

Bogotá D.C, 22 de julio de 2020

Doctor
GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL
Senado de la República
Ciudad,

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

Señor Secretario,

De conformidad con el artículo 154 de la Constitución Política, radico ante la Secretaría General del Senado de la República, el Proyecto de Ley del asunto, junto con la correspondiente exposición de motivos.

Cordialmente,



ROY BARRERAS
Senador

PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA _____ DE 2020

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

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

CAPITULO I Objeto y Principios Generales

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II

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

ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29. Sin perjuicio de que el Estado colombiano adhiera a alguno o a los tres Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son los Acuerdos de 1958 y 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio, las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben garantizar que se cumplan los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos tres acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29.

El Ministerio de Transporte reglamentará de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años, los reglamentos relacionados con: Protección en caso de colisión frontal; Protección en caso de colisión lateral; Protección en caso de colisión lateral contra un poste; Protección en caso de colisión trasera; Protección de peatones; Control Electrónico de Estabilidad; Sistema de antibloqueo de frenos

(ABS); Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; Cinturones de seguridad; Asientos y sus anclajes; Apoyacabezas; Emisiones contaminantes de los vehículos; Emisiones de CO2 y consumo de combustible. El Ministerio de Industria y Comercio deberá garantizar el cumplimiento y determinar e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.

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

ARTÍCULO 5º. Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional. El diseño geométrico de vías deberá considerar adicionalmente, especificaciones necesarias para buses, vehículos livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los efectos de diseño de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuados en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos.

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

CAPÍTULO III

Reformas al Código Nacional de Tránsito

ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 19º de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

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

Para vehículos particulares:

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

Para vehículos de servicio público:

Se exigirán los requisitos previstos en los literales (a), (d) y (e) anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos veintiún (21) años cumplidos y aprobar el examen teórico y práctico de conducción de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 8º. Adiciónese un párrafo al artículo 68 de la Ley 769 de 2002, así:

Artículo 68. Utilización De Los Carriles. Los vehículos transitarán de la siguiente forma:

(...)

Parágrafo 3º. Dando aplicación a los principios bajos los cuales se planea y desarrolla la infraestructura del transporte, en especial, el de calidad del servicio, capacidad, conectividad, eficiencia, seguridad y sostenibilidad ambiental, las obras de infraestructura, especialmente aquellas que comunican municipios conurbados o de cortas distancias, que los hacen dormitorio de las ciudades núcleos o capitales, deberán garantizar la existencia de carriles exclusivos para motociclistas y para ciclistas.

Para estos efectos, en las estaciones de peajes existentes y las que se implementen en adelante, se cobrará a los motociclistas una tasa equivalente al treinta por ciento (30%), del valor causado para un automóvil, recursos que tendrán como destinación específica, las infraestructuras exclusivas para motociclistas y ciclistas.

La priorización en la inversión de estos recursos, será reglamentada por el Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a un (1) año, teniendo en cuenta las competencias de los Gobernadores y los Alcaldes.

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

Artículo 94. Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

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

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

No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben

conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

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

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

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

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

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

Parágrafo. A partir del año 2022 las motocicletas que se fabriquen en Colombia, así como las que se importen deberán tener Bolsas de Aire Frontal.

El Ministerio de Transporte, reglamentará, teniendo en cuenta el desempeño y características del dispositivo, conforme a las normas técnicas contenidas en el Foro de Armonización Vehicular WP-29 , en un término no mayor a seis (6) meses la presente obligación.

ARTÍCULO 10º. Adiciónese un parágrafo al artículo 96 de Ley 769 de 2002, así:

ARTÍCULO 96. Normas específicas para motocicletas, motociclos y moto triciclos (...).

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

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

ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para

vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora

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

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

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

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

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

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

CAPITULO IV

Adición de tres nuevas conductas típicas en el Código Penal

ARTÍCULO 13º. Adiciónese un artículo 353 B a la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:

Artículo 353 B. Conducción sin Licencia. El que condujere un vehículo de automotor o motocicleta haber obtenido la licencia legal de que trata el Código Nacional de Tránsito Ley 769 de 2002 y demás normas que la modifiquen o sustituyan, incurrirá en prisión de tres a seis meses y multa de trece (13) a setenta y cinco(75) salarios mínimos, legales, mensuales vigentes.

ARTÍCULO 14º. Adiciónese un artículo 353 C a la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:

La pena establecida en el artículo anterior se aumentará de una tercera parte a la mitad si la licencia de conducción se encuentra suspendida o cancelada.

ARTÍCULO 15º. Adiciónese un artículo 353 D a la Ley 599 de 2000, el cual quedará así:

Artículo 353 D. Conducción superando los límites máximos permitidos. El que condujere un vehículo automotor o motocicleta a una velocidad de veinte (20) kilómetros por hora o más, por encima de la velocidad máxima permitida en el sitio de ocurrencia del hecho, incurrirá en prisión de tres (3) a seis (6) meses y multa de trece (13) a setenta y cinco (75) salarios mínimos, legales, mensuales vigentes.

Artículo 353E Conducción bajo el influjo de alcohol u otras sustancias psicotrópicas. El que condujere un vehículo automotor con presencia de alcohol en su organismo en una tasa igual o superior a ochenta (80) mg por decilitro de sangre, y/u otras sustancias psicotrópicas, incurrirá en prisión de tres(3) a seis (6) meses, sin perjuicio de las sanciones administrativas a que haya lugar.

CAPITULO V

Reforma a la Ley 1843 de 2017

ARTÍCULO 16º Modifíquese el Parágrafo 1º del artículo 8 º de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:

Parágrafo 1º. El conductor de un vehículo es responsable de las multas a las infracciones de tránsito cometidas por él en la conducción de dicho vehículo. El titular de la Tarjeta de Propiedad del vehículo es responsable, por lo general, del incumplimiento de las normas de tránsito de que trata esta Ley a menos que suministre la información que permita identificar al autor real de la infracción. El titular de la tarjeta de propiedad del vehículo está obligado a responder pecuniariamente por la multa incurrida a menos que comparezca a la audiencia pública y rechace la comisión de la infracción, en cuyo caso deberá establecer la existencia de un robo o proporcionar evidencia que permita establecer que no es el verdadero infractor. Cuando el titular de la tarjeta de propiedad del vehículo sea una persona jurídica, la responsabilidad pecuniaria de la multa recae ante el representante legal, a menos que comparezca a la audiencia pública y rechace la comisión de la infracción, en cuyo caso deberá establecer la existencia de un robo o suministre la información que permita identificar al autor real de la infracción o que proporcione evidencia que permita establecer que no es el verdadero infractor. Cuando el vehículo se alquila a un tercero, la responsabilidad de la infracción recae en el arrendatario. En el caso de que el vehículo haya sido

transferido, la responsabilidad de la infracción recae en el comprador del vehículo. Cuando el conductor ha actuado como subordinado, la autoridad competente durante la audiencia a comparecer y, teniendo en cuenta las circunstancias del hecho y las condiciones de trabajo de la persona interesada, podrá decidir que el pago de la multa será total o en parte, a expensas del superior si fue citado a comparecer.

CAPITULO VI

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

ARTÍCULO 17º. ARTÍCULO 17º. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, la Superintendencia de Transporte deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales. Dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control, informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a la Superintendencia de Transporte para tal fin.

ARTÍCULO 18º. ARTÍCULO 18º. Registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión Con el objeto de garantizar el derecho a la información del consumidor, el Registro Único Nacional de Tránsito publicará anualmente, en su página web, un registro consolidado a partir de la información consignada en el Registro Nacional de Automotores y en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, de los vehículos que estuvieron involucrados en un siniestro de tránsito con resultado de muerte o lesión que contenga la marca, modelo y tipo de vehículo, así como la edad del parque automotor inscrito en el sistema. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT emita la información gratuitamente

CAPITULO VII

Disposiciones Finales

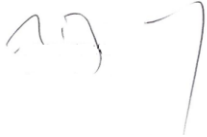
ARTÍCULO 19º. Modifíquese el artículo 1º de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:

ARTÍCULO 1o. AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. La Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV),

entidad descentralizada, del orden nacional, forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al **Departamento Administrativo de la Presidencia de la República.**

ARTÍCULO 20º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'ROY BARRERAS', written in a cursive style.

ROY BARRERAS
Senador

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

CONSIDERACIONES GENERALES

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

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

Valga la pena recordar, como desde el derecho internacional se ha hecho un importante llamado a todos los países a tomar medidas encaminadas a prevenir de manera eficaz la accidentalidad vial que deja como resultado la muerte de una persona cada veinticuatro segundos en las carreteras del mundo¹, así las cosas *cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. Los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios, y la primera entre personas de entre 15 y 29 años*².

En Colombia las cifras de traumatismos derivados de accidentes de tránsito dejaron en el año 2019 seis mil novecientas treinta y cinco -6.935- personas fallecidas y treinta y cuatro mil quinientos un -34.501- personas lesionadas³. Dentro de estas cifras es preocupante verificar que entre los 0 y 14 años hubo un total de doscientos diez -210- niños y niñas fallecidos, un treinta y ocho por ciento -38%- más que los casos de homicidio doloso que fueron en total ciento cincuenta y dos.

Entre enero y mayo de 2020 murieron mil novecientos sesenta y ocho -1.968- personas en accidentes de tránsito, en este mismo lapso en el año 2019, murieron dos mil cuatrocientos sesenta y tres -2.463- personas, en principio se entendería

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

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

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

que hubo una reducción del 20% en los accidentes de tránsito, no obstante teniendo en cuenta que desde el 25 de marzo se declaró un aislamiento preventivo obligatorio en todo el territorio nacional⁴, que se ha venido prorrogando, limitando no solo la movilidad de las personas en cada municipio y distrito, sino además en las vías intermunicipales, la cifra de accidentes de tránsito debió disminuir en forma significativa, así las cosas un porcentaje del 20% es una variación mínima, frente a la disminución en promedio del 74%⁵ de la circulación del parque automotor.

De las dos mil cuatrocientas sesenta y tres personas que han muerto entre enero y mayo de 2020, en accidentes de tránsito, ciento cuarenta y uno -141- corresponden a niños, niñas y adolescentes. Entre los cero y catorce años, siguen siendo más altas las muertes de niños y niñas en accidentes de tránsito (65) que por homicidio doloso (55)⁶, todas igualmente preocupantes y reclaman del Estado Colombiano medidas preventivas eficaces para proteger la vida y la integridad de todos los habitantes del territorio colombiano.

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

IMPORTANCIA DE LA SEGURIDAD VIAL

La ausencia de seguridad en el sistema de transporte terrestre se ha convertido en un problema de salud pública mayor y global, a tal punto que las muertes y lesiones por siniestros de tránsito han sido declaradas por la Asamblea General de las Naciones Unidas, a través de la Organización Mundial de la Salud, como un problema de salud pública; una epidemia mundial que cobra anualmente 1.4 millones de vidas humanas en el mundo. Constituye la octava causa de muerte de la población mundial y la tercera causa de muerte en la población entre los 5 y 44 años. Señala la Organización Mundial de la Salud que más del 90% de las víctimas mortales de los accidentes de tránsito que ocurren en el mundo corresponde a países de ingresos bajos y medianos, que tan sólo tienen el 48% de los vehículos del mundo y que las pérdidas económicas en los países de ingresos bajos y medianos equivalen a 5% del PIB.

En Colombia, como en la mayor parte de los países del mundo, ha tenido, en la década pasada, el objetivo de disminuir el número de fallecidos y lesionados, no obstante, frente a los fracasos de la última década, en particular, de los países de ingresos bajos y medios, en el cumplimiento de los objetivos de reducir en un 50% las muertes planteado en la Década de Acción para la seguridad vial liderada por

⁴Decretos 457, 531,636, 689 y 749 de 2020.

⁵ Estimado aproximado Superintendencia de Puertos y Transporte, mayo de 2020.

⁶ Boletines Estadísticos Instituto Nacional de Medicina Legal.

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

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

En Colombia, los traumatismos derivados de hechos de tránsito, son la segunda causa de muerte violenta por lesión de causa externa (solo superada por el homicidio), la primera causa de muerte por lesión de causa externa en la población infantil entre los cinco y catorce años y la tercera causa de muerte (natural y violenta) para este rango etario.

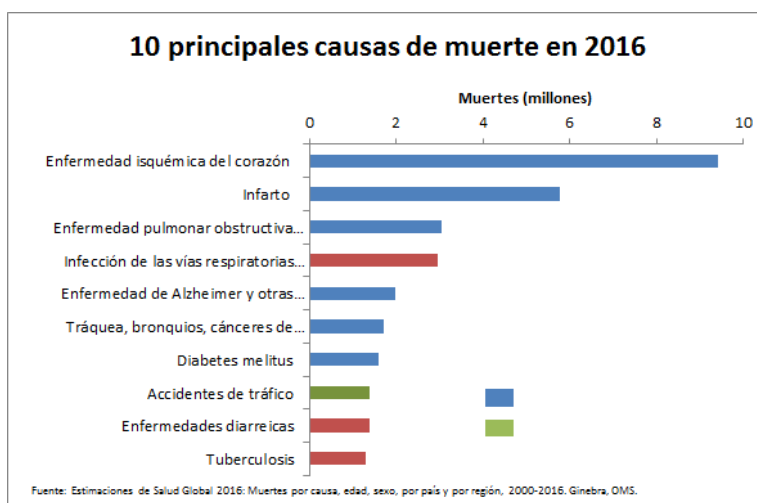
Muy a pesar de los esfuerzos que el país ha venido haciendo en los ámbitos legislativo y ejecutivo y en los diferentes niveles de gobierno y de haber declarado la Seguridad Vial una política de Estado (2014), los objetivos planteados en el Plan Nacional de Seguridad Vial (2011-2021) de disminuir en un 26% las muertes entre 2011 a 2021 no se han logrado y el flagelo sigue rampante causando un inestimable daño a la vida y a la integridad física de las personas, además de los efectos sobre el desarrollo económico, social y ambiental de la Nación.

La ausencia de seguridad en el sistema de transporte terrestre se ha convertido en un problema de salud pública mayor y global, a tal punto que las muertes y lesiones por eventos de tránsito han sido declaradas por la Asamblea General de las Naciones Unidas, a través de la Organización Mundial de la Salud, como un problema de salud pública; una epidemia mundial que cobra anualmente 1.4 millones de vidas humanas en el mundo⁷. Constituye la octava causa de muerte

⁷ Las 10 principales causas de defunción en el mundo- Organización Mundial de la Salud (2018)

de la población mundial y la tercera causa de muerte en la población entre los 5 y 44 años⁸. Señala la Organización Mundial de la Salud que más del 90% de las víctimas mortales de los accidentes de tránsito que ocurren en el mundo corresponde a países de ingresos bajos y medianos, que tan sólo tienen el 48% de los vehículos del mundo y que las pérdidas económicas en los países de ingresos bajos y medianos equivalen a 5% del PIB⁹.

Figura 1. 10 principales causas de muerte en el mundo. (2018)



Tomado de: Las 10 principales causas de defunción en el mundo- Organización Mundial de la Salud (2018)

En el año 2011, Colombia adhirió a los compromisos formulados por la Organización Mundial de la Salud en la Década de Acción para la Seguridad Vial¹⁰ y se fijó como objetivo disminuir el número de fallecidos en un 50% de cara al año 2016¹¹. En el año 2014, con el fin de alinearse a los objetivos formulados en el Plan Decenal de Salud, este objetivo se determinó en un 26% de cara al 2021¹². Como se aprecia en las proyecciones de la figura 2, el país se encuentra lejos de alcanzar las metas propuestas. Para el mes de enero 2020 se presentó un aumento del 12% con respecto al mes de enero del año 2019, pasando de 393 fallecidos a 478; para el mes de febrero 2020 se presentó un aumento del 11% con respecto al mismo mes en 2019, pasando de 479 fallecidos a 537; entre el 1 al 25 de marzo de 2020 se presentó un aumento de 4.5% en relación al mismo periodo del año 2019¹³.

⁸ Ibidem

⁹ Informe sobre la salud en el mundo 2013 – Investigaciones para una cobertura sanitaria universal-capítulo 6 - Epidemias mundiales desatendidas: tres amenazas crecientes. Organización Mundial de la Salud (2013)

¹⁰ Posteriormente, en 2015, se incluyeron estos objetivos en los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

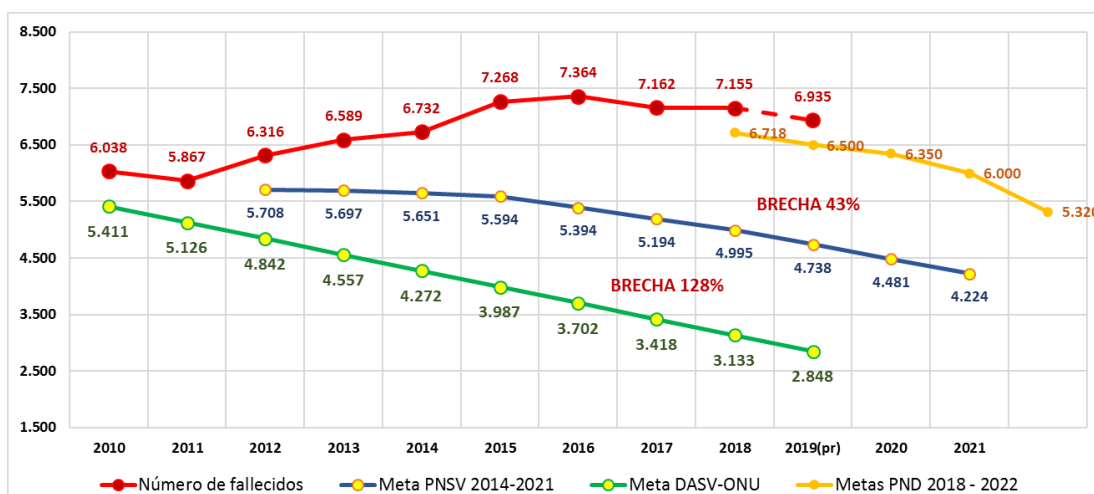
¹¹ Resolución 2082 de 2012 – Ministerio de Transporte

¹² Plan Nacional de Seguridad Vial (2013-2021)- Resolución 2273 de 2014.

¹³ Boletines estadísticos- Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses -2020

A partir del 25 de marzo fecha de inicio del confinamiento preventivo debido a la pandemia COVID-19 el número de fallecidos es de 528¹⁴, lo que representa un descenso del 54%, no obstante, este descenso, que obedece a la situación que atraviesa el país resulta, en todo caso, muy inferior a la disminución del volumen de tráfico motorizado y del número de peatones y ciclistas en las vías del país. Ahora bien, si las medidas de confinamiento, han resultado en una importante disminución del número de muerto y heridos, una vez éstas levantadas, el país deberá afrontar grandes aumentos en la demanda transporte individual motorizado y no motorizado y, por lo tanto, un mayor riesgo para la vida, la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías.

Figura 2. Proyección de los objetivos formulados de disminución de fallecidos por eventos de tránsito . Colombia (2011-2020 preliminar)

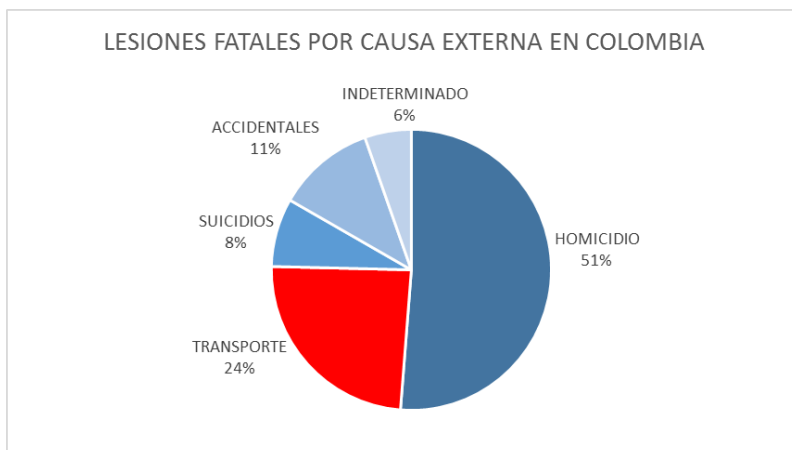


Fuente: Defunciones no fetales – DANE (2020). Proyecciones, Elaboración propia

Los traumatismos derivados de eventos de tránsito en Colombia, son la segunda causa de muerte violenta por lesión de causa externa, como se observa en la figura 3, es solo superada por el homicidio. La primera causa de muerte por lesión de causa externa en la población infantil entre los cinco y catorce años y la segunda causa de muerte (de todas las causas) para este rango etario (figura 4).

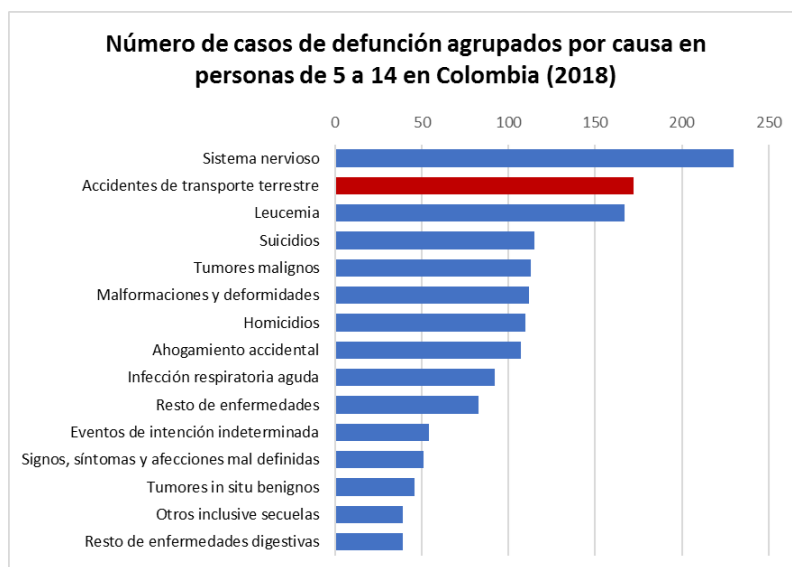
Figura 3. Lesiones fatales por causa externa. Colombia (2010-2018)

¹⁴ Ibidem



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

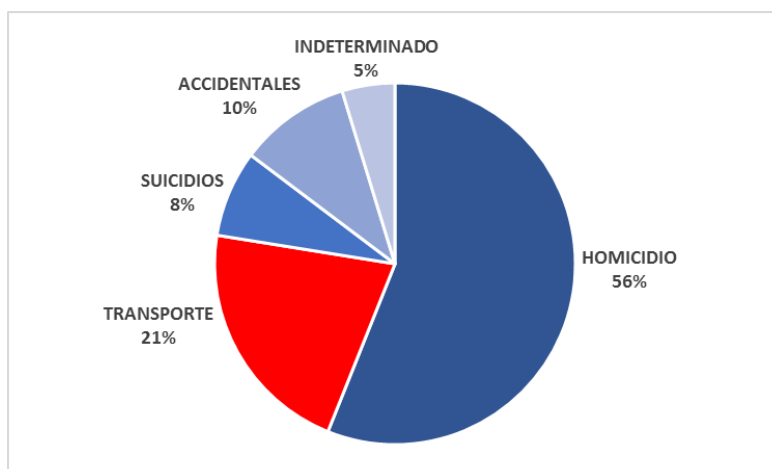
Figura 4. Principales causas de muerte de los niños entre los 5 a 14 años.



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

En relación con el indicador epidemiológico que mide la carga por enfermedad, se tiene un millón ochocientos cincuenta y seis mil setecientos cuatro años de vida perdidos, que equivale a apagar por un día las vidas de toda la población de Barranquilla y una parte de su área metropolitana (Soledad, Malambo y Galapa).

Figura 5. Carga por enfermedad - Indicadores de impacto a la salud. Colombia (2010-2018).



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

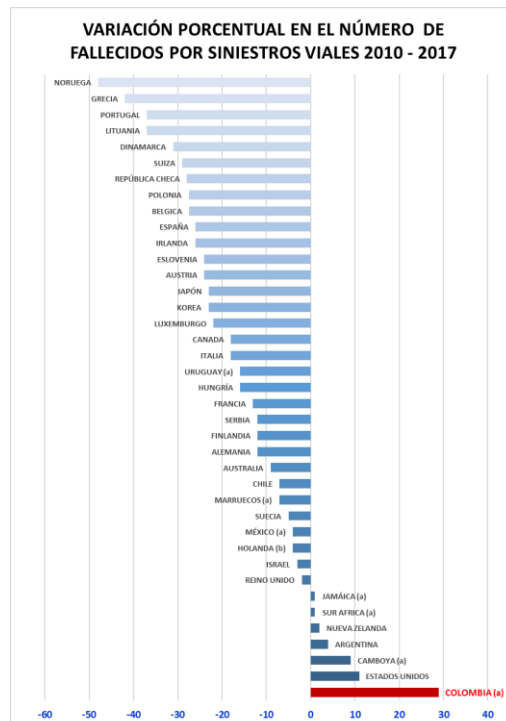
Tabla 1. Años de vida potencialmente perdida por lesión de causa externa. Colombia (2010-2018)

	AÑOS DE VIDA POTENCIALMENTE PERDIDOS				
	HOMICIDIO	TRANSPORTE	SUICIDIOS	ACCIDENTALES	INDETERMINADO
2010	703.813	189.443	70.847	117.979	51.781
2011	640.201	184.188	66.234	107.517	42.714
2012	617.367	197.053	67.168	94.939	58.289
2013	561.886	198.809	63.571	83.058	52.287
2014	497.843	202.506	64.617	85.511	50.400
2015	454.535	217.763	71.220	83.734	44.475
2016	446.250	229.549	80.460	87.787	41.330
2017	438.335	210.891	88.826	107.594	35.756
2018	491.293	226.502	96.739	96.906	32.757
TOTAL	4.851.523	1.856.704	669.682	865.025	409.789

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

En comparación con otros países, en particular, los países miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos-OCDE, la situación de Colombia en su lucha por combatir el flagelo se muestra en la figura 6.

Figura 6: Variación porcentual en el número de fallecidos por eventos de tránsito 2010-2017



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

Muy a pesar de los esfuerzos que el país ha venido haciendo en los ámbitos legislativo y ejecutivo y en los diferentes niveles de gobierno y de haber declarado la Seguridad Vial una política de Estado (2014), los objetivos planteados en el Plan Nacional de Seguridad Vial (2011-2021) de disminuir en un 26% las muertes entre 2011 a 2021 difícilmente se lograrán causando, como se deja evidenciado, un inestimable daño a la vida y a la integridad física de las personas, además de los efectos sobre el desarrollo económico, social y ambiental de la Nación.

Si bien en la década pasada, la producción normativa ha sido abundante (c.f. figura 7) mostrando una genuina preocupación del legislador, ésta ha estado enfocada a incidir en el comportamiento de los usuarios, soslayando, en alguna medida, los demás componentes del sistema de tránsito y transporte que pueden alentar conductas de riesgo o que, pudiendo proteger en la ocurrencia de un siniestro, no lo hacen.

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

Este concepto se ha llamado Sistema Seguro o Visión Cero, en él subyacen dos principios, de una parte, el no permitir los desplazamientos de las personas, si el límite del riesgo de morir o de ser lesionado gravemente es superado dado que la tolerancia del cuerpo humano a fuerzas extremas es limitada y ampliamente

conocida. De otra parte, la necesidad de construir un sistema que perdona el error humano y las malas apreciaciones humanas.

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

Resultante de lo anterior, el sistema de transporte debe ser adaptado a los límites biomecánicos humanos para disminuir la probabilidad de muerte o lesión. No es el conductor seguro, o la infraestructura segura, o el vehículo seguro, o las normas de tránsito más estrictas, etc., es, el sistema en su conjunto que debe ofrecer seguridad para garantizar que nadie pierda la vida o salga herido (c.f. Figura 7).

Figura 7. Enfoque Sistema Seguro



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

El enfoque de Sistema Seguro “se basa en un conocimiento fundamental de las causas subyacentes de las muertes y lesiones graves causadas por eventos de tránsito, especialmente la falibilidad y vulnerabilidad humana y la responsabilidad de los gobiernos de proteger a sus ciudadanos. Este enfoque está basado en el principio según el cual los errores son inevitables, pero las muertes y las lesiones graves como consecuencia de estos eventos de tránsito no deberían serlo. El

sistema vial no debería estar diseñado para que el error humano tenga un resultado grave o fatal. Este concepto es conocido comúnmente como responsabilidad compartida, y supone que los gobiernos, el sector privado y la sociedad civil comparten la responsabilidad con los usuarios de las vías para hacer que el sistema de transporte sea seguro.

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

Abordar la seguridad vial también exige abordar aspectos sistémicos menos obvios que reducen la amenaza de fuerza física implícita en un siniestro vial, incluyendo control de los límites de velocidad, el diseño de vías fáciles de entender, y la exigencia de altos estándares de seguridad en los vehículos. La adopción de un enfoque integral con respecto a la seguridad vial y a su planificación permite transformar las expectativas en cuanto a las fatalidades de tránsito y las lesiones graves, y reducir drásticamente este problema que afecta la salud mundial y que es evitable¹⁵.

El presente proyecto de Ley, como lo mencionara en marzo de 2018 el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los derechos humanos “*La seguridad vial es una cuestión de derechos humanos. Hoy, el derecho internacional impone obligaciones afirmativas a todos los Estados para que tomen todas las medidas razonables para proteger el derecho a la vida, el derecho a la seguridad personal, el derecho a la salud y el derecho al desarrollo de todas las personas*” se afianza en las principales recomendaciones que, en la materia, han sido desarrolladas y acogidas por la Organización de las Naciones Unidas, la Organización Mundial de

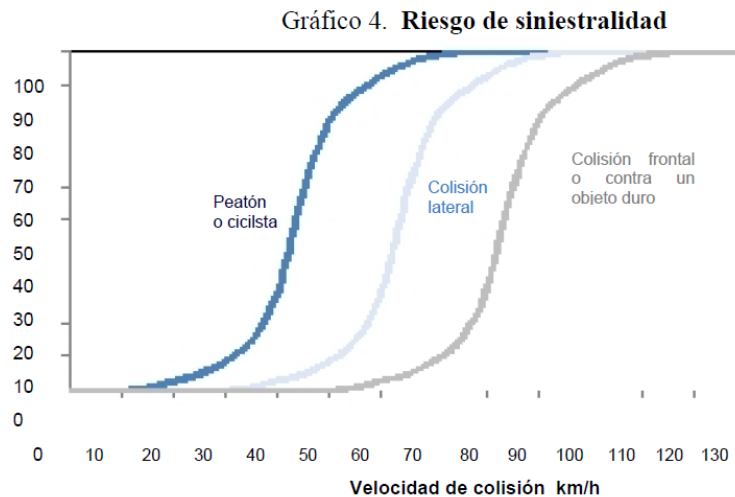
¹⁵ SOSTENIBILIDAD Y SEGURIDAD :Visión y marco para lograr cero muertes en las vías

la Salud y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) . La seguridad vial de las personas es, en últimas, la garantía de acceso a otros derechos; la educación, el trabajo, etc.; el derecho a moverse en medio motorizados o no motorizados en condiciones de seguridad, sin que la acción comprometa la vida y la integridad física.

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

¿Porqué la velocidad?, La velocidad es el factor determinante porque aumenta el riesgo de sufrir eventos de tránsito y, tal como se muestra en la figura 9, aumenta la gravedad de las lesiones, en particular, en el caso de los actores más vulnerables en las vías (motociclistas, ciclistas y peatones); al aumentar la velocidad del impacto, las fuerzas que debe absorber el cuerpo humano (ocupantes del vehículo o los usuarios vulnerables) aumentan drásticamente, de acuerdo a los principios de la energía cinética. Según la OMS, “la velocidad es el núcleo del problema de los traumatismos causados por el tránsito. Más precisamente, las velocidades excesivas o inapropiadas son el factor de riesgo clave de las colisiones, las muertes y los traumatismos causados por el tránsito. El exceso de velocidad es un problema común a todos los países. Un estudio realizado en los países de la OCDE demostró que, normalmente, entre un 40% y un 50% y hasta un 80% de los conductores conducían excediendo los límites de velocidad indicados, mientras que en los países de ingresos bajos y medianos la proporción de vehículos que transitaban a una velocidad excesiva era similar”.

Figura 9. Probabilidad de lesión o muerte en un siniestro vial según la velocidad

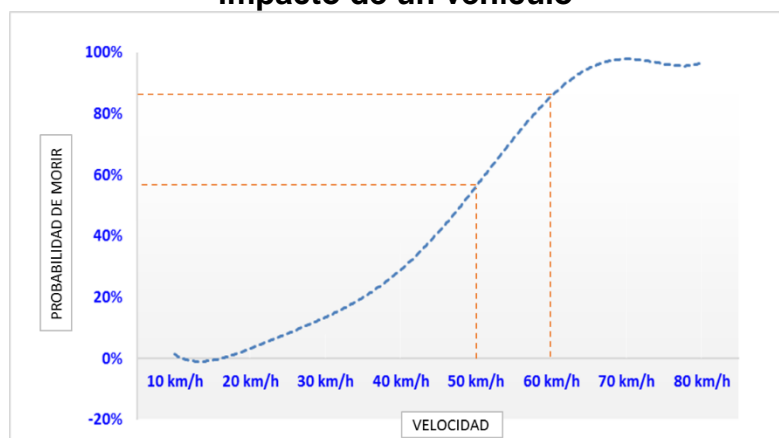


Tomado de OBJETIVO CERO Objetivos ambiciosos para la Seguridad Vial y el Enfoque sobre un Sistema Seguro, OCDE/FIT (2008)

La velocidad excesiva o inadaptada reduce el tiempo de reacción, dificulta el control del vehículo y la rectificación de la trayectoria, aumenta la agresividad y el estrés del conductor y altera el funcionamiento sensorial (disminuyendo el campo visual, por ejemplo) y fisiológico (aumentando el nivel de fatiga, entre otros

efectos). Los sistemas de protección de los ocupantes son muy eficaces a velocidades bajas o moderadas. Sin embargo, no pueden proteger adecuadamente a los ocupantes de un vehículo frente a velocidades de impacto elevadas y en menor escala, a los usuarios vulnerables. Los usuarios vulnerables están especialmente expuestos a los impactos (especialmente en zonas urbanas) a velocidades por encima de los límites de la tolerancia humana. La posibilidad de evitar colisiones se reduce cuando la velocidad aumenta. Entre 30 y 50% de todos los accidentes mortales están relacionados con la velocidad; **una disminución de 5% en la velocidad promedio puede resultar en una reducción de 30% en el número de colisiones mortales**¹⁶.

Figura 10. Probabilidad de muerte en peatones, según la velocidad de impacto de un vehículo

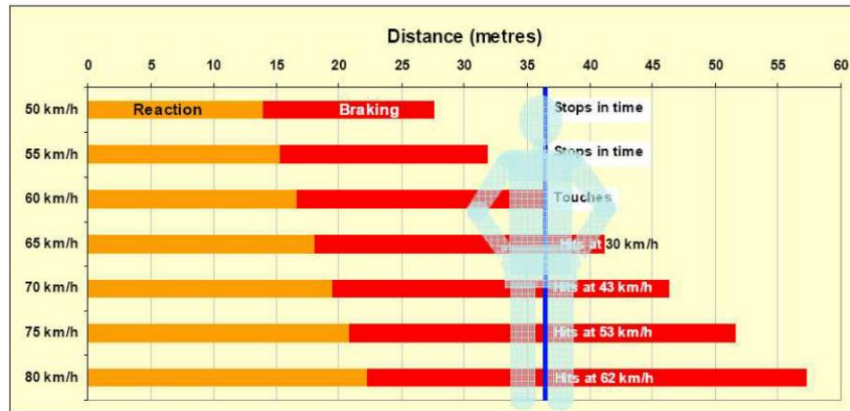


Fuente: Fuente: Pasanen E, 1991

Como se evidencia en la Figura 10, los peatones incurren en un riesgo de aproximadamente el 80% de morir atropellados a una velocidad de impacto de 50 Km/h, mientras que el riesgo se reduce a un 10% con una velocidad de 30 Km/h. Para los ocupantes del automóvil, el llevar puestos los cinturones de seguridad en carros bien diseñados, puede proporcionarles protección para una velocidad máxima de 70 Km/h en impactos frontales y de 50 Km/h en impactos laterales.

Figura 11. Distancia de frenado a distintas velocidades (incluyendo un tiempo de reacción de aproximadamente 1 segundo)

¹⁶ Control de la Velocidad. Organización Mundial de la Salud (2017)



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

Dentro de las recomendaciones a Colombia de la OCDE/FIT en su estudio Benchmarking de la seguridad vial en América Latina (2017), se encuentra: “Implementar una política firme de gestión de la velocidad y, en particular: aplicar un límite de velocidad por defecto en zonas urbanas de 50 km/h, promover velocidades de 30 km/h cerca de zonas residenciales/de recreación/escuelas/paseos de compras, y permitir mayores límites de velocidad únicamente donde los usuarios motorizados y no motorizados tengan lugares de circulación independientes”. En Colombia, la velocidad es la principal causa de muerte en eventos de tránsito en áreas urbanas. Para el año 2019, el 83.4% de las muertes en eventos de tránsito fueron actores vulnerables (motociclistas (52.1%), peatones (25%) y ciclistas (6.3%)). El 57,6% de todos los vehículos son motocicletas. En las principales ciudades, los peatones representan alrededor del 28%, las motocicletas alrededor del 12% y los ciclistas alrededor del 1% al 7% de todos los viajes diarios en un día laboral, es decir, cerca del 50% de los viajes diarios que se hacen en las ciudades de Colombia son realizados por actores vulnerables.

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

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

En Francia, por ejemplo, mostraron que 60% a 75% de la disminución de la mortalidad constatada desde 2002 pueden ser atribuidas a la puesta en marcha de

los dispositivos de despliegue de los radares¹⁷; la proporción de muertes en eventos de tránsito debidas a lo respeto de las velocidades máximas permitidas ha disminuido de 45% a 28% entre los años 2001 y 2010. Se calcula que los radares han evitado unas 15.000 muertes y 62.000 heridos. La tasa de mortalidad por cada 100.000 vehículos disminuyó de 1.86 en noviembre de 2003 a 1.07 en octubre de 2010, una disminución de 42%. El radar ha tenido principalmente un efecto en los excesos de velocidad grandes y medianos. La fracción de accidentes mortales atribuibles a los excesos de velocidad grandes (20 Km/h por encima de la velocidad autorizada) ha disminuido del 25% al 6% en una década. La caída fue notable entre 2003 y 2004, es decir, justo después de la implementación de los dispositivos de medición de la velocidad. La fracción de los excesos moderados de velocidad (entre 10 y 20 Km/h por encima del límite) pasó del 13% al 9%. Debido a los dispositivos de medición de velocidad, los conductores han reducido significativamente su velocidad promedio de 91 km/h a 80 km/h, lo cual contribuyó a una disminución promedio de accidentes fatales cerca de los dispositivos del 66%. En 10 años, entre 2003 y 2012, los dispositivos de medición de velocidad salvaron 23,000 vidas. En muchos casos se ha logrado una dramática disminución de muertes y heridos en las proximidades de algunos de los dispositivos de medición de velocidad. En algunos de estos sitios se ha pasado a cero muertes y heridos debido a esos dispositivos. Esta evidencia se explica por un descenso muy consecuente de la proporción de eventos de tránsito resultantes de las velocidades más altas (superiores a 20Km/h), el número de muertes debidas a los pequeños excesos de velocidad (inferiores a 10Km/h), como se indica, se mantuvieron prácticamente constantes.

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

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

¹⁷ Carnis L, Blais E. An assessment of the safety effects of the French speed camera program. Accident Analysis Prevention (2013)

las cámaras de foto detección. Además, cabe resaltar, que la disminución en los puntos de foto detección en el periodo comparado 2015 y 2016 es del 27% frente a la disminución del 3% de los eventos de tránsito en Cali.

Según el Instituto Nacional de Medicina Legal, con base en la información disponible (42% de los casos que se ha podido determinar la causa del hecho) da cuenta que los excesos de velocidad se encuentran presentes en por lo menos un 40% como causa probable del hecho situándose en la segunda causa de muerte por eventos de tránsito. En el 58% de los casos no se ha podido determinar dicha causa (cf. Tablas 2 y 3).

Tabla 2. Muertes en eventos de transporte según causa probable del hecho. Colombia (2018 y 2019)

HIPÓTESIS DE CAUSA PROBABLE	FALLECIDOS		
	2018	2019	Total
Sin Información	4304	4167	8471
Otra	1100	1104	2204
Desobedecer Señales De Tránsito	549	627	1176
Exceso De Velocidad	575	596	1171
Embriaguez (Alcohólica Y No Alcohólica)	129	146	275
Posibles Fallas Mecánicas	93	77	170
Malas Condiciones De La Vía	52	56	108
Contravía	22	33	55
Malas Condiciones Climáticas	21	16	37
Pasar En Semáforo En Rojo	5	4	9
Total general	6850	6826	13676

Fuente: Muertes en Eventos de Transporte, Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, (2018 y 2019)

Tabla 3. Lesiones no fatales en eventos de transporte según causa probable del hecho. Colombia (2018 y 2019)

HIPÓTESIS DE CAUSA PROBABLE	FALLECIDOS		
	2018	2019	Total
Otra	21.237	19.575	40.812
Desobedecer Señales De Tránsito	8.621	8.174	16.795
Exceso De Velocidad	7.444	6.913	14.357
Embriaguez (Alcohólica Y No Alcohólica)	995	979	1.974
Pasar En Semáforo En Rojo	393	375	768
Falta De Mantenimiento Mecánico	313	307	620
Posibles Fallas Mecánicas	274	248	522
Malas Condiciones En La Vía	161	161	322
Malas Condiciones Climáticas	52	50	102
Sin Información	27	30	57
Total general	39.517	36.812	76.329
FALLECIDOS	549	627	
LESIONADOS	7.444	6.913	
TOTAL VÍCTIMAS (lesión y muerte)	7.993	7.540	

Fuente: Muertes en Eventos de Transporte, Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, (2018 y 2019)

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

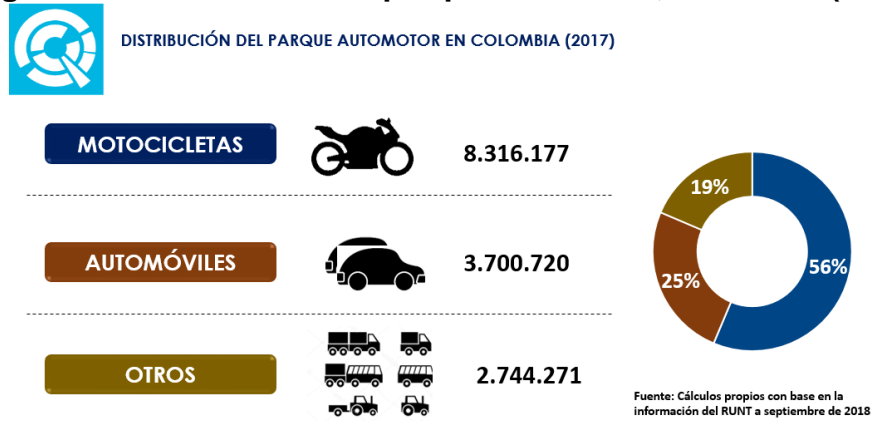
Lo anteriormente expuesto nos permite afirmar el hecho que el riesgo de muerte o lesión aumenta en función de la velocidad, más allá de si ésta se encuentra o no, por encima de la velocidad máxima permitida, por lo tanto, actuar sobre la distribución de las velocidades para reducir, de manera contundente y rápida, el riesgo de mortalidad, se reduce a dos medidas esenciales y complementarias: reforzar los dispositivos de control sanción automático y disminuir las velocidades máximas permitidas.

¿Por qué la seguridad de los vehículos? Los efectos de las mejoras de los estándares de seguridad vehicular están, esencialmente, relacionados con la posibilidad que éstos ofrecen de reducir y compensar el error humano y, de reducir el impacto de la colisión tanto para los ocupantes del vehículo, como para los usuarios fuera de él. El Informe del Bien Público Regional desarrollado por el Banco Interamericano de Desarrollo y el LATIN-NCAP ¹⁸ da cuenta que en América Latina se podrían salvar cerca de 40 mil vidas mejorando los estándares de seguridad vial de los vehículos que se comercializan en la región. Afirma el informe “En América Latina se ha demostrado por parte de Latin NCAP que los automóviles de pasajeros que se venden en la región, a pesar de verse iguales que los mismos o similares modelos de mercados de economías maduras, muestran niveles de seguridad inferiores. La principal recomendación es establecer como obligatoria la homologación de los vehículos y componentes respecto de los 17 Reglamentos ONU consensuados (..). Los Reglamentos ONU dan la especificación técnica que debe cumplir un elemento de seguridad para cumplir efectivamente su función. Por ejemplo, un auto puede tener ABS, pero puede que este no logre cumplir la función para la que está diseñado en ciertas condiciones de conducción. Las normas ONU además determinan técnicamente que parámetros deben cumplir las tecnologías para proteger efectivamente. Un airbag puede ser una “bolsa inflable” pero, si, por ejemplo, es muy rígida al inflarse puede dañar al pasajero o si es que no tiene suficiente presión podría no protegerle. Los Reglamentos ONU describen el comportamiento que deben cumplir cada tecnología en el automóvil”.

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

¹⁸ BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO-BID, Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de los Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor, (2019)

Figura 12. Distribución del parque automotor, Colombia (2018)



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

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

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

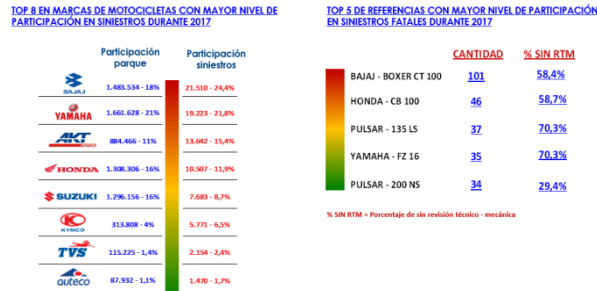
Figura 13. Ficha técnica de los eventos donde se involucraron las dos ruedas motorizadas. Colombia (2017)



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

Las marcas que tienen mayor prevalencia de eventos de tránsito se observan en la figura 14.



Figura 14: Distribución del parque automotor de dos ruedas motorizadas involucradas en eventos de tránsito según marca del vehículo. Colombia (2017)



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

A continuación se muestran las características técnicas de las 5 referencias que tuvieron mayor participación en los eventos de tránsito:

Figura 15. Top 5 para referencias de dos ruedas motorizadas con mayor participación en siniestros durante , Colombia (2017)

<p>2.</p> 	REFERENCIA	AKT - AK125 NKDR
	CANTIDAD DE SINIESTROS 2017	2.881
	CANTIDAD DE FATALIDADES 2017	33
	SIN RTM EN CASO DE FATALIDAD	58%
	PARQUE RODANTE	85.240
	INDICE DE MORTALIDAD	39
	AÑO DE FABRICACIÓN MÁS RECURRENTE EN FATALIDAD	2.016
	CILINDRAJE EN CENTÍMETROS CÚBICOS	125
<p>3.</p> 	REFERENCIA	YAMAHA - YW125X - BWS 125X
	CANTIDAD DE SINIESTROS 2017	2.270
	CANTIDAD DE FATALIDADES 2017	24
	SIN RTM EN CASO DE FATALIDAD	38%
	PARQUE RODANTE	125.309
	INDICE DE MORTALIDAD	19
	AÑO DE FABRICACIÓN MÁS RECURRENTE EN FATALIDAD	2.016
	CILINDRAJE EN CENTÍMETROS CÚBICOS	125

4.



REFERENCIA	<u>YAMAHA - YW125</u>
CANTIDAD DE SINIESTROS 2017	2.177
CANTIDAD DE FATALIDADES 2017	19
SIN RTM EN CASO DE FATALIDAD	32%
PARQUE RODANTE	125.767
INDICE DE MORTALIDAD	15
AÑO DE FABRICACIÓN MÁS RECURRENTE EN FATALIDAD	2.013
CILINDRAJE EN CENTÍMETROS CÚBICOS	125

5.

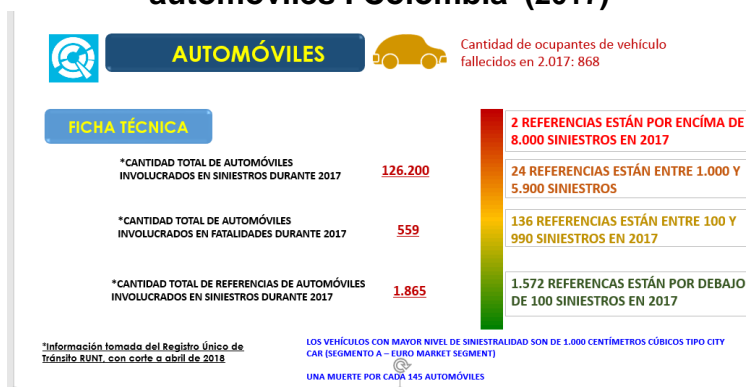


REFERENCIA	<u>KYMCO - AGILITY RS NAKED</u>
CANTIDAD DE SINIESTROS 2017	1.770
CANTIDAD DE FATALIDADES 2017	10
SIN RTM EN CASO DE FATALIDAD	60%
PARQUE RODANTE	72.561
INDICE DE MORTALIDAD	14
AÑO DE FABRICACIÓN MÁS RECURRENTE EN FATALIDAD	2.013
CILINDRAJE EN CENTÍMETROS CÚBICOS	125

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

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

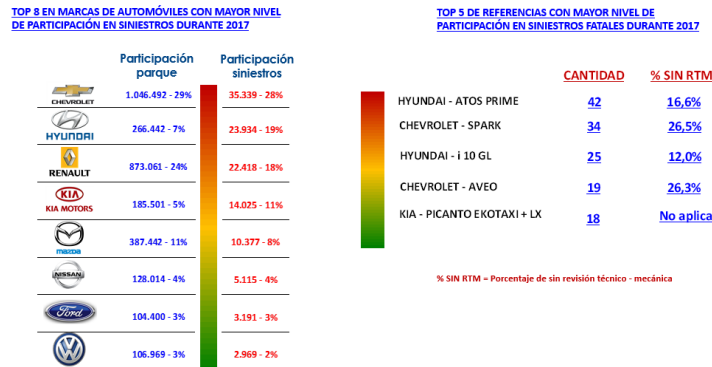
Figura 16. Ficha técnica de los eventos donde se vieron involucrados automóviles . Colombia (2017)



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

A continuación se muestra las marcas de mayor prevalencia en eventos de tránsito:

Figura 17: Distribución del parque automotor de automóviles involucrados en eventos de tránsito según marca del vehículo. Colombia (2017)



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

En relación con el Top 5 de los automóviles que tuvieron la mayor participación en eventos de tránsito, llama la atención que dos de estos vehículos pertenezcan al sector de transporte público individual

Figura 18: Top 5 para referencias de vehículos con mayor participación en siniestros durante , Colombia (2017)



3.



REFERENCIA	HYUNDAI - i 10 GL
CANTIDAD DE SINIESTROS 2017	5.912
CANTIDAD DE FATALIDADES 2017	25
SIN RTM EN CASO DE FATALIDAD	12%
PARQUE RODANTE	34.037
INDICE DE MORTALIDAD	73
AÑO DE FABRICACIÓN MÁS RECURRENTE EN FATALIDAD	2.014
CILINDRAJE EN CENTÍMETROS CÚBICOS	1.086
CANTIDAD DE AIRBAGS	CERO
CUENTA CON FRENOS ABS?	NO
CUENTA CON CONTROL DINÁMICO DE ESTABILIDAD?	NO
VALORACIÓN LATIN NCAP	SIN VALORACIÓN
NACIONALIDAD	KOREANA

4.



REFERENCIA	CHEVROLET - SAIL
CANTIDAD DE SINIESTROS 2017	5.668
CANTIDAD DE FATALIDADES 2017	14
SIN RTM EN CASO DE FATALIDAD	NO APLICA
PARQUE RODANTE	91.965
INDICE DE MORTALIDAD	15
AÑO DE FABRICACIÓN MÁS RECURRENTE EN FATALIDAD	2.014
CILINDRAJE EN CENTÍMETROS CÚBICOS	1.398
CANTIDAD DE AIRBAGS	1
CUENTA CON FRENOS ABS?	NO
CUENTA CON CONTROL DINÁMICO DE ESTABILIDAD?	NO
VALORACIÓN LATIN NCAP	Adulto:0, Niño:★★
NACIONALIDAD	COLOMBIA

5.



REFERENCIA	KIA - PICANTO EKOTAXI + LX
CANTIDAD DE SINIESTROS 2017	4.231
CANTIDAD DE FATALIDADES 2017	18
SIN RTM EN CASO DE FATALIDAD	NO APLICA
PARQUE RODANTE	18.805
INDICE DE MORTALIDAD	96
AÑO DE FABRICACIÓN MÁS RECURRENTE EN FATALIDAD	2.016
CILINDRAJE EN CENTÍMETROS CÚBICOS	1.248
CANTIDAD DE AIRBAGS	CERO
CUENTA CON FRENOS ABS?	NO
CUENTA CON CONTROL DINÁMICO DE ESTABILIDAD?	NO
VALORACIÓN LATIN NCAP	SIN VALORACIÓN
NACIONALIDAD	KOREANA

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

Figura 19. Comportamiento de la tasa de mortalidad por grupos de referencia según el número de casos, Colombia (2017)

Grupo	Cantidad de referencias	Promedio de mortalidad por cada referencia	Promedio en la tasa de mortalidad* cada 100.000	Tasa más alta / referencia	Nivel de riesgo
10 a 42 muertes	10	20	42	106  PICANTO EKOTAXI + LX - 2015	
2 a 7 muertes	61	3	33  RIO SEPHIA EX - 2012		
1 muerte	92	1	38  MAZDA 6 - 2006		

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

Según el Informe del BID, los efectos de incorporar los reglamentos técnicos conforme al Foro para la Armonización WP29 en América Latina en la disminución de lesiones corporales fatales , permitirían:

- Para el efecto del ESC (incluidos los efectos del ABS) se obtendría como resultado la reducción de entre 10,000 a 37,000 muertes al año, con una estimación general de 22,800 (19%) menos muertes en la región;
- También se observa que los cinturones de seguridad son una tecnología altamente efectiva para proteger a los pasajeros, y que además está disponible en casi todos los vehículos de la región, pero lamentablemente su uso continúa siendo bajo. El aumento en el uso del cinturón de seguridad por parte de todos los ocupantes, conllevaría a una reducción estimada de entre 11,000 a 18,000 muertes al año, con una estimación general de 14,200 (12.1%) menos fatalidades en la región.

CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El objetivo principal de este proyecto de ley es garantizar a través de la Seguridad Vial la protección de los derechos fundamentales a la vida, la integridad personal y la salud, así como el derecho colectivo a un ambiente sano regulado desde un enfoque de sistema seguro cuyo eje central en la protección de las personas.

Bajo estos principios, esta iniciativa legislativa consagra la obligatoriedad de las normas WP 29, sobre seguridad vehicular, esta reglamentación unificada por el Foro de Seguridad Vial de las Naciones Unidas, contempla tres Acuerdos Internacionales sobre seguridad vial.

De acuerdo con el Libro Azul WP 29, sobre funcionamiento y participación:

Como foro permanente de debate en el marco institucional del Comité de Transportes Interiores de la CEPE, el Foro Mundial WP.29 cuenta con un mandato y un reglamento específico. Es esencial la buena administración de los tres Acuerdos Internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor: los Acuerdos de 1958 y 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio.

El WP.29 asegura la uniformidad entre los reglamentos y normas elaborados en el marco jurídico de esos tres Acuerdos de las Naciones Unidas. El Foro Mundial es un foro universal único en el que participan naciones de todo el mundo. Todo país Miembro de las Naciones Unidas puede participar en sus actividades y está invitado a adherir a uno o más de dichos Acuerdos sobre vehículos. Todas las organizaciones regionales de integración económica (REIO) creadas por los países pueden también participar y, si lo permiten sus disposiciones subsidiarias, convertirse en partes contratantes de los Acuerdos¹⁹.

Colombia se ha convertido en la despensa de vehículos que no aceptan en el mundo desarrollado, pagamos más pero no tenemos las mismas condiciones mecánicas de seguridad activa y pasiva, el País debe dar el paso a la Armonización Vehicular para garantizar que los vehículos sean seguros.

En este mismo sentido, de Seguridad Vial, bajo el concepto de seguridad vehicular, se reforma el Código Nacional de Tránsito, para incorporar normas sobre velocidades máximas permitidas, en perímetros urbanos será de hasta 40 Km/h y en vías nacionales de 90 Km/h. El error humano es inherente al Sistema Tráfico, y, por lo tanto, el Sistema debe ser diseñado para compensar ese error. En seguridad vial el principal detonante de los accidentes es la velocidad, el cuerpo humano no está diseñado para absorber la energía cinética que se desprende de una conducción a altas velocidades. La heterogeneidad de actores y del parque automotor en el sistema tráfico (Peatones, motociclistas y Ciclistas, vehículos) obliga a proteger a los más vulnerables de velocidades inadaptadas.

Se incorporan también normas sobre seguridad en motocicletas, bajo los siguientes parámetros:

1. Utilización de cascos adecuados, que cumplan los estándares necesarios de seguridad, so pena de inmovilización del vehículo. Algunas personas utilizan cascos que no corresponden a su talla, que no garantizan la seguridad de cabeza y rostro e incluso, algunas utilizan cascos reparados, en estas circunstancias un accidente de tránsito necesariamente terminará en la muerte o graves lesiones para el motociclista.

¹⁹https://www.cepal.org/sites/default/files/events/files/libro_azul_wp.29_-_2012-1s_espanol.pdf

2. Cinturón de seguridad. En los carros se ha demostrado la eficiencia en protección y seguridad que representan los cinturones de seguridad, el uso de este elemento por parte de todos los ocupantes, disminuya la gravedad de las lesiones en caso de colisión.
3. Carriles Exclusivos. Si bien es cierto que desde el año 2002 se dejó en manos de las entidades territoriales la existencia de carriles exclusivos, se hace necesario ahora garantizar que esta disposición sea obligatoria en ciudades de más de cien mil habitantes, máxime cuando el contexto actual señala que aumentara la demanda por desplazamientos individuales en los modos motorizados y no motorizados.
4. Sistema de encendido automático de luces, sistemas de frenado antibloqueo o cojines de aire. Son los dispositivos que tienen mayor efecto en relación con la seguridad de los motociclistas. La utilización de las luces, que garantizan la ubicación del vehículo en medio de los carros, no obstante, no siempre los motociclistas atienden a esta disposición, es por esto que se propone que se torne obligatoria la existencia de tecnologías que garanticen el encendido automático de las luces.

En el código Nacional de Tránsito se incorpora también la regulación sobre las licencias de conducción, admitiendo como hasta este momento la enseñanza en centros particulares, pero bajo la evaluación de capacidad y aptitud por parte del Estado.

Por otra parte, se hace una adición a la Ley 599 de 2000, en los delitos que protegen la seguridad pública, para tres tipos penales que castigan conductas que ponen en peligro la vida y la integridad de las personas a saber, la conducción sin licencia o con la licencia suspendida, la conducción bajo el influjo del licor o de sustancias psicoactivas o psicotrópicas y la conducción por encima de la velocidad permitida.

Tal y como lo mencionara Eugenio Zaffaroni²⁰ *“Esta tipificación penal, que protege a la sociedad en general, resguarda la convivencia de todos los habitantes de la Nación, y se dirige a disuadir aquellas conductas que provocan perturbación y serias alteraciones en el desenvolvimiento de la vida en comunidad”*. Es así como cuando de forma arbitraria un coasociado promueve la comisión de conductas típicas debe ser sancionado por el Estado y esta pena debe ser proporcional al daño que se causa o que se podría causar.

Se crea el Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas y registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión, para poder determinar con los datos estadísticos

²⁰ZAFFARONI, Eugenio Raúl, “Código penal y normas complementarias. Análisis doctrinal y jurisprudencial. Tomo 9. Ed. Hammurabi, 2010. p292.

necesarios las principales causas de los siniestros viales que implican la calidad de los vehículos, la velocidad y el estado de las vías.

Finalmente, para garantizar la autonomía administrativa, presupuestal y financiera de la Agencia de Seguridad Vial se propone que esta entidad pase a ser parte del Departamento Administrativo de la Presidencia de la República.

NECESIDAD DE UNA LEY ESTATUTARIA

Si bien es cierto que este proyecto de ley, contiene una serie de medidas que reforman leyes que no son de contenido estatutario, a través de los principios orientadores de esta iniciativa se busca establecer el concepto de Seguridad Vial, orientado hacia la protección de los derechos fundamentales a la vida, la integridad personal y la salud, que deben ser los ejes orientadores de este principio determinante de diferentes políticas públicas.

La jurisprudencia constitucional²¹ ha establecido que la Seguridad Vial es un derecho y como tal bajo el concepto de los fines del Estado contenidos en el artículo 2º de la Constitución Política, deben las autoridades del Estado garantizar el cumplimiento de este derecho, que protege no solo derechos colectivos como la protección adecuada del espacio público o el ambiente²².

En marzo de 2018, el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los derechos humanos, ha declarado *“La seguridad vial es una cuestión de derechos humanos. Hoy, el derecho internacional impone obligaciones afirmativas a todos los Estados para que tomen todas las medidas razonables para proteger el derecho a la vida, el derecho a la seguridad personal, el derecho a la salud y el derecho al desarrollo de todas las personas”*.

La seguridad vial de las personas es, en últimas, la garantía de acceso a otros derechos como la salud, la educación, el trabajo, por supuesto garantía de protección del derecho a la vida y la integridad personal; la acción de movilizarse en medio motorizados o no motorizados en condiciones de seguridad, sin que la acción comprometa la vida y la integridad física. En este sentido, y frente a las alarmantes pérdidas de vida en todo el mundo, en particular, la región, en el año 2011 durante el I Foro Iberoamericano de Jueces y Fiscales para la Seguridad Vial se suscribió una declaración que planteaba la conveniencia de considerar la seguridad vial como un bien jurídico objeto de protección. Señala la Organización Mundial de la Salud que “el incremento del transporte vial también ha supuesto una carga importante para la salud de las personas, que se manifiesta en forma de traumatismos por accidentes de tránsito y enfermedades respiratorias(..) y otras repercusiones económicas y sociales.

La sentencia C-144-09 de la Corte Constitucional aseveró: “el transporte terrestre es una actividad social y económica que permite materializar el derecho de libre

²¹ Sentencias C-335-03, C-1090-03, C-468-11.

²² Artículos 79 y 82 de la Constitución Política.

movimiento y circulación, así como otros derechos vinculados a aquel, como la libertad económica, la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte. Con su ejercicio se ponen en riesgo derechos fundamentales de los ciudadanos: vida, integridad y seguridad, genera igualmente un impacto en derechos colectivos como el ambiente sano y el uso del espacio público. En consideración a esto la regulación por el Legislador es tan importante, al punto tal de que la Corte ha reconocido que es “legítima una amplia intervención policiva del Estado... con el fin de garantizar el orden, y proteger los derechos”.

Así las cosas, es necesario a través de una norma de carácter estatutario fijar los parámetros generales de protección de los derechos fundamentales a la vida, la integridad personal y la salud de todos los habitantes en el territorio colombiano, con el objetivo de proteger estos derechos a través de la Seguridad Vial y la protección ante la violencia vial, que a lo largo de los últimos años ha dejado como resultado un importante número de muertes y lesiones.

CONCLUSIÓN

En este proyecto de ley, bajo un enfoque de protección de derechos, se consagran una serie de medidas que garanticen la protección de la vida y la integridad de las personas, con unas precisas obligaciones del Estado ante la Seguridad Vial y la prevención de la Violencia Vial, segunda causa de muerte en Colombia y de forma dramática la primera causa de muerte en niños y niñas entre los cinco y catorce años.

CONFLICTO DE INTERESES

De conformidad con la ley 2003 de 2019, que reformó la ley 5 de 1992 en lo relativo al régimen de conflicto de interés de los congresistas, se señala que esta propuesta legislativa se enmarca dentro de las causales de ausencia de conflicto de interés, específicamente la prevista en el literal a “a) *Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de Ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.*”, dado que tiene por propósito proteger la vida, la integridad y la salud de las personas a través del concepto integral de Seguridad Vial y la prevención, desde diferentes aspectos, de la violencia vial.

Cordialmente,



ROY BARRERAS
Senador

