

Bogotá D.C., Agosto del 2024.

Doctor

GREGORIO ELJACH PACHECO

Secretario General

Senado de la República

Ciudad

Asunto: Radicación del Proyecto de Ley “Por medio de la cual se establece la seguridad vial del motociclista como política de Estado, se incentiva el buen comportamiento y los buenos hábitos de conducción en la vía y se dictan otras disposiciones”

Reciba un cordial saludo Dr. Eljach,

En nuestra calidad de Congresistas de la República y en uso de las atribuciones que nos han sido conferidas constitucional y legalmente, respetuosamente nos permitimos radicar el siguiente Proyecto de Ley:

- Proyecto de Ley No. 203 de 2024 Senado, “Por medio de la cual se establece la seguridad vial del motociclista como política de Estado, se incentiva el buen comportamiento y los buenos hábitos de conducción en la vía y se dictan otras disposiciones”

Cumpliendo con el pleno de los requisitos contenidos en la Ley 5 de 1992, le solicitamos se sirva dar inicio al trámite legislativo respectivo.

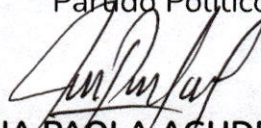
Cordialmente,



MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE

Senador de la República

Partido Político MIRA



ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA

Senadora de la República

Partido Político MIRA



IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ

Representante a la Cámara por Bogotá

Partido Político MIRA



CARLOS EDUARDO GUEVARA V.

Senador de la República

Partido Político MIRA

PROYECTO DE LEY N° 203 DE 2024 SENADO

“Por medio de la cual se establece la seguridad vial del motociclista como política de Estado, se incentiva el buen comportamiento y los buenos hábitos de conducción en la vía y se dictan otras disposiciones”

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer la seguridad vial del motociclista como política de Estado, incentivar el buen comportamiento y los buenos hábitos de conducción en las vías, mediante la implementación de medidas que promuevan una mayor capacitación, seguimiento y análisis estadístico de la accidentabilidad, uso de elementos de protección y concientización de los motociclistas.

Artículo 2°. Ámbito de aplicación. La presente ley regirá en todo el territorio nacional. Las autoridades de tránsito no podrán realizar actuaciones y/o conductas discriminatorias, arbitrarias o subjetivas en contra de los usuarios de motocicletas, garantizando así el principio de igualdad frente a otros actores viales.

Parágrafo: Las Entidades Territoriales revisarán los actos administrativos vigentes que infrinjan lo estipulado en este artículo, y realizarán la depuración normativa necesaria, so pena de incurrir en falta grave.

Artículo 3°. Definiciones: Para efectos de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Enfoque de Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a recibir impactos físicos graves causados por siniestros viales, y reconoce que el sistema se debe concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son: infraestructura vial segura, velocidades seguras, vehículos seguros, comportamiento de todos los actores viales seguros, cumplimiento de las normas de tránsito y de seguridad vial, atención integral a las víctimas de siniestros viales, gobernanza y gestión del conocimiento. Este enfoque de sistema seguro se deberá implementar con el objetivo de reducir

significativamente el número de fallecidos y lesionados graves con ocasión de siniestros viales.

Visión Cero: Es la estrategia que tiende a evitar fallecimientos y lesiones graves en siniestros viales.

Comportamiento Seguro: Es conducir evitando accidentes, a pesar de las condiciones adversas y de las acciones incorrectas de los demás; acatando las normas de tránsito y fomentando hábitos de conducción segura, conforme a lo establecido en la Ley 1503 de 2011 o la que haga sus veces.

Sistema de Contención Vehicular: Dispositivos que se instalan en los márgenes o medianas de las vías cuya finalidad es retener y redireccionar los vehículos que han perdido el control con el fin de evitar lesiones graves o fatales en los ocupantes de los vehículos, usuarios de las vías y demás personas u objetos situados en inmediaciones de la vía. Los sistemas de contención vehicular comprenden las barreras de seguridad laterales o longitudinales, pretiles, atenuadores de impacto, terminales o transiciones, entre otros.

Artículo 4º. La seguridad vial del motociclista como política de Estado. Establézcase la seguridad vial de los motociclistas como Política de Estado en todo el territorio nacional, la cual tendrá como objetivo reducir de manera eficiente y eficaz la siniestralidad vial del motociclista.

Parágrafo 1º. Las entidades territoriales deberán diseñar un capítulo especial para los motociclistas dentro de sus planes de movilidad o de seguridad vial, en donde se establezcan medidas, programas, campañas y proyectos que garanticen una conducción segura de los motociclistas en las vías, localización y señalización de zonas de alta accidentalidad, y la reducción de siniestros viales.

Parágrafo 2º. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, en coordinación con el Ministerio de Ciencia Tecnología e Innovación, serán los responsables de establecer líneas de investigación dirigidas a evaluar los avances tecnológicos en seguridad vial, infraestructura segura y siniestralidad vial, entre otros temas. Estas líneas y sus productos, deberán ser ingresadas dentro del Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación (SNCTI).

Parágrafo 3°. En los informes de gestión que deben presentar al Congreso de la República, deberán incluir un capítulo en donde se detalle los avances tecnológicos obtenidos en virtud a este artículo.

Parágrafo 4°. Los productos de las investigaciones y avances tecnológicos en infraestructura segura y siniestralidad vial, deberán ser tenidos en cuenta durante la preparación, elaboración y aprobación de los respectivos planes de desarrollo territorial, planes maestros de movilidad, planes de seguridad vial y/o cualquier otro instrumento de planificación territorial. Las corporaciones públicas podrán realizar, en cualquier momento, el control político necesario sobre este tema.

Artículo 5°. Modifíquese el parágrafo 2° y adiciónese dos párrafos al artículo 5 de la ley 769 del 2002, el cuál quedará así:

Parágrafo 2°. La información vial y la señalización urbana, deberá hacerse con material antivandálico, vitrificado, que garantice una vida útil mínima de 10 años y, cuando así se aconseje, material y/o pintura antideslizante y retrorreflectante.

Parágrafo 3°. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial y los entes territoriales, fortalecerán las medidas pertinentes en materia de señalización vial, con el fin de advertir y/o prevenir a los actores viales, en especial a los usuarios de motocicletas de zonas críticas de siniestralidad.

Parágrafo 4°. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, actualizarán tanto los reglamentos técnicos de infraestructura como el reglamento técnico referente a los sistemas de contención vehicular para motocicletas, teniendo en cuenta las mejores prácticas internacionales vigentes, que permitan minimizar las lesiones graves y/o fatales para los motociclistas. Estos reglamentos deberán ser implementados en vías urbanas y nacionales.

Artículo 6°. Adiciónese un parágrafo al artículo 13 en la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Parágrafo: La Superintendencia de Transporte, verificará semestralmente el cumplimiento por parte de los Centros de Enseñanza Automovilística de lo dispuesto en el presente artículo. También verificará el cumplimiento de los contenidos curriculares para la formación de instructores en conducción, en

especial los de motocicletas. So pena de las sanciones disciplinarias a que haya lugar.

Artículo 7°. Modifíquese el párrafo 3° del artículo 14 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Parágrafo 3°: La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte. La cual verificará semestralmente el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo, así como que los contenidos curriculares para la formación de aspirantes a obtener o recategorizar la licencia de conducción, especialmente en lo que respecta a motocicletas, sean adecuados y estén actualizados.

Artículo 8°. Visitas de Inspección. Los organismos de tránsito territorial podrán realizar visitas de inspección a los Centros de Enseñanza Automovilística en su jurisdicción, para verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en la ley. Los funcionarios encargados de estas visitas deben acreditar su identidad y rol de autoridad. Por cada visita, se levantará un informe que contenga los resultados de la inspección, el cual deberá ser enviado a la Superintendencia de Transporte, dentro de los 15 días siguientes a la visita, para lo de su competencia.

Artículo 9°. Modifíquese el literal d) y adiciónese un párrafo, al artículo 19 de la Ley 769 de 2002, los cuales quedarán así:

d) Obtener un certificado de capacitación en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT. Los Centros de Enseñanza Automovilística deberán acreditar, que el aspirante cursó y aprobó un mínimo de diez (10) horas en seguridad vial, destrezas y pericia en la conducción.

(...)

Parágrafo 2°. El certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz, expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores registrado ante el RUNT, podrá ser utilizado para la realización de trámites simultáneos para todo tipo de vehículos, sin necesidad que el usuario deba hacer cada vez un examen diferente, o pago por el mismo concepto para la expedición de licencias de distintas categorías, siempre y cuando éste no sea mayor a 60 días desde su expedición.

Artículo 10°. Equipos de Protección para niños, niñas y adolescentes en Motocicletas. El Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo incluirá dentro de la norma técnica actual, las condiciones para la fabricación y/o importación, comercialización y adquisición de equipos de protección destinados a niños, niñas y adolescentes que viajen como acompañantes en motocicletas, según lo estipulado en la ley.

Parágrafo 1°. En todo caso, los menores de diez (10) años no podrán circular como acompañantes en motocicletas, bicicletas y/o vehículos similares, por cualquier clase de vía. Excepcionalmente se permitirán acompañantes a partir de los ocho (8) años de edad, siempre que los conductores sean el padre o la madre, el tutor o una persona debidamente autorizada por ellos y cumplan con todos los requisitos de ley para conducir esta clase de vehículos. Dichos menores deberán utilizar casco de seguridad debidamente homologado y cumplir cualquier otra medida de seguridad establecida reglamentariamente por el Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Parágrafo 2°. Quienes incurran en la infracción a esta norma, serán objeto de multa conforme a lo establecido en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, código nacional de tránsito.

Artículo 11°. Campañas para el uso de equipos de protección de motociclistas. En las campañas desarrolladas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial o la entidad encargada, dirigidas a los motociclistas, se enfatizará el uso obligatorio de cascos que cumplan con las normas técnicas correspondientes, así como el uso de prendas reflectivas, tanto para el conductor como para el acompañante, durante el horario establecido por la ley. Además, se promoverá la utilización voluntaria de elementos adicionales de protección para motociclistas.

Artículo 12°. Exención de IVA para Elementos de Protección de Motociclistas. Con el fin de promover el uso de elementos de protección para motociclistas, se autoriza al Gobierno Nacional para establecer en un término no mayor a 6 meses, la exención parcial entre el 30 y 70% del Impuesto sobre las Ventas (IVA) de manera permanente, a la importación, comercialización y venta de los siguientes artículos de protección: cascos de seguridad, chalecos reflectivos, guantes protectores, rodilleras y coderas, entre otros.

Parágrafo. El Ministerio de Hacienda, reglamentará lo pertinente.

Artículo 13°. De la circulación de motocicletas. Los respectivos Gobernadores y Alcaldes municipales y distritales, las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, podrán dictar actos administrativos que restrinjan la movilidad de motocicletas dentro del territorio de su jurisdicción.

Esta facultad sólo podrá ser ejercida en la medida necesaria e indispensable, y habiendo agotado previamente, otros tipos de medidas menos lesivas para el ciudadano; esto dentro del marco de la Constitución Política, el Código Nacional de Tránsito Terrestre y las demás normas de carácter nacional que regulen la materia dictadas por el Congreso de la República.

La justificación de estas medidas deberán contar con soportes en estadísticas, las cuales deberán publicarse previamente en la página web de la autoridad competente; además, la restricción deberá estar acorde con los criterios de necesidad, racionalidad, proporcionalidad y contar con conceptos previos favorables de la Personería y de la Defensoría del Pueblo, tanto para el acto administrativo inicial como para su renovación.

En el mencionado acto administrativo, la autoridad correspondiente deberá indicar con precisión el lapso durante el cual la medida de restricción de circulación de motocicletas se aplicará. La cual no podrá ser superior a quince (15) días calendario, con la posibilidad de extenderse máximo por dos períodos una vez que al finalizar el periodo anterior, no hubiere sido superada la situación que justificó la medida.

Se exceptúa del presente artículo lo estipulado en el parágrafo 1° del artículo 95 de la Ley 769 de 2002.

Parágrafo 1°. Con el fin de preservar la libertad ciudadana, la movilidad, el libre acceso y la libre circulación, en ningún caso esta facultad restrictiva podrá ser aplicada de manera general para el territorio nacional.

Parágrafo 2°. Con ocasión de las actividades de derecho al voto, no podrá aplicarse restricción alguna a la libre circulación de motocicletas, con o sin acompañante.

Parágrafo 3°. El procedimiento descrito en el presente artículo se aplicará, de igual forma, a todas las restricciones que las autoridades deseen imponer en su

respectiva jurisdicción territorial, incluyendo la limitación a la circulación nocturna de motocicletas y la venta de combustible para las mismas.

Artículo 14°. Asociaciones de motociclistas. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial promoverán y fomentarán la creación de asociaciones de motociclistas con función social. Entre sus principales funciones, estas asociaciones tendrán entre otras las de fomentar la educación, cultura, tolerancia, buenos hábitos y conducta segura en materia vial.

Artículo 15°. Análisis y estadísticas de siniestralidad de motociclistas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial realizará el análisis y estadísticas de la siniestralidad, mortalidad y morbilidad de motociclistas en términos de tasas relativas por cada 100 mil vehículos, además, se tendrán en cuenta los datos demográficos y geográficos, como la edad, género, tipo de usuario, ubicación de los accidentes, la discriminación de lesionados entre graves, moderados y leves, así como las causas, y el centro de enseñanza automovilística que expidió el certificado del curso de conducción. Los planes y programas que busquen la reducción de las cifras de accidentalidad, mortalidad y morbilidad de motociclistas deberán considerar las tasas como la medida por excelencia para el establecimiento de metas.

Parágrafo. Los organismos de tránsito, en coordinación con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, previo al informe del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito (RNAT), caracterizarán la accidentabilidad vial, estableciendo las causas reales y determinantes que dieron lugar al accidente, agrupándolas por identidad, tales como exceso de velocidad, estado de embriaguez, estado de la vía, impericia del conductor, culpa de terceros, etc. Así mismo y una vez se produzcan los fallos correspondientes, informarán sobre qué actores viales fueron los responsables de la generación del accidente.

Artículo 16°. Reporte de Siniestros Viales con Motocicletas En el caso de un siniestro vial en el que se vea involucrado un vehículo de tipo motocicleta, la autoridad de tránsito competente deberá informar el incidente a la Superintendencia de Transporte, así como el Centro de Enseñanza Automovilística que expidió el certificado de aptitud en conducción de los implicados en el siniestro. Esta notificación permitirá a la Superintendencia llevar

un registro detallado de la accidentabilidad de los alumnos certificados por dichas escuelas y establecer un ranking entre las mismas.

Parágrafo. La información recopilada, será utilizada para fines de investigación, control y vigilancia, con el propósito de garantizar y fortalecer la calidad de la capacitación recibida por los aspirantes a obtener la licencia de conducción.

Artículo 17°. Policía cívica motorizada. El Ministerio de Defensa Nacional y la Policía Nacional crearán y reglamentarán el programa de la Policía Cívica Motorizada, como instrumento para promover la cultura cívica vial y la integración de la sociedad; en procura de la seguridad ciudadana y vial en todo el territorio nacional, previo el cumplimiento de los requisitos dispuestos por la Ley 4a de 1991 o la que haga sus veces.

La Policía Cívica Motorizada estará integrada por ciudadanos motociclistas, mayores de 18 años, que de manera voluntaria quieran hacer parte. En ningún caso portarán armas.

Las asociaciones o clubes de motociclistas podrán hacer parte de la Policía Cívica Motorizada.

Artículo 18°. Responsabilidad social empresarial. El sector empresarial integrará en sus operaciones comerciales de manera activa y voluntaria la responsabilidad social empresarial o corporativa. Para esto, el Ministerio de transporte junto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial dispondrá de herramientas para el acompañamiento de las empresas en la implementación de las estrategias y planes de seguridad vial, estimulando que las áreas de talento humano o personal verifiquen periódicamente el comportamiento de los empleados y/o de personas que se encuentren en cualquier otra modalidad de vinculación y que tengan como medio de transporte y de trabajo la motocicleta.

El Gobierno Nacional promoverá y coordinará la celebración de un pacto con los medios de comunicación cuyo objeto sea la realización de campañas orientadas a desaprobando las prácticas de riesgo y a consolidar el reconocimiento del motociclista como un actor legítimo y válido de la vía.

Parágrafo. Las empresas públicas y/o privadas que tengan empleados que utilicen las motocicletas para realizar las respectivas actividades laborales, de acuerdo a sus funciones, tendrán la obligación de proporcionar los equipos de

protección necesarios, los cuales deberán cumplir con las normas técnicas y de seguridad establecidas, y deberán ser parte de la dotación anual.

Artículo 19°. Deber de información de los vendedores y arrendadores de motocicletas. Los establecimientos de comercio dedicados a la venta y/o alquiler de vehículos tipo motocicletas, deberán informarle al comprador y/o arrendatario, el deber de cuidado en las vías, de buen comportamiento, de oportuno mantenimiento del vehículo y el buen uso que deben darle al mismo, para lo cual como constancia expedirá el respectivo documento, debidamente suscrito por las partes.

Artículo 20°. Campañas publicitarias para incentivar la seguridad vial del motociclista. Los concesionarios y/o ensambladoras de vehículos tipo motocicleta, en virtud del principio de corresponsabilidad que le asiste a la sociedad civil, dentro de sus respectivas campañas publicitarias deberán incluir aspectos tendientes a incentivar la seguridad vial del motociclista, a efectos de ser copartícipes en la reducción efectiva y eficaz de la siniestralidad vial de estos actores viales.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberán realizar campañas periódicas en materia de seguridad vial a través de las redes sociales, con el objetivo de concientizar y sensibilizar a los usuarios de motocicletas, incentivar los buenos hábitos y conductas al momento de conducir, el respeto a las normas y señales de tránsito, así como a la tolerancia vial.

Parágrafo 2°. El Ministerio de transporte utilizará los espacios institucionales y/o estatales en los medios de comunicación nacionales y locales, para transmitir de manera gratuita mensajes sobre seguridad vial. Estos deberán enfocarse en la difusión de la normatividad nacional, consejos prácticos, educación, prevención, estadísticas de accidentes, testimonios de víctimas y recomendaciones de expertos. El contenido será elaborado con la colaboración de organizaciones civiles, instituciones educativas y entidades gubernamentales especializadas en seguridad vial.

Artículo 21°. Incorporación de triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos en el Transporte Público. El Ministerio de Transporte regulará la inclusión de los triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos en los sistemas de transporte público, estableciendo medidas para su control, seguridad y eficiencia. Además,

se implementarán acciones de acompañamiento y control de las asociaciones, empresas y plataformas virtuales que conectan a los conductores de motos como prestadores de servicio de transporte.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial diseñará y realizará campañas tendientes al reconocimiento y la importancia que la motocicleta ha tenido en el desarrollo del país, en razón a su posicionamiento como el principal vehículo automotor de uso en el territorio nacional.

Artículo 22°. Reglamentación del Parqueo en vía para Motocicletas. En las áreas urbanas y/o rurales donde está permitido estacionar vehículos automotores en vía, se permitirá igualmente el de las motocicletas, a las cuales les corresponderá una tarifa de parqueo basada en un estudio económico sobre los costos del servicio, con indicadores de eficiencia, eficacia y economía. Estas tarifas se fijarán considerando el espacio que ocupa en la zona correspondiente, con el objetivo de establecer precios justos y equitativos.

Parágrafo. Las autoridades competentes deberán igualmente realizar estudios técnicos a efectos de determinar la viabilidad del parqueo de motocicletas sobre aceras, andenes y/o bermas, donde su espacio y longitud así lo permita; a fin de adecuarlos para tal fin. Estos espacios deberán estar debidamente señalizados y demarcados. La tarifa de parqueo se fijará, conforme lo estipulado en el presente artículo. En todo caso, siempre se priorizará este espacio para el tránsito de los peatones.

Artículo 23°. Infraestructura Vial Segura para los motociclistas. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, y demás autoridades competentes garantizarán la construcción y adecuación de infraestructura vial segura, tendiente a minimizar de manera eficaz y eficiente los riesgos de transitar en motocicleta en el territorio nacional, y que deberán contar con sistemas inteligentes de transporte (ITS), y/o soluciones tecnológicas aplicando la inteligencia artificial, para la gestión en tiempo real de dichas vías, permitiendo así el intercambio de información y novedades viales tanto a las autoridades como los diferentes actores viales que transiten por tales corredores. En el diseño y construcción de las vías, deberá tenerse en cuenta tecnologías en el pavimento, que permitan al conductor advertir cuando invade carril involuntariamente, bien por fatiga, sueño o imprudencia.

Parágrafo 1°. el Gobierno Nacional a través de las autoridades competentes, deberán realizar todas las acciones tendientes a prevenir siniestros viales, fallecimientos o lesionados graves por la ocurrencia de los mismos, estableciendo mecanismos y estrategias oportunas que permitan identificar con suficiente antelación amenazas o peligros de caídas de motociclistas, ante eventos tales como: hundimientos, huecos, deterioro de las vías, el asfalto, señales de tránsito horizontales resbaladizas, intersecciones con alta frecuencia de siniestralidad vial, riesgos de caída por exceso de velocidad, entre otros.

Parágrafo 2°. En los contratos de concesión de infraestructura vial, los concesionarios deberán establecer mecanismos que permitan realizar y generar reportes en tiempo real frente a incidentes, puntos de siniestralidad y/o deterioro de la vía, con el fin de que sean divulgados, a través de avisos preventivos, a todos los actores viales que transiten por los respectivos corredores. Para ello podrán implementar herramientas de inteligencia artificial, y una aplicación única que permita recopilar a nivel nacional estos reportes, a los cuales puedan acceder las autoridades nacionales y/o locales como información actualizada para la toma de decisiones. Estos mecanismos deberán manejar datos abiertos que permitan interconectar la información con el Observatorio de Seguridad Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 24°. Amnistías. Facúltase a los Gobernadores, y a los Alcaldes municipales y distritales, para que a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, puedan decretar amnistías a la deuda total e intereses de las multas impuestas a las motocicletas que se encuentren inmovilizadas por más de un (1) año o que hayan sido declaradas administrativamente como abandonadas en parqueaderos y/o patios; los recursos obtenidos de estas amnistías serán destinados exclusivamente a la financiación de programas y actividades relacionados con la educación en seguridad vial.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará los requisitos para ser beneficiario de estas amnistías.

Artículo 25°. Campañas de Licenciamiento. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, en coordinación con los organismos de tránsito responsables de la expedición de licencias de conducción, llevarán a cabo al menos una (01) campaña anual para la expedición y/o renovación de licencias de conducción, con un descuento del diez por ciento (10%), este se aplicará a los motociclistas que:

1. Acrediten la aprobación del curso de conducción conforme a los requisitos establecidos en el Código Nacional de Tránsito.
2. Demuestren que poseen una motocicleta sin infracciones de tránsito registradas.

Estas campañas tienen el propósito de fomentar el cumplimiento de las normativas de tránsito y promover la seguridad vial entre los motociclistas.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte establecerá los mecanismos para realizarlas.

Artículo 26°. Jornadas de chatarrización. Facúltese a las entidades territoriales, de acuerdo a criterios y requisitos establecidos por la corporación pública territorial, para la realización de jornadas de chatarrización y cancelación de matrículas de vehículos tipo motocicleta, que se encuentren en abandono dentro de los patios de su jurisdicción, y que se encuentren en deterioro, generando problemáticas ambientales al departamento, municipio y/o distrito.

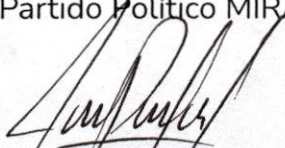
Parágrafo. El Ministerio de transporte expedirá la reglamentación necesaria para la puesta en marcha de esta política, donde tendrá en cuenta el procedimiento que salvaguarde el debido proceso y la notificación del mismo a los propietarios conocidos de los vehículos.

Artículo 27°. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

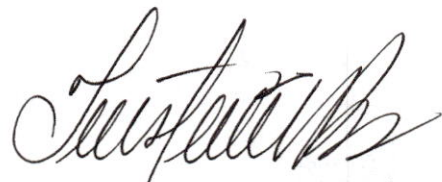
De los Honorables Congresistas,



MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA



ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA



IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Político MIRA



CARLOS EDUARDO GUEVARA V.
Senador de la República
Partido Político MIRA

SENADO DE LA REPÚBLICA

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

El día 28 del mes Agosto del año 2024

se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 203 Acto Legislativo N°. _____, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: H.D. Manuel Virguez Pinquive, Ana Paola Agudelo,
Carlos Eduardo Guevara; H.R. Irma Luz Herrera

SECRETARIO GENERAL

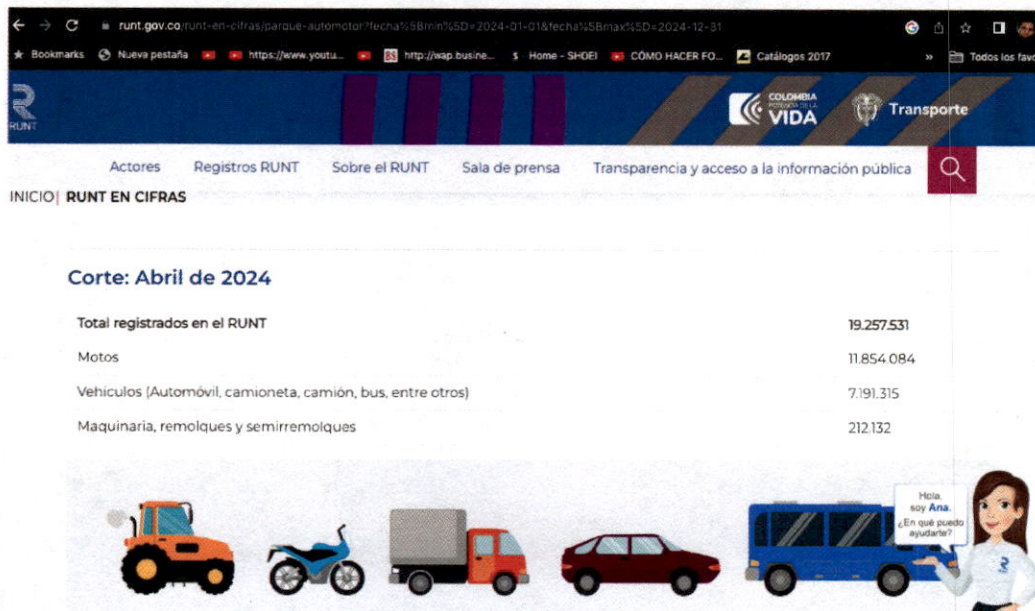
PROYECTO DE LEY N° 203 DE 2024 SENADO

“Por medio de la cual se establece la seguridad vial del motociclista como política de Estado, se incentiva el buen comportamiento y los buenos hábitos de conducción en la vía y se dictan otras disposiciones”

I. IMPORTANCIA DE LA MOTOCICLETA EN COLOMBIA

A. Representa el sesenta y un por ciento (61%) del total del parque automotor

Según información tomada del ¹RUNT, el parque automotor registrado en nuestro país, a corte del mes de abril de 2024 asciende a la cifra de 19.257.531 vehículos automotores, discriminados así:



De conformidad con las anteriores cifras, las “motos” (11.854.084) equivalen entonces al 61% del total del parque automotor registrado,

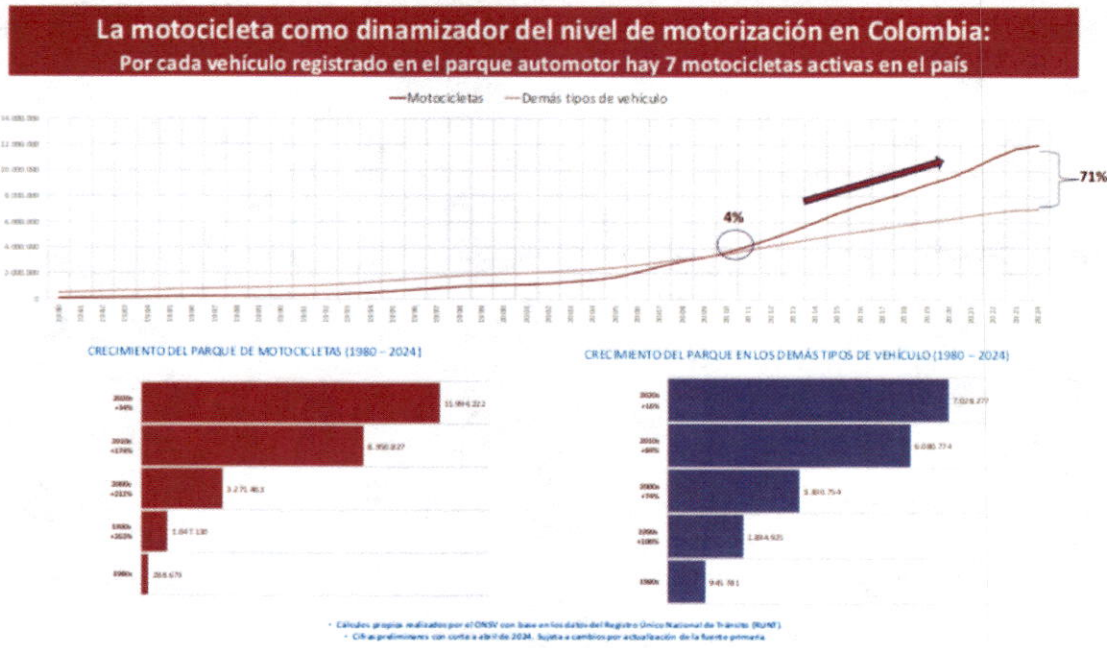
¹ Fuente:

<https://www.runt.gov.co/runt-en-cifras/parque-automotor?fecha%5Bmin%5D=2024-01-01&fecha%5Bmax%5D=2024-12-31>

manteniéndose así desde años atrás como el vehículo de mayor preferencia, adquisición y uso por parte de la población colombiana tanto urbana como rural, en especial de los estratos 1, 2 y 3.

El aumento y uso de motocicletas en Colombia, ha sido una constante durante los últimos quince años, tendencia que a hoy 2024 no ha sido alterada, y en consecuencia es una realidad que el Estado en su conjunto debe reconocer, orientar y proteger, fortaleciendo y/o adecuando sus políticas para garantizar en especial la seguridad vial de estos actores viales: motociclistas, o, “usuarios moto” (según la terminología empleada por el Observatorio de Seguridad Vial – Agencia Nacional de Seguridad Vial, al publicar sus estudios y estadísticas).

En reciente ²foro llevado a cabo el pasado 18 de julio de 2024, la Cámara Sectorial de la Industria de la motocicleta - ANDI, presentó el crecimiento que ha tenido la motocicleta en el país en el periodo 1980 a 2024, así:



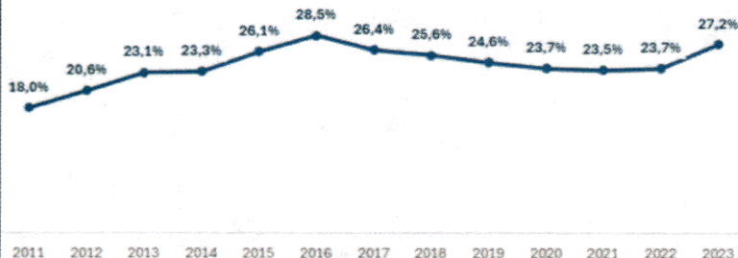
² Fuente: Foro Seguridad Vial: Visión y aportes de la Industria - Cámara de la Industria de la Motocicleta ANDI - 18 de julio de 2024

³ Fuente: Foro Seguridad Vial: Visión y aportes de la Industria - Cámara de la Industria de la Motocicleta ANDI - 18 de julio de 2024

Hogares con Motocicleta en Colombia

ANDI MÁS PAÍS
CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE MOTOCICLETAS

Evolución de hogares con motocicleta en Colombia, 2011-2023



Año	Total Hogares Colombia	Hogares Con Motocicleta	%
2011	12.811.208	2.310.729	18,0%
2012	13.080.304	2.685.876	20,6%
2013	13.427.281	3.105.036	23,1%
2014	13.763.148	3.204.719	23,3%
2015	14.301.000	3.684.000	26,1%
2016	14.447.000	4.112.000	28,5%
2017	14.970.000	4.039.500	26,4%
2018	15.493.000	3.967.000	25,6%
2019	15.999.000	3.933.000	24,6%
2020	16.417.000	3.899.000	23,7%
2021	17.068.000	4.014.000	23,5%
2022	17.526.000	4.162.000	23,7%
2023	18.009.000	4.894.000	27,2%

*Fuente: ECV 2011-2023, DANE, elaboración propia

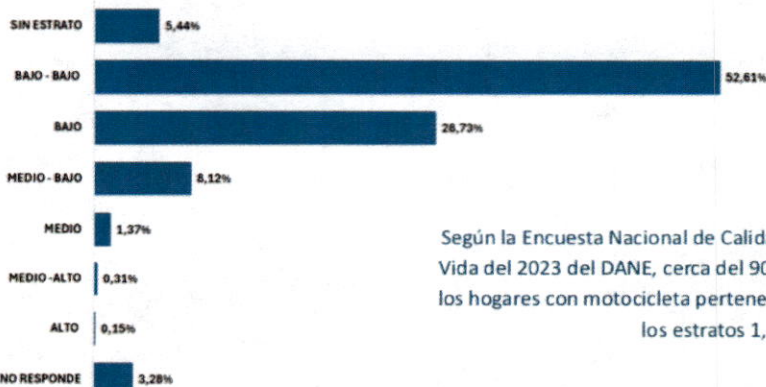
Para el año 2023, el 27.2% de los hogares colombianos tienen motocicleta.

Así mismo, se presentó por parte de la Cámara sectorial de la industria de la motocicleta -ANDI, en el foro en comento del pasado 18 de julio de 2024, el estrato socioeconómico de los hogares colombianos que cuenta con motocicleta a corte 2023, tal como se observa en la siguiente ⁴imágen:

¿Qué hogares tienen moto en Colombia?

ANDI MÁS PAÍS
CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE MOTOCICLETAS

Tenencia de motocicletas por estrato socioeconómico, 2023

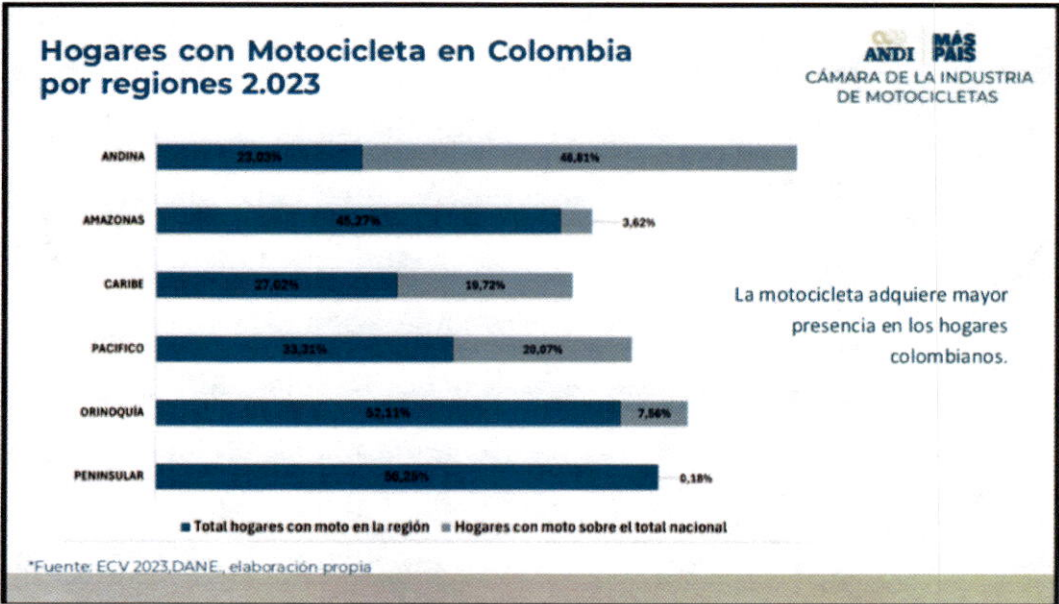


Según la Encuesta Nacional de Calidad de Vida del 2023 del DANE, cerca del 90% de los hogares con motocicleta pertenecen a los estratos 1, 2 y 3

*Fuente: DANE, ENCIV 2023, elaboración propia

⁴ Fuente: Foro Seguridad Vial: Visión y aportes de la Industria - Cámara de la Industria de la Motocicleta ANDI - 18 de julio de 2024

De especial importancia igualmente los hogares colombianos con motocicleta por regiones a corte del año 2023, también presentado en el Foro en cita por parte de la Cámara Sectorial de la Industria de Motocicletas - ANDI, llevado a cabo el pasado 18 de julio de 2024, como se evidencia en la siguiente imagen:



Se observa conforme a la imagen en cuestión, que la motocicleta en algunas regiones desempeña en la movilidad de los hogares, un papel protagónico como en el caso peninsular, o en el de Amazonas, o el de la Orinoquía, o el Pacífico, así como el Caribe, sin subestimar la región andina.

B. Perfil del motociclista

Según la ⁵investigación de perfil de los motociclistas en Colombia, realizada por “MOVEMOS COLOMBIA” en el año 2023 – Cámara Sectorial de la Industria de Motocicletas – ANDI, “el 60% de los motociclistas y las motociclistas tienen ingresos que oscilan entre 1 y 3 salarios mínimos, y hay una considerable cantidad de moteros que ganan el salario mínimo. Esto es seguido por un 25% que tiene ingresos por debajo del salario mínimo, incluyendo a estudiantes, trabajadores independientes e

⁵ Fuente: <https://www.movemoscolombia.com/motociclistas-en-colombia/uso-y-razones-de-compra>

informales. Solo un 10% tiene ingresos superiores a los 6 millones de pesos”

Estrato Socioeconómico. Tal como lo indica el estudio de MOVEMOS COLOMBIA, “la mayoría pertenece a los estratos 1,2 y 3, representando conjuntamente más del 90% de la población total de usuarios de motocicletas”.

En concordancia con lo anterior, la ⁶red empresarial movilidad bogotá en taller virtual realizado en el segundo semestre de 2023 manifestaba: “ La mayoría de los usuarios de motocicletas en el país se encuentran con más del 70% en los estratos 2 y 3, seguidos del estrato 1 con alrededor de un 13.5%, esto debido a que la moto representa para estos segmentos de usuario un medio de transporte económico y sostenible, en el que inclusive ahorran dinero que si usaran servicio público”. Así mismo señalaban: “Usuarios por zona: La mayoría de los usuarios se encuentran ubicados en la ciudad de Bogotá y en el departamento de Antioquia con un 36.6% y 30.8%”. “Usuarios por ciudad: La mayoría de los usuarios se encuentran ubicados en las ciudades de Bogotá y Medellín con un 36.6% y 28% respectivamente”.

C. Tipo de moto

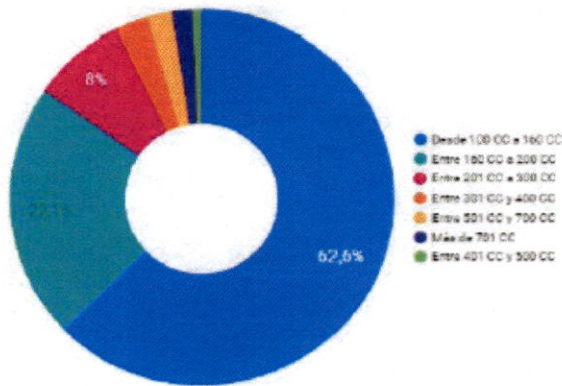
En razón a lo señalado en el literal inmediatamente anterior (B), y con base en el estudio en comento realizado por “MOVEMOS COLOMBIA”, se indica lo siguiente:

“⁷En lo que respecta al tipo de moto, el 57% de motociclistas ha cambiado de moto al menos una vez. El 56% prefiere motos con cilindraje entre 100 y 160 cc, diseñadas para transitar por caminos asfaltados, mientras que el 21% opta por motos con cilindraje de 160 a 200 cc, ideales para superar obstáculos y mostrar habilidades avanzadas en el manejo”

⁶ Fuente:

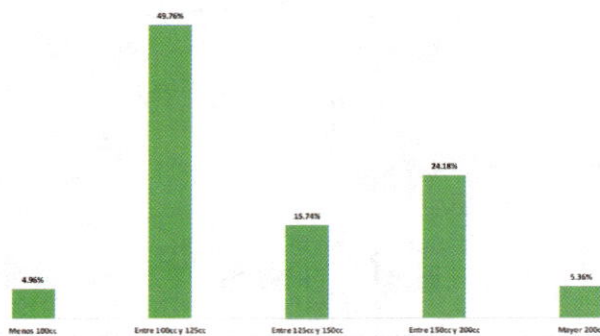
<https://redempresarial.movilidadbogota.gov.co/sites/default/files/Taller%20La%20motocicleta%20como%20herramienta%20de%20trabajo%20y%20su%20impacto%20en%20la%20seguridad%20vial.pdf> - Diapositiva 3 – Datos demográficos

⁷ Fuente: <https://www.movemoscolombia.com/motociclistas-en-colombia/uso-y-razones-de-compra>



En consecuencia, en nuestro país la motocicleta de mayor accesibilidad y “facilidad en su compra”, en su mantenimiento, y por ende las más populares que circulan en las vías, son aquellas de baja cilindrada: entre 100 a 125 centímetros cúbicos”. Comportamiento de mercado y preferencias que en términos generales se ha mantenido, tal como se refleja en el ⁸boletín “Registro de motocicletas nuevas en Colombia abril 2024”, publicado por la Cámara Sectorial de la Industria de Motocicletas – ANDI:

3.1. Registro de motocicletas nuevas por cilindrada



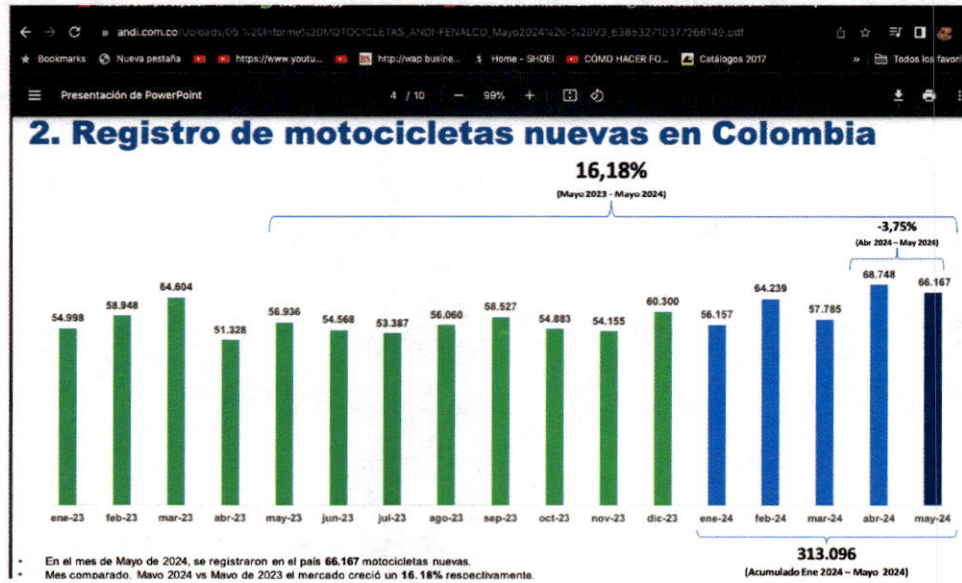
En el mes de Abril de 2024, la tendencia de compra de motocicletas nuevas se orientó en el segmento de cilindrada entre 100cc y 125cc, con un 49,76%, seguida por el segmento entre los 150cc y las 200cc (24,18%).

⁸ Fuente:

[https://andi.com.co/Uploads/04.%20Informe%20MOTOCICLETAS_ANDI-FENALCO_Abril2024%20\(1\)_638505936858787613.pdf](https://andi.com.co/Uploads/04.%20Informe%20MOTOCICLETAS_ANDI-FENALCO_Abril2024%20(1)_638505936858787613.pdf)

D. Promedio mensual de registro de motocicletas nuevas

En el “Boletín” a corte del mes de mayo de 2024,⁹La Cámara Sectorial de la Industria de las motocicletas - ANDI se informa al respecto lo siguiente:



Para el presente año entre los meses de enero a mayo de 2024, se observa de la gráfica anterior que se han registrado mensualmente un promedio de 62.619 motocicletas nuevas, para un total de 313.096 en dicho periodo.

En resumen el ¹⁰registro de motocicletas nuevas en los últimos tres años y medio (3 ½), su comportamiento ha sido el siguiente:

AÑO	MOTOCICLETAS NUEVAS REGISTRADAS
2024 (enero a mayo)	313.096
2023	678.660

⁹ Fuente: [https://andi.com.co/Uploads/05.%20Informe%20MOTOCICLETAS ANDI-FENALCO Mayo2024%20-%20V3_638532710377266149.pdf](https://andi.com.co/Uploads/05.%20Informe%20MOTOCICLETAS%20ANDI-FENALCO%20Mayo2024%20-%20V3_638532710377266149.pdf)

¹⁰ Fuente: <https://www.andi.com.co/Home/Camara/1047-camara-de-la-industria-de-motocicletas>

2022	805.920
2021	725.981

E. Uso de la motocicleta

Según el taller virtual realizado por la ¹¹red empresarial movilidad Bogotá, el 46,4% de usuarios de moto son empleados que utilizan su vehículo como medio de trabajo y transporte; el 38.1% son independientes que utilizan su vehículo como medio de trabajo y transporte; el 9.2% tienen una ocupación de mensajero o domiciliario (el 75.7% de estos afirma tener ingresos entre 1 y 2.5. SMMLV- y un 16.2% afirman tener ingresos inferiores a 1 SMMLV).

Pertinente indicar que según la información del DANE a corte 2023, en Colombia el 44% de las personas se desplaza a su lugar de empleo a pie, seguido de motocicletas con un 30.15%, como se aprecia en la siguiente imagen publicada en el Foro del pasado 18 de julio de 2024, publicado por la Cámara Sectorial de la Industria de la Motocicleta - ANDI:

¹¹ Fuente:

<https://redempresarial.movilidadbogota.gov.co/sites/default/files/Taller%20La%20motocicleta%20como%20herramienta%20de%20trabajo%20y%20su%20impacto%20en%20la%20seguridad%20vial.pdf> Diapositiva 6 Mensajero o Domiciliario

En Colombia el 44% de las personas se desplazan a su lugar de empleo a pie, seguido de motocicletas con un 30,15%

ANDI MÁS PAÍS
CÁMARA DE LA INDUSTRIA DE MOTOCICLETAS

➤ Medio de transporte para desplazarse al sitio de trabajo



La motocicleta está permitiendo la movilidad de las personas de bajos ingresos en la ciudad y en el campo de Colombia

*Fuente: DANE, ENCV 2023, elaboración propia

El 30.15% de las personas en Colombia, se desplaza a su lugar de empleo en motocicleta, según reporte del DANE - 2023

F. Siniestralidad Vial – Actor Vial más vulnerable - Usuario Moto

Tal como lo indicó la red empresarial movilidad Bogotá, en su taller virtual llevado a cabo en el segundo semestre del año 2023, “¹²En Colombia se ha ido incrementando exponencialmente la compra de motocicletas, evidenciando que un gran porcentaje las usan en su actividad laboral y esto se debe a la creciente oferta de aplicaciones de mensajería y domicilios y en un requisito para ciertas vacantes en el mundo laboral. El problema radica en que no se cuenta con los datos de siniestralidad de motociclistas en el ámbito laboral”.

Así mismo se expresó en dicho taller virtual que “Colombia no cuenta con una legislación definida para el trabajo seguro en motocicleta; la normatividad asociada está direccionada por un lado a gestionar los riesgos en el marco del Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo y por otro a establecer directrices y disposiciones de seguridad vial”.

¹² Fuente:

<https://redempresarial.movilidadbogota.gov.co/sites/default/files/Taller%20La%20motocicleta%20como%20herramienta%20de%20trabajo%20y%20su%20impacto%20en%20la%20seguridad%20vial.pdf> Diapositivas 21 y 22

Ahora bien, de conformidad con lo que se señala en el “¹³Protocolo de Prácticas Seguras para los Trabajadores que Usan la Motocicleta como Herramienta de Trabajo” (2ª versión publicada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial el 1º de noviembre de 2023), se identificaron riesgos individuales en este tipo de usuarios como: “uso de celulares mientras conducen, falta de equipo adecuado para conducir, falta de respeto por las señales de tránsito, falta de formación para el trabajo y la falta de seguridad que puede conducir la pérdida de mercancía (impacta la salud de los conductores de transporte de mensajería en motocicleta por que el incumplimiento de la entrega o la pérdida de mercancía genera síntomas de estrés y fatiga como: furia, ansiedad, nervios, frustración, dolor generalizado, depresión, pereza y trastorno del sueño o memoria o de la concentración”.

Así mismo se indica en el citado “Protocolo” la identificación de condiciones presentes en siniestros que involucraban motociclistas según el estudio a que allí hacen alusión desarrollado en Bogotá (Caro & Montealegre, 2015), siendo estas:

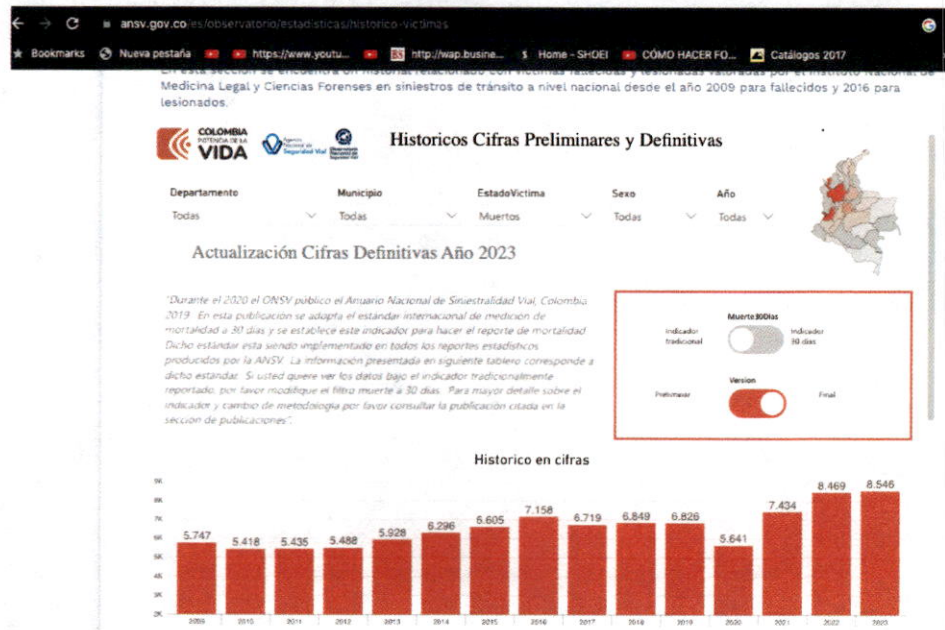
1. “El 20% de las motos no respeta los carriles por los cuales deben circular. Realizan de forma indebida cambios de carriles (zigzag) y la mayoría de las veces sin usar las luces direccionales.
2. El 32% de los motociclistas no señala los giros mediante las luces direccionales. Este hábito aumenta el riesgo de accidente con otros vehículos que no pueden predecir los movimientos de los motociclistas.
3. El 11% de los motociclistas circulan con las farolas traseras dañadas.
4. Entre el 25 y 30% de los motociclistas no respetan las luces de los semáforos al momento de arrancar o detenerse. El 38% se pasa el semáforo en rojo.
5. El 10% de los motociclistas exceden la velocidad en tramos rectilíneos y el 15% en curvas”

¹³ Fuente:

https://www.ansv.gov.co/sites/default/files/2023/Escuela_Virtual/Protocolo_Practicas_Seguras_Trabajadores_en_Moto/Protocolo_Practicas_Seguras_Motociclistas.pdf págs. 40 y 41

Con fundamento en lo anteriormente expuesto, el “usuario de moto” en nuestro país, es desde años atrás manteniéndose a hoy tal constante como el actor vial más vulnerable en siniestros viales!, constituyéndose estadísticamente en el 61% del total de fallecidos y lesionados.

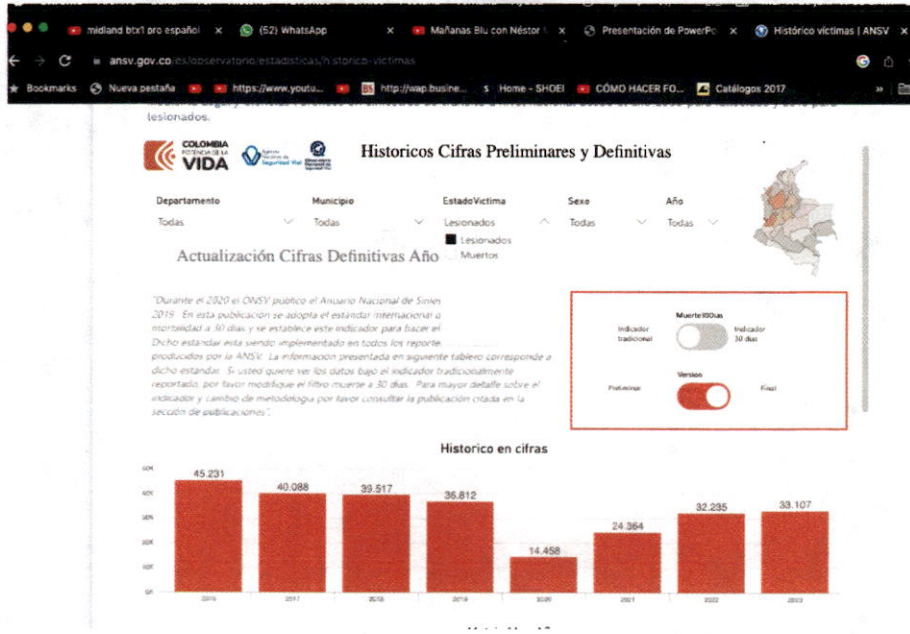
14 FALLECIDOS



15 LESIONADOS

¹⁴ Fuente: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>

¹⁵ Fuente: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/historico-victimas>



G. Importancia de la Seguridad Vial en las últimas dos décadas a nivel mundial

PRIMER DECENIO PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020.

La Asamblea General de las Naciones Unidas, “lanzó con enorme entusiasmo y optimismo en todo el mundo el primer Decenio para la Seguridad Vial 2011-2020”, con ocasión de haber aprobado la Resolución A/RES/64/255, con el objetivo de mejorar la seguridad vial en el mundo.

Este texto fue seguido por una presentación a cargo del Secretario General de las Naciones Unidas, de aquel entonces Sr. Baan Ki-Moon, sobre el “Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020”.

En la citada ¹⁶Resolución A/RES/64/255 se hicieron los siguientes veinte pronunciamientos:

¹⁶ Fuente: <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/docs/A-RES-64-255s.pdf>

“1. Acoge con beneplácito la declaración aprobada en la primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Moscú los días 19 y 20 de noviembre 2009”;

“2. Proclama el período 2011-2020 “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial”;

“3. “Solicita a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que, en cooperación con otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otros interesados, preparen un plan de acción del Decenio como documento orientativo que facilite la consecución de sus objetivos”;

4. “Reafirma la importancia de ocuparse de las cuestiones relativas a la seguridad vial en el mundo y la necesidad de seguir fortaleciendo la cooperación internacional, teniendo en cuenta las necesidades de los países de ingresos bajos y medianos, incluidos los países menos adelantados y los países de África, mediante la creación de capacidad en materia de seguridad vial y la prestación de apoyo financiero y técnico a sus actividades”;

5. “Reconoce que la asistencia técnica y financiera multilateral en apoyo de la creación de capacidad para mejorar la seguridad vial debería proporcionarse de forma previsible y oportuna, sin imponer condiciones injustificadas, tomando en consideración que no existe un criterio único aplicable a todos y tomando en consideración también la situación específica de cada país en función de sus necesidades y prioridades”;

6. “Exhorta a los Estados Miembros a que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura viaria, la seguridad de

los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, incluidas las distracciones, la educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes, incluida la rehabilitación de las personas con discapacidad, sobre la base del plan de acción”;

7. “Invita a todos los Estados Miembros a fijar sus propios objetivos de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito con miras a su consecución para el final del Decenio, en consonancia con el plan de acción”;

8. “Pide que en el plan de acción del Decenio se incluyan actividades en las que se preste atención a las necesidades de todos los usuarios de las vías de tránsito, en particular los peatones, los ciclistas y otros usuarios vulnerables de los países de ingresos bajos y medianos, y aumentando los medios de transporte sostenibles, y, a este respecto, invita a las instituciones financieras internacionales y los bancos regionales de desarrollo a prestar asistencia a los países en desarrollo para que puedan construir sistemas sostenibles de transporte público con miras a reducir los accidentes de tránsito”;

9. “Pide también que se adopten medidas conjuntas multisectoriales para que la proporción de países que tienen una legislación completa sobre los principales factores de riesgo de los accidentes de tránsito, que incluyen la no utilización de cinturones de seguridad, dispositivos protectores para niños y cascos, la conducción en estado de ebriedad y la velocidad, aumente del 15% indicado en el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción a más del 50% cuando finalice el Decenio, y alienta a los Estados Miembros a que refuercen la aplicación de la legislación vigente en materia de seguridad vial en lo que respecta a esos factores de riesgo”;

10. “Alienta a los gobiernos, las empresas públicas y privadas, las organizaciones no gubernamentales y las organizaciones multilaterales a que tomen medidas, según proceda, para desalentar las distracciones en el tránsito, incluido el envío de mensajes de texto

mientras se conduce, que dan lugar a un aumento de la morbilidad y la mortalidad por accidentes de tránsito”;

11. “Invita a los gobiernos a asumir un papel de liderazgo en la realización de las actividades del Decenio, fomentando modalidades de colaboración multisectorial con el mundo académico, el sector privado, las asociaciones profesionales, las organizaciones no gubernamentales y la sociedad civil, incluidas las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, las organizaciones que agrupan a las víctimas, las organizaciones juveniles y los medios de difusión”;

12. “Invita a los Estados Miembros, las organizaciones internacionales, los bancos de desarrollo y los organismos de financiación, las fundaciones, las asociaciones profesionales y las empresas del sector privado a que consideren la posibilidad de proporcionar fondos adicionales suficientes para las actividades relacionadas con el Decenio”;

13. “Solicita al Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial que siga desempeñando su función de mecanismo consultivo oficioso, incluso para la realización de las actividades relacionadas con el Decenio”;

14. “Invita a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas a que, en cooperación con otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, organice la segunda Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial para poner en marcha el Decenio”;

15. “Alienta a los Estados Miembros a que sigan fortaleciendo su compromiso con la seguridad vial, incluso observando, el tercer domingo de noviembre de cada año, el Día mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tránsito”;

16. *“Alienta también a los Estados Miembros a que se hagan partes contratantes en los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas relativos a la seguridad vial y los apliquen, y a que se adhieran a la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad” ;*

17. *“Invita a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas a que, en el marco del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, coordinen el seguimiento periódico de los progresos mundiales en el cumplimiento de los objetivos indicados en el plan de acción y a que elaboren informes sobre la situación de la seguridad vial en el mundo y otros instrumentos de seguimiento apropiados”;*

18. *“Invita a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a integrar la seguridad vial en otros programas internacionales, como los relativos al desarrollo, el medio ambiente y la urbanización”;*

19. *“Reconoce la importancia de que, a mitad y al final del período, se examinen los progresos realizados durante el Decenio e invita a los Estados Miembros interesados a que, en consulta con el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, organicen reuniones a nivel internacional, regional y nacional para evaluar las actividades llevadas a cabo durante el Decenio”;*

20. *“Decide incluir en el programa provisional de su sexagésimo sexto período de sesiones el tema titulado “Crisis de seguridad vial en el mundo” y solicita al Secretario General que en ese período de sesiones la informe sobre los progresos realizados en la consecución de los objetivos del Decenio”.*

Con fundamento en la citada Resolución A/RES/64/255, la Organización Mundial de la Salud (O.M.S.), diseñó, elaboró y divulgó el ¹⁷PLAN MUNDIAL para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, el cual se estructuró en 5 pilares:

¹⁷ Fuente: https://unece.org/DAM/trans/roadsafe/docs/road_safety_global_plan_for_action_es.pdf

- “Pilar 1: Gestión de la Seguridad Vial*
- Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más segura*
- Pilar 3: Vehículos más seguros*
- Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros*
- Pilar 5: Respuesta tras los accidentes”.*

En dicho plan mundial “se alienta a los países a que apliquen los cinco pilares siguientes, sobre la base de las recomendaciones del Informe mundial sobre Actividades nacionales”.

SEGUNDO DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2021-2030

El 02 de septiembre de 2020, la Asamblea General de las Naciones Unidas expidió la Resolución A/Res/74/299, mediante la cual realizó las siguientes 40 declaraciones sobre el mejoramiento de la seguridad vial a nivel mundial así:

1. “Reitera su invitación a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a que intensifiquen la colaboración a nivel nacional, regional e internacional con miras a cumplir las ambiciosas metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible” ;
2. “Hace suya la Declaración de Estocolmo, aprobada en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, que tuvo lugar en Estocolmo los días 19 y 20 de febrero de 2020”;
3. “Proclama el período 2021-2030 Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, que tendrá por objetivo reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50 % de 2021 a 2030, y, a este respecto, exhorta a los Estados Miembros a que sigan adoptando medidas hasta 2030 con respecto a todas las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionadas con la seguridad vial, en particular la meta 3.6, de conformidad con la promesa hecha en el foro político de alto nivel de 2019 sobre el desarrollo sostenible celebrado bajo los auspicios de la Asamblea

General, teniendo especialmente en cuenta lo que resta de la década de acción para cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible para 2030 en su totalidad”;

4. “Solicita a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que, en cooperación con otros asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otros interesados, preparen un plan de acción del Segundo Decenio como documento orientativo que facilite la implementación de los objetivos del Decenio”;

5. “Alienta a los Estados Miembros a que garanticen el compromiso y la responsabilidad al más alto nivel político posible para mejorar la seguridad vial y a que elaboren o pongan en práctica estrategias y planes de seguridad vial en los que participen todos los interesados pertinentes, incluidos todos los sectores y niveles de gobierno, según proceda”;

6. “Invita a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de aprobar legislación amplia sobre los principales factores de riesgo, como la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de sujeción infantil y cascos, la conducción en estado de ebriedad y el exceso de velocidad, y de poner en práctica leyes adecuadas, efectivas y basadas en datos empíricos o científicos sobre otros factores de riesgo relacionados con la disminución de facultades o las distracciones durante la conducción”;

7. “Reafirma la función y la importancia de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, como la Convención sobre la Circulación por Carretera, de 1949, la Convención sobre la Circulación Vial, de 1968, la Convención sobre la Señalización Vial, de 1969, los acuerdos de 1958 y 1998 sobre reglamentos aplicables a los vehículos, el acuerdo relativo a la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas, de 1997, y el acuerdo sobre el transporte de mercaderías peligrosas, de 1957, en la facilitación de la seguridad vial en los planos mundial, regional y nacional y encomia a los

Estados Miembros que se han adherido a estos instrumentos jurídicos internacionales sobre seguridad vial”;

8. “Alienta a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de ser partes contratantes en los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial y, más allá de la adhesión, de aplicar, llevar a la práctica y promover sus disposiciones o normas de seguridad”;

9. “Alienta a los Estados Miembros a que se esfuercen por garantizar la seguridad y protección de todos los usuarios de las vías de tránsito con una infraestructura vial más segura teniendo en cuenta las necesidades del transporte motorizado y no motorizado y otros usuarios vulnerables de las vías de tránsito, especialmente en aquellas de mayor riesgo y con tasas elevadas de accidentes, mediante una combinación de planificación y evaluación adecuadas de la seguridad, que comprendan la determinación de las zonas propensas a accidentes, el diseño, la construcción y el mantenimiento de vías de tránsito, sistemas de señalización y otro tipo de infraestructura, teniendo en cuenta la geografía del país”;

10. “Invita a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de adoptar políticas y medidas para aplicar las reglamentaciones de las Naciones Unidas sobre seguridad de los vehículos o las normas nacionales equivalentes para garantizar que todos los nuevos vehículos de motor cumplan las reglas mínimas aplicables para la protección de los ocupantes y otros usuarios de las vías de tránsito, con cinturones de seguridad, airbags y sistemas de seguridad activa instalados de serie”;

11. “Invita a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que aborden la cuestión de la seguridad vial de manera integral, empezando con la aplicación o la continuación de un sistema de gestión de la seguridad vial, que incluya, según proceda, la cooperación interdepartamental y la elaboración de planes nacionales de seguridad vial”;

12. “Alienta a los Estados Miembros a que consideren la posibilidad de incluir la seguridad vial como elemento esencial de la planificación del uso de la tierra, el diseño de las calles, los sistemas de transporte y la gobernanza, teniendo presentes las necesidades de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito urbanas y rurales, entre otras cosas mediante la promoción de un enfoque de sistemas seguros, según proceda”;

13. “Alienta también a los Estados Miembros a que adopten medidas para promover el conocimiento y la conciencia de la seguridad vial entre la población mediante campañas de educación, capacitación y publicidad, especialmente entre los jóvenes, y a que difundan buenas prácticas de seguridad vial en la comunidad”;

14. “Alienta además a los Estados Miembros a que fortalezcan la capacidad institucional mediante una formación adecuada y el desarrollo de la capacidad en lo que respecta a las leyes de seguridad vial y la aplicación de la ley, la seguridad de los vehículos, las mejoras de infraestructura, el transporte público y la atención posterior a los accidentes, y a que reúnan, analicen y difundan datos desglosados que sirvan para formular y aplicar políticas eficaces y con base empírica”;

15. “Invita a los Estados Miembros a que consideren la posibilidad de establecer mecanismos de evaluación periódica de los vehículos a fin de garantizar que todos los vehículos nuevos y en uso cumplan las normas básicas de seguridad pertinentes”;

16. “Alienta a los Estados Miembros a que proporcionen información a los consumidores sobre la seguridad de los vehículos mediante programas de evaluación de vehículos nuevos que sean independientes de los fabricantes, y alienta también a los Estados Miembros a que compartan esa información con la Organización Mundial de la Salud y con otros países, en particular los países en desarrollo y los países menos adelantados, entre otros”;

17. “Alienta también a los Estados Miembros a que promuevan la existencia de medios de transporte de calidad ambientalmente racionales, seguros, accesibles y asequibles, en particular transporte público y no motorizado, así como la integración intermodal segura, para mejorar la seguridad vial, la equidad social, la salud pública y la planificación urbana, incluida la resiliencia de las ciudades y los vínculos urbano-rurales, y, a este respecto, a que tengan en cuenta la seguridad vial y la movilidad como parte de los esfuerzos para lograr el desarrollo sostenible”;

18. “Invita a los Estados Miembros a que alienten e incentiven el desarrollo, la aplicación y la implantación de las tecnologías actuales y futuras y otras innovaciones para mejorar la accesibilidad y todos los aspectos de la seguridad vial, desde la prevención de accidentes hasta la respuesta de emergencia y la atención de los traumatismos, prestando especial atención a las necesidades de los usuarios de las vías de tránsito más vulnerables, como los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios del transporte público, en lo que respecta a la seguridad”;

19. “Exhorta a las empresas e industrias de todos los tamaños y sectores a que contribuyan al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con la seguridad vial, por ejemplo aplicando principios de sistemas seguros a toda su cadena de valor, según proceda y de conformidad con las leyes nacionales”;

20. “Alienta a los Estados Miembros a que adopten, apliquen y hagan cumplir políticas y medidas para proteger y promover activamente la seguridad peatonal y el transporte en bicicleta, con miras a mejorar la seguridad vial y lograr resultados más amplios en materia de salud, en particular en cuanto a la prevención de las lesiones y las enfermedades no transmisibles”;

21. “Invita a los Estados Miembros a que planifiquen y realicen campañas de mercadotecnia social adecuadas para dar a conocer y

celebrar el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico el tercer domingo de noviembre de cada año”;

22. “Alienta a los Estados Miembros a que fortalezcan la atención previa a la hospitalización, incluidos los servicios de salud de emergencia y la respuesta inmediata después de los accidentes, los protocolos hospitalarios y ambulatorios para los servicios de tratamiento de traumatismos, y los servicios de rehabilitación, y solicita a la Organización Mundial de la Salud que apoye a los Estados Miembros en esos esfuerzos”;

23. “Invita a los Estados Miembros a que compartan a nivel bilateral, regional e internacional, según proceda, en particular por conducto de la Organización Mundial de la Salud, las mejores prácticas y normas en materia de causas y prevención de los accidentes de tráfico, cuando lo soliciten los Estados Miembros, lo que podría ser útil para hacer frente a deficiencias y lagunas de información”;

24. “Insta a los Estados Miembros a que apliquen políticas de seguridad vial para la protección de las personas más vulnerables entre los usuarios de las vías de tránsito, en particular los niños, los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad, teniendo en cuenta las obligaciones que atañen a los Estados Miembros según los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas aplicables en la materia”;

25. “Alienta a los Estados Miembros y a las entidades del sector privado que aún no lo hayan hecho a establecer un mecanismo eficaz para reducir el número de accidentes, muertes y lesiones por accidentes de tráfico causadas por conductores profesionales, en particular los conductores de vehículos comerciales, debido a peligros asociados específicamente a su trabajo, en particular la fatiga”;

26. “Invita a los Estados Miembros a que incorporen plenamente una perspectiva de género en la elaboración y aplicación de políticas

relacionadas con la movilidad y la seguridad vial, especialmente en las vías de tránsito y zonas circundantes y el transporte público”;

27. “Alienta a los Estados Miembros a que elaboren y apliquen leyes y políticas amplias sobre motocicletas, incluida la capacitación, la concesión de licencias de conductor, la matriculación de vehículos, las condiciones de trabajo y la utilización por los propios motociclistas de cascos y de equipo de protección personal, en el marco de las normas internacionales vigentes, ante el número desproporcionadamente elevado y cada vez mayor de muertes y lesiones en todo el mundo en las que se ve involucrado el uso de motocicletas, en particular en los países en desarrollo”;

28. “Invita a los Estados Miembros a que elaboren políticas públicas para reducir los accidentes laborales de tráfico, con la participación de los empleadores y los trabajadores, a fin de cumplir las normas internacionales sobre seguridad y salud en el trabajo, seguridad vial y condiciones adecuadas de carreteras y vehículos, prestando especial atención a la cuestión de las condiciones de trabajo de los conductores profesionales, en particular las de los conductores de vehículos comerciales”;

29. “Invita también a los Estados Miembros a que faciliten la pronta rehabilitación y reinserción social, incluso en el mundo del trabajo, de los heridos y las personas con discapacidades causadas por accidentes de tráfico y ofrezcan apoyo integral a las víctimas de los accidentes de tráfico y sus familias”;

30. “Invita además a los Estados Miembros a que sigan aplicando marcos de calificación profesional para conductores, basados en normas internacionalmente reconocidas, incluidas la capacitación, la certificación y la concesión de licencias, la restricción de las horas de conducción y las condiciones de trabajo, que se centren en abordar las principales causas de los accidentes en los que se ven involucrados vehículos comerciales pesados, reconociendo que la distracción es una causa importante de accidentes”;

31. “Invita a los Estados Miembros a que apoyen, según corresponda, las actividades del Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial, e invita al Secretario General a que considere la posibilidad de ampliar la función del Enviado Especial para la Seguridad Vial en el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial”;

32. “Acoge con beneplácito las medidas adoptadas por el Secretario General, las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas y el Departamento de Seguridad de la Secretaría para fomentar la seguridad vial a través de la aplicación de la estrategia de seguridad vial del sistema de las Naciones Unidas, con el objetivo de reducir los accidentes de tráfico y las bajas causadas por esos accidentes entre el personal de las Naciones Unidas y la población civil de los países anfitriones y receptores”;

33. “Solicita a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas, así como a otros organismos competentes de las Naciones Unidas, que prosigan las actividades encaminadas a apoyar la implementación de las metas de la Agenda 2030 relacionadas con la seguridad vial, velando por la coherencia a nivel de todo el sistema”;

34. “Reitera su invitación a los Gobiernos a que asuman un papel de liderazgo en la realización de las actividades de apoyo a las metas mundiales de desempeño de carácter voluntario respecto de los factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios en la esfera de la seguridad vial, así como a las metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030, fomentando al mismo tiempo modalidades de colaboración multisectorial y de interesados múltiples que incluyan los esfuerzos del mundo académico, el sector privado, las asociaciones profesionales y la sociedad civil, incluidas las sociedades nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, y alentando a que se forjen nuevas alianzas y se establezcan iniciativas de colaboración, como la Red Mundial de Legisladores de Seguridad

Vial, que cuenta con el apoyo de la Organización Mundial de la Salud, y la Asociación para la Seguridad Vial Mundial, que auspicia la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, y los esfuerzos de otras organizaciones no gubernamentales, así como de las organizaciones que agrupan a las víctimas, las organizaciones de jóvenes y los medios de comunicación”;

35. “Solicita al sistema de las Naciones Unidas, en particular a las comisiones regionales, la Organización Mundial de la Salud y otros organismos competentes de las Naciones Unidas, que ayude a los Estados Miembros, previa solicitud de estos, a aplicar las metas mundiales de desempeño de carácter voluntario en la esfera de la seguridad vial, según proceda”;

36. “Solicita a la Organización Mundial de la Salud que siga supervisando, mediante sus informes sobre la situación mundial de la seguridad vial, los progresos hacia el logro de los objetivos del Decenio de Acción y que aproveche, según proceda, las iniciativas en curso, incluidas las de los observatorios regionales de seguridad vial, para armonizar los datos sobre seguridad vial y hacer que estén disponibles y sean comparables”;

37. “Invita a todos los interesados pertinentes, las organizaciones internacionales, los bancos de desarrollo y los organismos de financiación, las fundaciones, las asociaciones profesionales y las empresas del sector privado a que aumenten la financiación para facilitar la aplicación de las medidas necesarias para cumplir las metas mundiales de desempeño de carácter voluntario”;

38. “Invita a los Estados Miembros a que sigan invirtiendo en la seguridad vial a todos los niveles, entre otras cosas asignando presupuestos específicos suficientes para el mejoramiento institucional y de la infraestructura de la seguridad vial y apoyando al Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otros

mecanismos, como el Servicio Mundial del Banco Mundial para la Seguridad Vial, según proceda”;

39. “Decide convocar una reunión de alto nivel de la Asamblea General, a más tardar a fines de 2022, sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo con miras a tratar las deficiencias y los problemas, así como a movilizar el liderazgo político y promover la colaboración multisectorial y de múltiples interesados a este respecto, y decide además definir el alcance y las modalidades de esa reunión a más tardar en su septuagésimo quinto período de sesiones”;

40. “Decide también incluir en el programa provisional de su septuagésimo sexto período de sesiones el tema titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo” y solicita al Secretario General que la informe en ese período de sesiones sobre los progresos realizados en la consecución de los objetivos del Segundo Decenio de Acción”.

Con base en la citada Resolución A/Res/74/299, se promulgó el ¹⁸PLAN MUNDIAL PARA EL SEGUNDO DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2021-2030, cuyos aspectos más importantes se pueden resumir así:

Se fijó como meta mundial de reducción de fallecimientos y traumatismos por siniestralidad vial ¡en por lo menos un 50%!;

Le hace un llamado a los gobiernos para aplicar un ENFOQUE DE SISTEMAS SEGUROS INTEGRADOS.

Recomendó a los gobiernos las siguientes medidas:

1. Infraestructura Vial Segura

¹⁸ Fuente:

https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-sp-anish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true

2. Transporte Multimodal y planificación de uso del territorio
3. Seguridad del Vehículo
4. Uso seguro de las vías de tránsito
5. Respuesta tras colisiones
6. Responsabilidad Compartida: *“Papel del gobierno. El gobierno (nacional y local) tiene la responsabilidad principal de garantizar la seguridad de los ciudadanos. Habida cuenta de la importante repercusión negativa de las colisiones en las vías de tránsito y de los grandes beneficios positivos de una mayor seguridad, la seguridad vial debe abordarse como una prioridad política y reconocerse como unpreciado bien público. Un indicio muy importante de la voluntad política para hacerlo es el nivel de financiación, en todos los sectores, asignado a los objetivos relacionados con la seguridad vial a nivel nacional. Además, los gobiernos son responsables de establecer prioridades como parte de un plan nacional basado en la consulta de las partes interesadas y la evidencia local; de crear mecanismos de aplicación; y de garantizar la recopilación y análisis de datos sobre colisiones, defunciones y traumatismos. El papel central del gobierno en la dirección y coordinación de la estrategia de seguridad vial de un país debe mantenerse incluso cuando se comparte la responsabilidad con otros actores por medio de las siguientes medidas: Proporcionar un marco legislativo sobre la seguridad vial y un mandato legal para la labor de diferentes organismos dentro y fuera del gobierno”.*

Así mismo la Asamblea General de Naciones Unidas (O.N.U.), expidió el pasado 27 de junio de 2024, la resolución A/Res/78/290, recordándole a los Estados Miembros, *“que en 2026 se alcanzará el hito de mitad de período del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030) y el calendario para conseguir la meta, en 2030, de reducir en un 50 % el número de muertes y lesiones”.* (resaltado en negrilla y subraya fuera de texto), y como consecuencia de ello procedió a realizar 18 recomendaciones, siendo las más relevantes para el proyecto de ley que aquí nos ocupa, las siguientes:

- “1. *Insta* a los Estados Miembros y a los actores pertinentes a acelerar y redoblar los esfuerzos encaminados a aplicar el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, haciendo de la seguridad vial una prioridad política y garantizando su relevancia en la agenda más amplia del desarrollo sostenible;
2. *Acoge con beneplácito* el ofrecimiento del Reino de Marruecos de acoger la Cuarta Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, que se celebrará en Marrakech del 18 al 20 de febrero de 2025 y servirá para facilitar la ampliación de las medidas eficaces destinadas a abordar la seguridad vial, determinar cuáles serán los problemas y oportunidades de los próximos años y detectar los vínculos con otros problemas del desarrollo a fin de obtener beneficios conjuntos y lograr una mayor eficiencia;
3. *Alienta* a los Estados Miembros a establecer mecanismos de coordinación interministerial, especialmente entre los ministerios de salud, transporte, educación, infraestructura, interior y medio ambiente, con el fin de abordar las cuestiones transversales que repercuten en todos los sectores implicados en los asuntos relacionados con la seguridad vial;
4. *Alienta también* a los Estados Miembros a tomar medidas orientadas a garantizar que se incorporen elementos de seguridad en las fases de diseño, fabricación, uso, funcionamiento y mantenimiento de los vehículos motorizados y no motorizados, en consonancia con las normas y prácticas internacionales, a fin de minimizar los efectos adversos para la seguridad y el medio ambiente del funcionamiento de los vehículos en los usuarios de la vía pública, incluidos peatones y ciclistas, y la infraestructura;
5. *Exhorta* a los Estados Miembros a aplicar un enfoque de sistema seguro mediante políticas que promuevan el diseño y la ingeniería de infraestructura vial urbana y rural segura; fijar límites de velocidad adecuados y seguros junto con medidas de gestión de la velocidad apropiadas; permitir el transporte multimodal y la movilidad activa; instaurar, siempre que sea posible, una combinación óptima de transporte motorizado y no motorizado, haciendo especial hincapié en el transporte público y los desplazamientos a pie y en bicicleta,

mediante, por ejemplo, servicios de bicicletas compartidas e infraestructura peatonal y pasos a nivel seguros, especialmente en las zonas urbanas;

6. *Invita* a los Estados Miembros y a las partes interesadas pertinentes a que aprovechen el recientemente proclamado Decenio de las Naciones Unidas del Transporte Sostenible, que comenzará en 2026, como una oportunidad para incorporar la seguridad vial como parte fundamental de la agenda para el transporte sostenible, especialmente más allá de la fecha límite actual, de 2030, establecida en los Objetivos de Desarrollo Sostenible;

7. *Invita* a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de aprobar legislación amplia sobre los principales factores de riesgo, como la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de sujeción infantil y cascos, la conducción en estado de ebriedad y el exceso de velocidad, y de poner en práctica leyes adecuadas, efectivas y basadas en datos empíricos o científicos sobre otros factores de riesgo relacionados con la disminución de facultades o las distracciones durante la conducción;

8. (...)

9. *Invita* a los Estados Miembros y a las partes interesadas pertinentes, en particular a la sociedad civil, a colaborar con los gobiernos y las autoridades locales para poner en marcha intervenciones y estrategias de prevención específicas para cada contexto que incluyan campañas masivas de sensibilización sobre seguridad vial, hábitos y comportamientos seguros, dirigidas a todas las partes interesadas en el transporte vial, que respondan a las necesidades y problemas de seguridad vial de las comunidades;

10. (...)

11. *Exhorta* a los organismos internacionales que elaborar directrices para las inversiones de impacto en la seguridad vial como medio de estimular la financiación a gran escala en la seguridad vial, en particular entre los inversores privados y los donantes;

12. *Alienta* a los Estados Miembros y a las partes interesadas pertinentes a que apoyen al Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, para el que se celebrará una conferencia sobre promesas de contribuciones junto con la Cuarta Conferencia

Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, en 2025, y la reposición, según proceda, del Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial;

13. *Reconoce* la importancia de que la financiación internacional sea adecuada, predecible, sostenible y oportuna, sin condicionalidades, a fin de complementar los esfuerzos realizados por los países para movilizar los recursos nacionales, especialmente en los países de ingreso bajo y mediano; y alienta a apoyar las solicitudes de financiación en los países en desarrollo, utilizando el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otros mecanismos específicos, según proceda, con miras a promover la seguridad de la infraestructura vial y facilitar la aplicación de las medidas necesarias para cumplir las metas mundiales de desempeño de carácter voluntario, incluso apoyando la reposición voluntaria de todos los fondos y mecanismos de seguridad vial del sistema de las Naciones Unidas;

14. *Alienta* la promoción de programas e iniciativas de creación de capacidad, intercambio de conocimientos, apoyo técnico y transferencia de tecnología en el ámbito de la seguridad vial en condiciones acordadas por todas las partes, especialmente en los países en desarrollo, que se enfrentan a desafíos únicos y, cuando sea posible, la integración de esos programas e iniciativas en los programas de asistencia para el desarrollo sostenible en el marco de la cooperación Norte-Sur, Sur-Sur y triangular, así como de la colaboración público-privada;

15. *Acoge con beneplácito* la iniciativa de la Organización Mundial de la Salud de establecer una red mundial de organismos nacionales de seguridad vial, y alienta a los Estados Miembros a participar activamente en el intercambio de conocimientos y la mentoría entre homólogos de manera oficial y oficiosa;

16. *Exhorta a los actores pertinentes y a las entidades de las Naciones Unidas a supervisar y realizar investigaciones sobre los efectos de las tecnologías en evolución, incluida la inteligencia artificial, en el transporte terrestre y la seguridad vial con el fin de nutrir la elaboración de directrices y recomendaciones encaminadas a abordar las oportunidades y los desafíos planteados por estas*

cuestiones;

17. Exhorta a los Estados Miembros a reforzar la recopilación, notificación y utilización de datos relacionados con la seguridad vial como medio de generar información en tiempo real que sirva de base en la implementación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030;

18. *Solicita* al Secretario General que, en consulta con la Organización Mundial de la Salud y otros organismos pertinentes, durante el octogésimo período de sesiones de la Asamblea General, conforme a lo indicado en la declaración política de 2022, presente un informe sobre los progresos realizados que servirá de base para la reunión de alto nivel que la Asamblea celebrará en 2026.

H. Legislación colombiana sobre seguridad vial durante estas últimas dos décadas

Con fundamento en las citadas dos décadas de acción para la seguridad vial, declaradas por la Asamblea General de Naciones Unidas: 2011-2020 y 2021-2030, nuestro país ha venido realizando las siguientes actividades:

En el Congreso de la República se han venido expidiendo principalmente las siguientes leyes:

Ley 1503 de 2011 (Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones).

Ley 1696 de 2013, (Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas)., mejor conocida como ley cero tolerancia al alcohol – conducción vehículos.

Ley 1702 de 2013 (Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial)

Ley 1843 de 2017 (Por medio de la cual se regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos para la detección de infracciones y se dictan otras disposiciones)

Ley 1972 de 2019 (Por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones).

Ley 2050 de 2020 (Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito).

Ley 2161 de 2021 (Por la cual se establecen medidas para promover la adquisición, renovación y no evasión del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), se modifica la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones).

Ley 2251 de 2022 (Por el cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro – Ley Julián Esteban).

Ley 2283 de 2023 (Por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), como mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones).

Ley 2290 de 2023 (Por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento

recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas”, suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958). Declarado exequible por la H. Corte Constitucional mediante sentencia C-115 de abril de 2024.

Ley 2294 de 2023 (Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida).

Por su parte el Gobierno Nacional ha venido expidiendo diversos actos administrativos relacionados con los planes nacionales de seguridad vial, que han servido de fundamento para que a su vez los departamentos, distritos, áreas metropolitanas y municipios, adopten sus respectivos planes de seguridad vial en sus diferentes órdenes.

Actualmente el Plan Nacional de Seguridad Vial vigente (2022-2031) es el adoptado por el Decreto 1430 del 29 de julio de 2022, fijando en este 8 áreas de acción y sus respectivos objetivos, así:

ÁREAS DE ACCIÓN	OBJETIVO GENERAL
1. Velocidades seguras	Fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías del país.
2. Vehículos seguros	1. Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país. 2. Aumentar las condiciones de seguridad vial de los vehículos que se encuentren en operación en el país.
3. Infraestructura vial segura	1. Proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial. 2. Mitigar el riesgo en puntos, tramos y

	<p>sectores críticos de siniestralidad.</p> <p>3. Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en dispositivos y señalización para la infraestructura segura.</p>
4. Comportamiento seguro en los actores viales	Incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales.
5. Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial	Consolidar el cumplimiento de las normas de tránsito que propenden por la seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida.
6. Atención integral a víctimas de siniestros viales	<p>1. Fortalecer la atención integral y rehabilitación a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).</p> <p>2. Mejorar la calidad de la atención inicial a las personas lesionadas en un accidente de tránsito (siniestro vial).</p> <p>3. Fortalecer el acceso para la atención hospitalaria y la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).</p> <p>4. Fortalecer el acompañamiento psicológico, social y jurídico que se les brinda a las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).</p>
7. Gobernanza	1. Fortalecer los principios de la gobernanza en la gestión de la seguridad vial bajo el enfoque Sistema Seguro.

	<p>2. Fortalecer las políticas públicas territoriales para la protección de la vida de los actores viales.</p> <p>3. Articular el sector público con los actores privados, sociales y académicos en la implementación de la política de seguridad vial.</p>
8. Gestión del conocimiento	Fortalecer la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de la siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de la política pública en seguridad vial

1. El motociclista en Colombia continúa siendo el actor vial más vulnerable – situación catastrófica

No obstante lo señalado en literales anteriores, así como las respectivas actividades desplegadas principalmente entre el 2010 a 2024 por el Estado Colombiano, y encontrándonos dentro del contexto mundial del “Segundo Decenio de Acción Vial (2021-2030), la realidad en materia de siniestralidad vial del motociclista en nuestro país, a hoy julio de 2024 es catastrófica y completamente inaceptable, pues éstos representan el 61% del total de fallecidos y lesionados, como se evidencia en las estadísticas que periódicamente divulga el ¹⁹Observatorio Vial – Agencia Nacional de Seguridad Vial, tal como se observa en la siguiente tabla:

USUARIO MOTO:

AÑO	FALLECIDOS	LESIONADOS
-----	------------	------------

¹⁹ Fuente: ansv.gov.co/es/observatorio/estadísticas/histórico-victimas

2024 – Enero a junio	2.392	7.430
2023	5.291	19.992
2022	5.051	24.106
2021	4.436	19.249
2020	3.140	11.785
2019	3.666	24.210
2018	3.458	25.598
2017	3.374	26.050
2016	3.758	29.657
2015	3.267	3.267
2014	2.893	2.893
2013	2.678	2.678
2012	2.383	2.383
2011	2.253	2.253
2010	2.144	2.144
2009	2.167	2.167

Adicionalmente a lo indicado, es de suma gravedad que un gran porcentaje de estos usuarios de moto (conductores y acompañantes) tanto fallecidos como lesionados, son víctimas jóvenes, cuya edad se encuentra en un rango de 15 a 29 años de edad, como se observa en la siguiente tabla publicada por el citado ²⁰Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en su más reciente boletín estadístico a corte marzo de 2024:

²⁰ Fuente: https://ansv.gov.co/sites/default/files/2024-05/Boletin_Nacional_Marzo_2024.pdf

Cifras sobre fallecidos y casos de personas lesionadas valoradas por la ocurrencia de un siniestro vial.

Colombia, enero - marzo 2024.

etario más afectado con un 35% (708 fallecidos) del total de fallecidos de ese año²¹.

viales, representando el 60.37% del total de fallecidos del 2024.

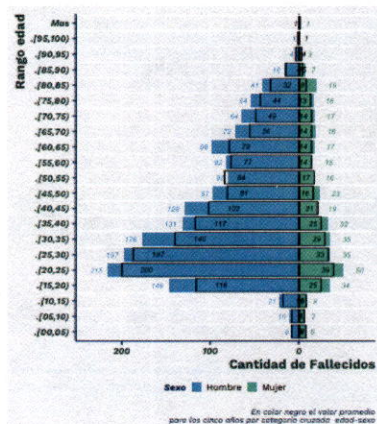


Figura 3. Fallecidos según rango de edad y sexo para el año 2024.

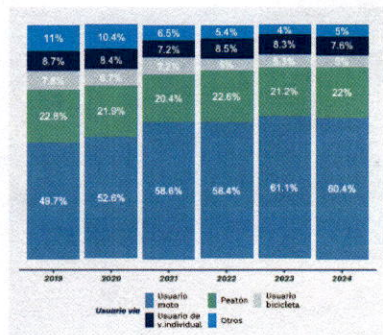


Figura 4. Proporción de fallecidos según tipo de usuario de la vía para el periodo enero - marzo en la serie 2019-2024.

La Tabla 2 muestra las cifras generales que permiten evaluar el cambio entre el promedio de los cinco años (2019-2023) y el año 2024 para las distintas categorías de los usuarios de la vía²¹. Se puede apreciar que el usuario de la vía que mayor aumento tuvo frente al promedio de los

Durante el presente año 2024 (enero-junio), la cifra de siniestralidad vial de usuario de moto tuvo un leve descenso, comparada con las cifras en el mismo período del año inmediatamente anterior (2023), tal como se observa en el reporte de estadística a corte junio de 2024, publicado por el ²¹Observatorio Nacional de Seguridad Vial:

Usuario Moto	2023 – primer semestre	2024 – primer semestre
Fallecidos	2.502	2.392
Lesionados	7.569	7.430

No obstante esa pequeña reducción de siniestralidad, las cifras actuales siguen siendo inaceptables, y en consecuencia es necesario reforzar todas las medidas y acciones con el fin de poder alcanzar para el año 2030 la meta de reducción de fallecidos y lesionados en un 50%, conforme al plan mundial.

²¹ Fuente: <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/cifras-ano-en-curso>

Es por ello que en el Congreso de la República se han venido realizando reiterados debates de control político al Gobierno Nacional (Ministros de: Transporte, Salud, Educación y Directora de la ANSV) con relación a la dramática situación en general que padece el país en materia de siniestralidad vial, en particular de los motociclistas, llegándola a catalogar como una “pandemia”, siendo los más recientes los llevados a cabo el 17 de octubre de 2023 y el 16 de abril de 2024, donde se evidenció una vez más que las cifras de siniestralidad vial no han reducido de manera significativa.

J. Política de Estado la Seguridad Vial del Motociclista

Ante tal panorama, es necesario que Colombia declare como Política de Estado la Seguridad Vial de los motociclistas, con el objetivo de reducir de manera significativa sus actuales porcentajes de siniestralidad tanto de fallecidos como de lesionados, con el propósito de garantizar el derecho a la vida de éstos.

Ante la falta de resultados eficientes y eficaces, en reducir la siniestralidad vial del usuario de moto en nuestro país, conforme a lo visto en literales anteriores, el Estado colombiano en su conjunto debe fortalecer todos los mecanismos de gobernanza a su interior, de tal suerte que las diferentes ramas del poder público, aúnen y coordinen esfuerzos comunes de manera permanente e indefinida, que permita reducir significativamente la actual cifra de siniestralidad vial.

Es por ello que como estrategia de fortalecimiento, se hace imperioso y fundamentalmente necesario, proferir una Ley que declare de manera clara y expresa como Política de Estado la Seguridad Vial de los Motociclistas, con el objetivo de reducir significativamente su siniestralidad, bajo el marco de un sistema de enfoque seguro y visión cero y en concordancia con lo que al respecto señala lo adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas en el numeral 27 de la Resolución A/Res/74/299 del 02 de septiembre de 2020, al este señalar en su parte pertinente: “Alienta a los Estados Miembros a que elaboren y apliquen leyes y políticas amplias sobre motocicletas” (...).

Al declarar como política de Estado la seguridad vial de los motociclistas, se lograrían los siguientes resultados:

- i) Se constituye en un medio fundamental para construir "gobernanza"
- ii) Le genera obligaciones legales y responsabilidades al alto gobierno en su conjunto.
- iii) Trasciende coyunturas y periodos de gobierno.
- iv) Determina una perspectiva de largo plazo para construir con acciones de corto y mediano plazo
- v) Le compete a toda la población, máxime cuando un alto porcentaje de esta, más de 15 millones de personas son usuarios de motos (entre conductores y/o acompañantes).
- vi) Incorpora la política seguridad vial de los motociclistas de manera integral con las políticas de ordenamiento territorial y desarrollo urbano y de manera transversal con las políticas sectoriales aplicables.
- vii) Para su implementación se requiere el compromiso responsable y contínuo de los sectores público y privado, en virtud del principio de corresponsabilidad que a cada uno le asiste.
- viii) Promueve la toma de decisiones con base en evidencia científica y territorial en materia de seguridad vial.
- ix) Se salvarían vidas, así como la integridad física de dichos usuarios y por ende se cuidaría a la población en general.

K. Referencias Internacionales

ESPAÑA.

Fundamental recordar para el tema que aquí nos ocupa, el reciente evento que se llevó a cabo en la ciudad de Zaragoza (España), los días 20 y 21 de marzo de 2024, como fue la "PRIMERA CONFERENCIA INTERNACIONAL DE SEGURIDAD VIAL DE LA MOTOCICLETA", con ocasión de haberse prendido las luces rojas por parte del alto gobierno español, al haber

fallecido en el año inmediatamente anterior -2023-, 299 motociclistas en siniestros viales, principalmente en autovías.

Cifra (299 motociclistas fallecidos), que el gobierno español, declaró como inaceptable, y en consecuencia generó toda una serie de acciones para el presente año 2024, siendo la primera de ellas la realización de la citada conferencia, reuniendo en dichas fechas a “profesionales, técnicos, y organizaciones internacionales con el objetivo de compartir experiencias, debatir políticas e impulsar acciones estratégicas dirigidas específicamente a la seguridad vial en motocicleta”.

En la clausura del evento en mención, el ministro del interior de España, Don Fernando Grande-Marlaska, expresó:

“Dejadme recordar las principales cifras:

Según datos de la OMS, un millón doscientos mil personas pierden cada año la vida en carreteras y calles de todo el mundo.

De ellas algo más del 20% son usuarios de vehículos de 2 o de 3 ruedas. En algunos países asiáticos y latinoamericanos esta proporción está por encima del 50%.

En la Unión Europea la proporción de muertes en motocicleta es del 19%, y en nuestro país en España del 25%.

España tiene un parque de ciclomotores y motocicletas de casi 6 millones de unidades, uno de los mayores de la Unión Europea. Sin duda alguna es un mercado que no ha dejado de crecer estos últimos años y más después de la pandemia, tenemos por lo tanto que asumirlo.

Muchos de nuestros conciudadanos encuentran en la motocicleta unas ventajas que no ven en otros tipos de vehículos; en los movimientos diarios la motocicleta es un vehículo de precio competitivo y bajo coste de funcionamiento, con un menor también

tiempo de desplazamiento y una flexibilidad en el trayecto puerta a puerta que no tienen otros vehículos motorizados.

Para las administraciones locales la motocicleta sobre todo en su versión eléctrica supone un vehículo con una baja ocupación del espacio público y un bajo o nulo impacto en la calidad del aire local.

A todo esto debemos sumar el papel preponderante de que este vehículo ha asumido en los nuevos modelos de negocio vinculados a la movilidad compartida, el comercio electrónico, o el reparto a domicilio.

La motocicleta por lo tanto es el gran protagonista en el día a día en las calles de numerosos países, y en aquellas ciudades en donde todavía no lo es sin duda alguna lo será con toda probabilidad en el futuro como ya está ocurriendo en Latinoamérica.

Todos debemos prepararnos para gestionar el crecimiento de este tipo de vehículos con el menor impacto posible sobre la seguridad vial, que es nuestro deber y cometido.

El pasado lunes 4 de enero, ofrecí las cifras provisionales de siniestralidad del año 2023, el dato relativo a los motoristas habla por sí solo: 299 fallecidos, un 18% más que en el año 2022. Lo dije entonces y lo tengo que repetir ahora: quienes entendemos la pasión por las dos ruedas, no podemos comprender que pueda costarnos la vida. 299 motoristas fallecidos el pasado año en la carretera es simplemente un disparate, y la tendencia creciente que constatamos en los últimos años es inadmisibile.

En lo que vamos del año en nuestras carreteras, a 19 de marzo, han fallecido 50 motoristas, cuando en el año 2023 en el mismo periodo de tiempo habían fallecido 43, y se han incrementado en autopistas y en autovías.

Por cada kilómetro recorrido el riesgo de morir de un motorista es 18 veces superior a la persona que viaja en un vehículo de 4 ruedas.

Tenemos que reducir necesariamente este diferencial, pero sólo lo podemos hacer con políticas integrales que de acuerdo con los principios del sistema seguro, los principios que impactan sobre todos los pilares relacionados con el vehículo, la persona, la infraestructura, los datos y la gobernanza.

Este enfoque integral nos exige el compromiso de todos y todas, y esta primera conferencia internacional es muestra del compromiso de dos de los actores más importantes: la administración responsable sin duda alguna de las políticas de seguridad vial, y la asociación de fabricantes de motocicletas.

Presidente de Anesdor, representantes de las asociaciones europeas internacional de marcas y fabricantes, sabemos que compartimos el mismo objetivo y compartís también la opinión que las cifras de siniestralidad de la moto sin duda son inaceptables, os pedimos por lo tanto que aceleréis la implantación de sistemas de seguridad, que continuéis colaborando con nosotros en la formulación de políticas de seguridad vial eficaces y que nos ayudéis a llegar al motorista.

Conocéis mejor que nadie a vuestros clientes, tenéis un contacto de primera mano con ellos, por lo que os pido os convirtáis en un eslabón esencial de la cadena de educación y concientización sobre los riesgos que entraña conducir una moto.

Nuestro compromiso como ministerio del interior para reducir el riesgo del motorista y mejorar el conjunto de las políticas son:

- Empleamos y emplearemos todos los recursos técnicos y humanos del departamento y de la Dirección General de Tráfico para analizar mejor los datos, investigar las políticas de otros países, para ser innovadores y poner en marcha medidas

concretas que tengan un potencial real para disminuir los siniestros.

- El pasado mes de enero ya anuncié las principales medidas:
 - Vamos a actualizar el contenido de los cursos de recuperación de puntos, incorporando un perfil específico para los motoristas, que lo han perdido. Vamos a poner en marcha cursos de conducción segura y eficiente para motoristas.
 - Vamos a revisar el examen para el permiso A, para motos de alta cilindrada y dar mayor peso a las pruebas en carretera e incorporaremos el uso del airbag en el equipamiento obligatorio de los alumnos.
 - Vamos a establecer un curso obligatorio para conductores de permiso B con 3 años de antigüedad que quieran conducir motos de hasta 125 c.c. de cilindrada.
 - Vamos a seguir “recomendando” el airbag para los motoristas como una mejora significativa para su seguridad, y equiparemos con airbag a todos los motoristas de tráfico de nuestra Guardia Civil.

Ese es nuestro compromiso pero necesitamos también el vuestro. Pido a las asociaciones de constructores que continuéis colaborando en concienciar al motorista y promover comportamientos seguros.

A los usuarios de las vías públicas les pido una mayor conciencia de la presencia y vulnerabilidad de los motoristas.

Pido a los titulares también de las carreteras que incorporen a sus auditorías inspecciones de la red viaria la perspectiva específica de la moto y que investiguen nuevas soluciones de diseño para reducir la siniestralidad de este colectivo.

A las escuelas y centros de formación os pido que promováis la máxima especialización de vuestro personal docente, el uso seguro de la moto, y que le asignéis a la motocicleta un espacio acorde con su importancia real.

Pido a las administraciones locales que entiendan la realidad de la moto, que incorporen este vehículo a sus planes de movilidad urbana sostenible y que valoren la creación de oficinas o unidades específicas de la moto.

Al resto de administraciones y poderes públicos, a todas las entidades de la sociedad civil, a las universidades y centros de investigación, a los profesionales también del motorismo de competición, medios de comunicación, que sigáis siendo parte de este necesario esfuerzo colectivo.

La seguridad de la motocicleta es nuestro mayor reto, sólo avanzaremos como somos todos conscientes, si trabajamos juntos.

Quiero que España, nuestro país ocupe sin duda alguna un papel de liderazgo mundial en la seguridad vial de la moto.

Me comprometo a que el ministerio del interior y la D.G.T. adoptemos un papel más activo en el intercambio de buenas prácticas con organismos internacionales y otras administraciones regionales y nacionales”.

II. CARACTERÍSTICAS DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de ley expuesto está conformado por 27 artículos, incluida la vigencia y derogatoria. De la siguiente manera:

El proyecto está enfocado en establecer la seguridad vial del motociclista como política de Estado e incentivar el buen comportamiento y los buenos hábitos de conducción en la vía.

Incentiva una mejor capacitación para los conductores y los profesores de conducción, así como el seguimiento y análisis estadístico de la accidentabilidad, fomentando el uso de prendas de protección para los motociclistas, generando una mayor concientización sobre la importancia de la seguridad vial en todos los colombianos.

Adicionalmente, este proyecto contempla:

- Vigilancia e inspección a los Centros de Enseñanza Automovilística. Reporte de accidentes de sus alumnos.
- Reglamentación técnica para equipos de protección para niños, niñas y adolescentes en motocicletas.
- Exención de IVA para elementos de protección.
- Análisis sobre las estadísticas de siniestralidad, en especial de los motociclistas.
- Permite la revisión y depuración normativa que resulte contraria a las conductas arbitrarias y/o discriminatorias entre actores viales, en especial las motocicletas.
- Campañas publicitarias para incentivar la seguridad vial del motociclista.
- Reglamentación del parqueo en vía para motocicletas.
- Infraestructura vial segura con tecnología avanzada para los motociclistas
- Amnistías a deudas por multas.
- Campañas de regularización en licencias de tránsito.
- Jornadas de chatarrización de vehículos abandonados en patios.
- Incentiva la investigación y transferencia tecnológica en temas de seguridad vial.
- Responsabilidad del sector privado en estrategias y planes de seguridad vial.

III. IMPACTO FISCAL

El presupuesto público es el instrumento principal de la actividad financiera del Gobierno y es la carta de orientación para la ejecución de las finanzas estatales, instrumento de planificación y cumplimiento de planes y

programas que refleja la actividad gubernamental y el cumplimiento de la Constitución Política en los ámbitos políticos, económicos, jurídicos y sociales. Por medio de este instrumento se lleva a cabo la búsqueda y el cumplimiento de principios y finalidades de la actuación administrativa, y que, en últimas, orienta la satisfacción de necesidades de los individuos que lo conforman y se garantizan los recursos necesarios para el normal funcionamiento del aparato estatal.

Son varios los principios que rigen la actividad presupuestal y, por tanto, cualquier acción u omisión que determine variaciones que afecten el cumplimiento del deber constitucional o legal del estado, a través de cualquiera de sus entidades, debe resolverse, y para el caso de los proyectos de ley, se pronuncia la Ley 819 de 2003, quien en su artículo 7° expone: “Análisis del impacto fiscal de las normas”. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. “Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo. “El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso. “Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. “En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces”.

IV. CONFLICTO DE INTERÉS

De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, atentamente nos disponemos a señalar algunos criterios guías en los que se podría configurar conflictos de intereses, para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran inmersos en alguna de estas causales, sin embargo, pueden existir otras causales en las que se pueda encontrar cada congresista, las cuales deberán ser determinadas para cada caso en particular por su titular, siendo estos criterios meramente informativos y que deben ser analizados teniendo en cuenta lo expresado en el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019.

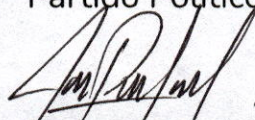
Entre las situaciones que señala el artículo 1o antes mencionado, se encuentran: a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado; b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión; y el c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.”.

De los honorables congresistas,



MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE

Senador de la República
Partido Político MIRA



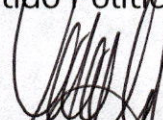
ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA

Senadora de la República
Partido Político MIRA



IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ

Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Político MIRA



CARLOS EDUARDO GUEVARA V.

Senador de la República
Partido Político MIRA

SENADO DE LA REPÚBLICA

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

El día 28 del mes Agosto del año 2024

se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 203 Acto Legislativo N°. _____, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: H.º Manuel Virguez Pinquive, Ana Paola Azulelo,
Carlos Eduardo Cuevaera; H.º Irma Loz Herrera

SECRETARIO GENERAL