al número de siniestros viales año a año, tazado de manera ponderada y no como una cifra escalar. Por ejemplo, si graficamos los datos de la tabla de la página 17 de la gaceta 1080 del Congreso con fecha 03 de diciembre de 2018, se tiene:



Un análisis simple, de este gráfico, permitiría decir que las políticas del gobierno entre el año 2002 y el año 2017, en materia de Seguridad Vial y Prevención de accidentes fue un fracaso, por cuanto la línea de tendencia es ascendente. No obstante, los datos suministrados no pueden ser interpretados a priori, porque sería necesario conocer el contexto de la situación, en relación con el tamaño del parque automotor existente cada año, para saber si el índice (%) es comparativamente superior o inferior.

En otras palabras, los datos presentados en la tabla referenciada, son inútiles, y si se quiere irrelevantes, porque NO reflejan una situación real, entendida dentro del entorno operativo de la Movilidad del País, por ser aislados y no estar relacionados con una variable tan importante como es el tamaño del parque automotor.

En consideración de lo anterior, frente a una ausencia de datos, de un censo completo de accidentalidad, y de información discriminada por tipo de vehículo involucrado en siniestros, asumir que el motociclista, o cualquier otro actor vial, tiene mayor o menor responsabilidad en este fenómeno, es una conceptualización sin fundamentos.

Porque entre otras cosas, no existe una tabla de datos que permita identificar la característica de los actores viales involucrados en los accidentes y mucho menos la responsabilidad de la provocación del siniestro, porque tan solo se tiene una **HIPÓTESIS** planteada por el primer respondiente, quien no es un experto forense o científico como se estableció anteriormente.

De este modo, no se tiene información certificada sobre aspectos como:

SINIESTRADO 1	SINIESTRADO 2	VALORACION DE RESPONSABILIDAD
PEATON	Biciusuario	INDIVIDUAL COMPARTIDA Malla Vial Luminosidad Señalización Otros
	Motociclista	
	Particular	
	Taxi	
	Transporte Masivo	
	Vehículo Oficial	
	Vehículo De Carga	
	Multimodal	
	Vehículo Eléctrico	
	Tren – Tranvía	
	Infraestructura Vial	

Desde luego, este mismo análisis cruzado debería hacerse para el resto de combinaciones posibles para todos los actores viales, generando un árbol de probabilidades extenso, pero muy útil en el entendimiento de las reales causas de la accidentalidad.

En cuanto al articulado:

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

...

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.”

Objeciones:

Teniendo en cuenta que el parque automotor solo de motocicletas a nivel nacional lo componen más ocho (8) millones según dato del RUNT al año 2017, lo que representa más del 70% de los más de 12 (12) millones de automotores registrados en el RUNT a la misma fecha, y a ello, se debería sumar la cantidad de bicicletas involucradas, dato que no está contemplado en ningún registro del RUNT a Nivel Nacional, pues al no contar con un registro no se podría determinar a ciencia cierta el dato total de cuantos actores viales se incluirían.

Por ello, vemos que para poder hablar de plazos y periodos de implementación y capacitación, primero se debería establecer un dato de los bici usuarios que estarían cobijados por esta medida, para sumarlos al de los más de ocho (8) millones de motocicletas, y así, poder determinar los plazos y periodos estimados para ello, con el fin de no saturar y generar zozobra en la implementación y control de lo aquí proyectado.

*“**Artículo 5.** Mecanismo informático. La agencia Nacional de Seguridad Vial deberá adoptar, homologar o contratar, en un plazo máximo de tres (3) meses contados 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, unificadas y ágil.”*

*“**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 en tiempo real, garantice la trazabilidad de la información requerida y permita la inspección y vigilancia continua del cumplimiento del plan.”

Objeciones:

Consideramos que por lo vital y crucial la información que se va a generar, **no es pertinente el manejo de dicha información por fuera del RUNT**, por lo cual, debe seguir siendo el **RUNT** la única y máxima herramienta de control unificada a Nivel Nacional. Por ello, se debe generar dicha plataforma si y solo sí, dentro del **RUNT**, para que sea garante de un adecuado manejo y de una fácil consulta por parte de los usuarios que van a ser sujetos de dicho control, y a su vez, de seguimiento y control tanto por autoridades de control en vía facultadas para ello, como también por parte de los organismos encargados de su manejo.

*“**Artículo 4.** Adiciónese el artículo 12D a la ley 1503 de 2011, el cual quedará así:*

Artículo 12D. Programas pedagógicos y métodos 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 educativos formales así como los que impartirán los Centros de Enseñanza Automovilística a quienes aspiran a obtener o recategorizar la licencia de conducción.

Artículo 7. *Competencia de los evaluadores y capacitadores. Los organismos de apoyo al tránsito habilitados por el Ministerio de Transporte serán competentes para realizar las pruebas teóricas 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.”*

Objeciones:

Vale la pena resaltar, que en estos dos artículos se pretende validar y dar atribuciones a **organismos de apoyo** para adelantar funciones que no estarían bajo su autorización, **como las revisiones técnico mecánicas que solo se realizan dentro de los Centros de Diagnóstico Automotor CDA**, ya que dicha autorización es muy específica para las funciones por ellos realizada, y que entre otras cosas, varios **organismos de apoyo** han presentado serias irregularidades como el tema de la expedición de certificados de experticia y capacitación como conductores. Por ello, al pretender asignar otras funciones para las cuales ésta la ley no las precisa sino que las deja de manera muy ambigua, estaríamos muy seguramente ante situaciones de igual o mayor gravedad.

En este sentido, ésta ley no contempla si se establecerán algún tipo de especie venal para soportar dicha experticia y aptitud, mediante algún tipo de carnet, tarjeta, o similar, ni tampoco los requisitos que debe tener, ni quien lo expedirá ni mucho menos si tendrá algún costo para los ciudadanos o no.

Así mismo, no se establece el tipo de personal idóneo, la formación que deba tener, como va a ser el seguimiento y control de los mismos en cada uno de los **organismos de control**, y si la vigilancia y control de los mismos será competencia de la Superintendencia de Puertos y Transporte o de algún otro ente de vigilancia y control.

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

...

d) Los ciclistas, motociclistas y conductores que están obligados a cumplir con los PEVS y no acaten el mandato legal serán sancionados con infracciones de tránsito conmutables por cursos de reeducación en seguridad vial que se adelantarán ante los organismos de apoyo que se dedican a recapacitar conductores.”

Objeciones:

Notamos que quienes trabajan este proyecto, no tienen en cuenta que el artículo 20 de la ley 1383 de 2010, que modificó el artículo 122 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, contempla las amonestaciones, medida que dentro del marco de **PREVENCIÓN** es la sanción diseñada para ello, teniendo en cuenta que al ser amonestación, no representa ningún costo para el infractor dentro del proceso pedagógico, lo cual aplicaría por un periodo estimado entre 6 a 12 meses, y posterior a ello, si aplicaría ser conmutables por cursos de reeducación en seguridad vial.

“Artículo 20 de la ley 1383 de 2010:

El artículo 122 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 122. Tipos de sanciones. Las sanciones por infracciones del presente Código son:

1. Amonestación.”

*“**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 PESV y no acaten el mandato legal.”

Objeciones:

Notamos de manera muy preocupante, el total desconocimiento de la normatividad vigente por parte del ponente y demás gestores de este proyecto, pues el artículo 131 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, **ya no está vigente, pues fue actualizado por el artículo 21 de la ley 1383 de 2010**, que puntualmente indica:

“Artículo 21. El artículo 131 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 131. Multas. Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

B. Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes (SMLDV) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:...”

Así mismo, consideramos que siendo una falencia presentada por los organismos y las autoridades de tránsito en el seguimiento y control tanto de la planeación y la realización de los cursos y demás acciones de capacitación y prevención que ya están contemplados en la ley 1503 de 2011, los ciudadanos no deben ser sujetos de más cargas impositivas por falencias y/o negligencias del estado, y no del ciudadano.

Pues como bien lo ordena dicha ley, está en cabeza tanto de los organismos y de las autoridades velar por el cumplimiento de lo allí ordenado, lo cual no ha sido realizados por los mismos, pues al parecer, han olvidado que las acciones deben ser siempre orientadas a la **PREVENCIÓN**, mas no a la imposición de sanciones que de fondo no van a contribuir con una concientización de todos los actores viales, de los organismos y de las autoridades de tránsito.

Importante no olvidar que la **PREVENCIÓN** se basa en **acciones propositivas que nacen de procesos de interacción y participación de todos los actores viales y los organismos y las autoridades de tránsito, lo cual, no se ha realizado**, pues las acciones como esta, van en contra vía con una verdadera **PREVENCIÓN** y empoderamiento de los deberes de los actores viales.

Finalmente, **por las objeciones aquí realizadas y debidamente sustentadas, les solicitamos se sirvan archivar este proyecto**, e invitamos a los ponentes a abrir unas mesas de participación activa con todos los actores viales, para que conozcan acciones mucho más efectivas y no sancionatorias que estamos adelantando los actores viales, y muy específicamente, los motociclistas y ciclistas.

Dichas acciones, ya vienen siendo acogidas por los motociclistas y ciclistas, con lo que habrá un menor desgaste tanto de los organismos y las autoridades de tránsito, con lo cual, al adoptarlas como propias por parte del Estado, los demás actores viales asumirán en igual magnitud el empoderamiento de las mismas, y con ello, si podremos contar con resultados medibles, realizables y sustentables en periodos de tiempo a corto, mediano y largo plazo, cada uno de ellos encaminados a la reducción de la accidentalidad, no solo de los motociclistas y ciclistas, sino de todos los actores viales a Nivel Nacional.

NOTIFICACIONES

Les solicitamos enviar notificaciones a:

La **Veeduría de Motociclistas** al email:
[**veeduriademotociclistas@gmail.com**](mailto:veeduriademotociclistas@gmail.com)

La **Veeduría de Movilidad** al email:
[**presidencia@veeduriademovilidad.org**](mailto:presidencia@veeduriademovilidad.org)

La **Veeduría Integral de Movilidad** al email:
[**veeduriaintegraldemovilidad@gmail.com**](mailto:veeduriaintegraldemovilidad@gmail.com)

Sin otro particular.

VEEDURÍA DE MOTOCICLISTAS
Resolución No. RES PDCPL-21-605
CÉSAR ROBERTO CELIS VASQUEZ
Presidente

VEEDURÍA DE MOVILIDAD
Resolución No. RES PDCPL-21-739/740
CÉSAR AUGUSTO PINZON CORREA
Presidente

VEEDURÍA INTEGRAL DE MOVILIDAD
Resolución No. RES PDCPL-21-029
JAIME ALBERTO ROZO MANTILLA
Veedor