



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)
 IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
 www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXII - N° 329

Bogotá, D. C., martes, 28 de mayo de 2013

EDICIÓN DE 20 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
 SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
 www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
 SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
 www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 166 DE 2012 SENADO

*por la cual se crea la Agencia Nacional
 de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., mayo 28 de 2013

Doctor

EUGENIO PRIETO SOTO

Presidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Honorable Senado de la República

Ciudad

Respetados Miembros de la Mesa Directiva:

En cumplimiento de lo preceptuado en los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, el grupo de ponentes designados, se permite rendir informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de ley número 166 de 2012 Senado**, por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

Cordialmente,

Plinio Olano Becerra, Coordinador Ponente;
Eugenio Prieto Soto, *Jorge Hernando Pedraza*,
Jorge Eliécer Guevara, *Mauricio Aguilar Hurtado*,
Carlos Alberto Baena, honorables Senadores.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 166 DE 2012 SENADO

*por la cual se crea la Agencia Nacional
 de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.*

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Seguridad vial, una deuda del Estado colombiano

El artículo 24 de la Constitución Política garantiza a todo colombiano el derecho a circular libre-

mente por el territorio nacional. En este sentido, transitar de manera segura, es un derecho que el Estado debe garantizar a sus ciudadanos, siendo inaceptable poner en riesgo la vida de un ser humano al realizar un desplazamiento, independientemente se trate de un peatón, pasajero o conductor.

El sistema de transporte, por su complejidad y por su nivel de interacción en todos los aspectos de la vida cotidiana se convierte en el agente más peligroso. En el mundo, según estimaciones de la Organización Mundial de la Salud hay más de 12 millones de fatalidades por siniestros viales y más de 50 millones de heridos (OMS, 2009). Colombia no ha escapado a esta tendencia creciente, máxime cuando la economía muestra un crecimiento sostenido, un mayor ingreso per cápita, una mayor capacidad de poder adquisitivo y una mayor concentración de población en las áreas urbanas. Teniendo en cuenta las tasas de motorización, incluyendo automóviles y motocicletas, los siniestros viales se convierten hoy en un problema de salud pública.

En Colombia los traumatismos ocasionados por accidentes de tránsito son un grave problema social y de salud pública que año tras año cobra miles de víctimas, al punto que constituye la segunda causa de muerte violenta en el país, después de los homicidios. De hecho, las muertes derivadas de los accidentes de tránsito triplican las víctimas del conflicto armado.

Así pues, nos encontramos frente a un problema de salud pública que requiere medidas urgentes, concretas, articuladas, medibles, y controlables cuya eficacia se refleje en una reducción de los índices de morbimortalidad.

Como cualquier pandemia, esta problemática debe ser atacada frontalmente y se debe disponer de los recursos necesarios para ello. No se trata exclusivamente de reducir el número de sinies-

tros viales. Por el contrario, la Política Pública de Seguridad Vial debe propender por una reducción en el número de muertos y lesionados a nivel nacional.

Pretender dejar la responsabilidad de la Seguridad Vial exclusivamente en manos del gobierno central, es una equivocación, las autoridades locales también están en deuda con sus ciudadanos en la garantía del derecho a una movilidad segura y sostenible. Por lo tanto, se requiere el compromiso y la voluntad de los gobiernos locales, expresados en la adhesión a la Política Nacional de Seguridad Vial.

La coyuntura actual es favorable para que Alcaldes y Gobernadores asuman la responsabilidad de formular y poner en marcha sus planes locales de Seguridad Vial conforme al compromiso del Gobierno Nacional con la iniciativa de la ONU, enmarcada en la década de acción para la Seguridad Vial la cual se manifiesta en el actual Plan Nacional de Desarrollo Ley 1450 de 2011.

Teniendo en cuenta este grave flagelo, en la **Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República**, se han realizado diferentes debates de Control político, foros y audiencias públicas, donde se han escuchado a expertos, víctimas y a todos los actores; el 19 de octubre de 2010, la Mesa Directiva del Senado de la República, mediante Resolución número 064, crea “**la Comisión Accidental de Seguimiento a la Seguridad Vial**”, conformada por 12 Senadores y encargada única y exclusivamente de realizar el seguimiento a la seguridad vial, con el fin de promover y direccionar desde el legislativo, acciones tendientes a frenar y mitigar este flagelo cuyo fin es disminuir y evitar el número de muertes y lesionados por accidentes de tránsito en el país.

Por esta vía de permanente estudio, análisis y seguimiento a la Seguridad vial realizado por la Comisión Accidental en el seno de la Comisión Sexta, se han evidenciado los siguientes resultados:

- Por primera vez, se incluyó en el Plan Nacional de Desarrollo la Seguridad Vial como tema prioritario de Política Pública que debe trascender de una Política de Gobierno a una Política de Estado. Ley 1450 de 2011 Plan Nacional de Desarrollo.

- El consecuente diseño de un Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV), como marco legal para la priorización de acciones coordinadas y dirigidas a establecer compromisos de TODOS LOS ACTORES VIALES.

Estrategias y acciones que obligatoriamente necesitan una articulación local, municipal y departamental con los lineamientos Nacionales. Articulación que es la que se pretende lograr con la creación de una cabeza líder.

Trámite legislativo y justificación

En vista de la preocupante situación, atendiendo recomendaciones de expertos nacionales e internacionales, es radicada en el honorable Senado

de la República la iniciativa de Gobierno en cabeza del **Ministerio de Transporte** y la Coautoría de los **honorables Senadores Plinio Olano, Eugenio Prieto, Roy Barreras, Mauricio Aguilar, Carlos Baena, Jorge Hernando Pedraza, John Sudarsky, Carlos Ferro, Jorge Guevara, Juan Manuel Galán, Juan Lozano y Silvio Vásquez Villanueva** para la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, posteriormente enviada a la Comisión Sexta en donde por mesa Directiva se designan como grupo de ponentes a los honorables Senadores: **Eugenio Prieto Soto, Jorge Hernando Pedraza, Jorge Eliécer Guevara, Mauricio Aguilar Hurtado, Carlos Alberto Baena López y Plinio Olano Becerra**, como Coordinador Ponente.

Constatando desde la **Comisión Accidental de Seguimiento a la Seguridad Vial** la necesidad de la creación de una entidad que establezca los roles y la planificación debida de la Seguridad Vial, como órgano coordinador y consultor técnico, que haga uso y manejo de la información y desarrolle la gestión de datos por medio de un Observatorio de Seguridad Vial, encuentra asidero y justificación el trámite de esta iniciativa y la solicitud de su aprobación.

La presente iniciativa, contiene 18 artículos, que en su orden disponen sobre los siguientes temas: Autoridad, Creación de la Agencia (ANSV), Objeto, Definiciones, Domicilio, Patrimonio, Funciones, Estructura, Integración del Consejo Directivo, Director de la Agencia, Funciones para el Consejo Directivo de la Agencia, Fondo de Compensación para la Seguridad Vial, Creación de Consejos y Comités, Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Campañas, Acceso de la Agencia a los Registros Públicos, Reglamentación y finalmente Vigencia y Derogatorias.

Antecedentes y contextualización del proyecto de ley

La coordinación y articulación buscadas, ya se evidencian desde el origen de este proyecto, los diversos actores que han participado y aportado para la estructuración de esta iniciativa de creación de la **agencia**, como ente articulador, para propiciar la sensibilización de las autoridades de los entes territoriales en cuanto a sus responsabilidades frente a la elaboración y puesta en marcha de los planes locales de seguridad vial, bajo los criterios establecidos por el Gobierno Nacional, se han encontrado en un punto único de referencia y es que la seguridad vial debe ser abordada desde una perspectiva intersectorial. Si bien los organismos de control deben buscar poner fin a la transgresión generalizada de las normas de tránsito, los sectores de educación, salud y justicia tienen la potestad de cambiar el panorama en el largo plazo.

- El **Ministerio de Transporte** a través de la participación en la Comisión de Seguridad Vial y en la Comisión Sexta del Senado, ha mostrado su permanente compromiso para encontrar soluciones reales a la problemática de la Inseguridad Vial,

liderando la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial y la realización de los ajustes pertinentes al mismo, a través de la Mesa Técnica de Ajustes, coordinando las acciones de los distintos niveles de Gobierno, y apoyando la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Este esquema servirá de soporte interinstitucional para la coordinación, ejecución, seguimiento y control de las políticas establecidas por el Gobierno Nacional, así como el fortalecimiento en la planeación y gestión de la seguridad vial en el país. En su compromiso se ha asesorado de instituciones como el BID, el Banco Mundial acogiendo las siguientes observaciones:

Informe del BID por encargo del MT sobre el PNSV¹ dentro del grupo de acciones prioritarias a desarrollar, es indispensable y urgente la creación de una Agencia Líder con el propósito de buscar institucionalización organizativa, dotarla de competencias de planificación y competencias ejecutivas.

En el mismo sentido lo afirmó la Misión del Banco Mundial como apoyo al Ministerio de Transporte en la sustentación y argumentación para la creación de la Agencia concluyendo: “Se necesita la ANSV. Que asuma el liderazgo en seguridad vial en el país, que acompañe en política y normatividad (...) la creación de la ANSV que debe ser una prioridad para el Gobierno Nacional. El reto de la ANSV es que realmente represente al Gobierno Nacional y que dé claras indicaciones de que está asumiendo la responsabilidad en seguridad vial.

- **Contraloría General de la República**, se ha declarado a favor de la creación de una agencia líder para la dirección y gestión de las políticas de seguridad vial con el objetivo de reducir el número de víctimas mortales y lesiones que provocan los accidentes de tránsito en el país, ha revelado es sus informes de auditoría, específicamente en el último informe que: “La gestión desarrollada por los actores públicos del orden nacional y actores privados es desfavorable (con respecto al diseño e implementación de la política pública) por cuanto los resultados al año 2012 son incipientes en la implementación del PNSV y no cumple a cabalidad con los principios de economía, eficiencia y eficacia”. Situaciones que se evidencian y profundizan por la falta de Coordinación y Articulación que ejercerá la Agencia.

- **Sociedad Civil, representada a través de la Liga contra la Violencia Vial**, ha sido decisiva en concientizar de la necesidad de asumir un compromiso con la seguridad vial de los colombianos. Su acompañamiento y asesoría permanente han

permitido conocer de fondo esta problemática y la tragedia que viven las familias de las víctimas de la accidentalidad vial.

De tal manera, se reitera la necesidad para el Estado colombiano de crear una agencia líder para la seguridad vial, la cual tenga como objetivo el diseño de estrategias, planes y acciones dirigidos a garantizar el desarrollo y cumplimiento de la política nacional de seguridad vial definida por el Gobierno Nacional en la Ley 1450 de 2011 Plan Nacional de Desarrollo.

Visión de la seguridad vial desde la comunidad internacional

Las recomendaciones de organismos internacionales como la Organización de las Naciones Unidas (ONU), orientan hacia la creación de un organismo coordinador con financiación suficiente y un plan o estrategia nacional con metas mensurables que permitan dar una respuesta sostenible al problema de la seguridad vial.

De la misma manera, el Informe Mundial sobre la Prevención de Siniestros de Tránsito, emitido por la Organización Mundial de la Salud (OMS), resalta de manera especial que: “Todo país necesita una entidad líder en seguridad vial, con la autoridad y la responsabilidad de tomar decisiones, controlar recursos y coordinar esfuerzos de todos los sectores del gobierno, incluyendo los de salud, transporte, educación y la policía. Esta entidad debe contar con recursos adecuados para implementar medidas de seguridad vial y debe rendir cuentas al público por sus acciones. La experiencia de una gran variedad de países demuestra que, sin importar la estructura organizativa, es importante que la entidad gubernamental líder en seguridad vial esté claramente definida, con responsabilidades y roles de coordinación específicamente establecidos”.

En el “Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial², publicado también por la OMS, al respecto se señaló:

“(…) para abordar la seguridad vial de un modo integral se necesita la implicación de múltiples sectores, (...) Una respuesta coordinada a este problema incluye el desarrollo y aplicación de una estrategia multisectorial sobre prevención de traumatismos por accidentes de tránsito con fondos suficientes para planificar actividades que deberán llevarse a cabo dentro de un marco temporal definido.

(...). Los resultados de la encuesta mundial sugirieron que (...), muchos países carecen de los mecanismos institucionales y los recursos que les permitirían poner en marcha actividades planificadas de forma coordinada, incluidas la adopción y aplicación de leyes, y cuya consecuencia puede ser el enfoque poco sistemático de las iniciativas de seguridad vial que se observa en muchos países”.

¹ “COLOMBIA. DEL PNSV A LA PROPUESTA DE PLAN DE ACCIÓN”. ANTONI RIU Y ANNA FERRER, Bogotá, noviembre 2012. Apoyo Técnico al Ministerio de Transporte para el estudio del Plan Nacional de Seguridad Vial.

² ES HORA DE PASAR A LA ACCIÓN, OMS. 2009. Disponible en <http://www.who.int/es/>.

Reafirmando lo anterior, en su informe posterior del año 2013 sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial, la OMS, se refiere a la adopción y observancia de leyes integrales de seguridad vial: “Está demostrado que la adopción y observancia de leyes integrales sobre los factores de riesgo fundamentales (exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol y no utilización del casco de motociclista, del cinturón de seguridad y de sistemas de retención para niños) ha reducido las lesiones causadas por el tránsito. Las campañas de comunicación social para mantener normas entre el público la percepción de que hay que cumplir esas normas son esenciales para que estas resulten eficaces”.

En informe denominado Objetivo Cero: Objetivos ambiciosos para la Seguridad Vial y el Enfoque sobre un Sistema Seguro, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), ha manifestado que: “Todos los países deberían comprometerse a garantizar un sistema de gestión eficaz sobre seguridad vial y, en particular, a tratar de conseguir unos fuertes resultados a través de unos acuerdos de gestión institucionales. Estos resultados requieren una clara identificación de una agencia principal; que el principal grupo de ministros y agencias gubernamentales estén implicados; sus papeles y responsabilidades; y los objetivos de rendimientos en términos de producciones institucionales y de resultados intermedios y finales para que se consigan dentro de una estrategia definida”.

En este sentido, las Organizaciones Internacionales están evidenciado que los países que mejores resultados han obtenido en su lucha contra el flagelo son aquellos que han declarado la lucha contra la inseguridad vial como una causa nacional y han puesto en marcha una política pública al más alto nivel de Gobierno. Colombia no puede susstraerse a estas recomendaciones, y prueba de ello es la existencia de voluntad política para abordar la inseguridad vial desde la óptica de una política pública integral como se ha mencionado antes, de modo que en la búsqueda de ese enfoque sistemático e integral, referenciado en las diversas recomendaciones, se prevé y se enmarca la creación de la **Agencia Nacional de Seguridad Vial**.

Panorama actual

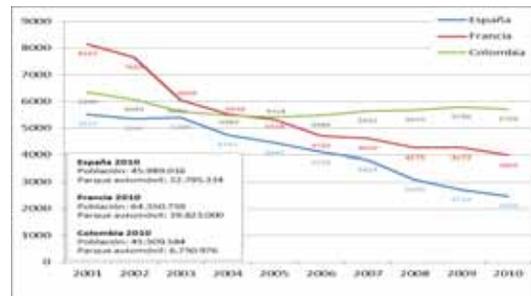
Según datos de las Naciones Unidas en su documento **Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020**, cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas debido a eventos relacionados con el tránsito –más de 3.000 fallecimientos diarios– y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Más de 20 millones de personas sufren traumatismos no mortales provocados por estos siniestros de tránsito y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. De las muertes por siniestros de tránsito el 90% ocurren en países de ingresos bajos y medianos, donde se encuentra menos de la mitad de los vehículos motorizados matriculados en todo el mundo. Entre las tres cau-

sas principales de muertes de personas de 5 a 44 años se encuentran los traumatismos causados por el tránsito. Según las tendencias si no se toman las medidas inmediatas y eficaces, estos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales.

Además, los costos económicos y sociales derivados de los siniestros de tránsito aumentan día tras día; el costo causado por estos siniestros son cerca del 1% del producto interno bruto en países de bajo ingreso y el 1.5% de países de ingreso medio³. En el caso colombiano este asciende al 3% del PIB según el PND.

No obstante, en países como Francia y España, en los últimos 10 años lograron reducir vertiginosamente sus índices de morbimortalidad pese al incremento sostenido del parque automóvil incluyendo las dos ruedas motorizadas (ciclomotores, motocicletas). Este último se ha convertido en un fenómeno mundial y Colombia no es la excepción.

Evolución 2001-2010 del número de muertes en siniestros viales: España, Francia y Colombia.



Fuente: 5Th Road Safety PIN Report, European Transport Safety Council 2010. Junio de 2011.

Con respecto al caso colombiano, en promedio 16 colombianos mueren diariamente como consecuencia de los accidentes de tránsito sin que las acciones para evitar su ocurrencia sean efectivas. De hecho, las muertes y lesiones en siniestros de tránsito son la segunda causa de muerte violenta en el país; en el último decenio más de 63 mil colombianos murieron y cerca de medio millón han visto deteriorada su calidad de vida como consecuencia de una lesión permanente⁴.



La accidentalidad en cifras

La circunstancia del hecho asociado al caso de los accidentes de tránsito muestra que, en las

³ Informe Banco Mundial, Pamela COX, Madrid 2009.
⁴ FORENSIS 2000-2010. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF).

muerres, el desobedecer las normas de tránsito causó el mayor número de hechos (42%), seguido del exceso de velocidad (32%) y posibles fallas mecánicas (8%). En cuanto a las lesiones no fatales el desobedecer las normas de tránsito, el exceso de velocidad y la embriaguez aparente, fueron las causas que originaron este tipo de lesiones con 64% , 21% y 7%, respectivamente⁵.

Por otra parte, frente a la infraestructura, el estado de las vías constituye un papel fundamental en la ocurrencia de las muertes en accidentes de tránsito, ya que el 83% de los accidentes ocurrieron en vías que se encontraban en buen estado, 12% en vías de regular estado y 5% en vías en mal estado⁶.

La tendencia del fenómeno en los últimos seis años no ha sido favorable en términos netos, aunque las tasas de accidentes y fatalidades por 1.000 habitantes y por 100.000 vehículos se han estabilizado. En promedio, 16 colombianos mueren diariamente como consecuencia de la inseguridad vial, pese a la demanda internacional que ha dado cuenta de una voluntad política expresada en acciones para dirimir esta situación, en Colombia no se han logrado acciones efectivas para disminuir esta problemática.

Más del 50% de los eventos de accidentalidad ocurren en los municipios diferentes a las capitales departamentales, resulta preocupante, si se tiene en cuenta que el parque automotor en esos municipios es inferior. En este sentido, mientras Antioquia, Valle del Cauca, Bogotá y Cundinamarca muestran bajas en un punto porcentual de participación en el número de víctimas fatales, el resto de departamentos del país aumentó su participación a pesar de tener menor volumen de tráfico.

Es así que en los últimos 6 años se han perdido más de un millón de años de vida de los cuales el 78% corresponden a la población masculina. 548 mil años de vida de jóvenes entre los 18 y 34 años y cerca de 129 mil años de vida de niños entre los 0 y 14 años⁷. El costo de estas muertes representa el 4.5% del PIB. Para el año 2009 las incapacidades médico legales que generaron los lesionados por siniestros de tránsito en el país equivale a más de un millón de días.

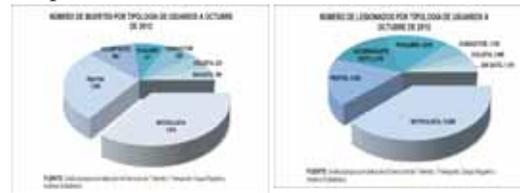


⁵ Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. “Forensis 2011 Datos para la Vida”, p. 281.
⁶ Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. “Forensis 2011 Datos para la Vida”, p. 281.
⁷ FORENSIS 2005 a 2010. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF).

Frente al número de lesionados en accidentes viales, en los últimos seis años el balance es desfavorable. No hay evidencia de progreso en la reducción del número de lesionados. La gravedad de la morbilidad por eventos relacionados con el tránsito en estos 6 años evidencia 285 mil años de vida saludables perdidos y se desconoce la valoración socio-económica derivada de estos eventos.

Actores en la vía y grupos vulnerables

En lo referente a los actores de la vía, Colombia no es ajena al reto mundial en el que se han convertido las motocicletas; mientras en el 2005 el usuario más vulnerable era el peatón, tan solo a la vuelta de 3 años los motociclistas ya superaban las muertes de estos. Ya desde entonces se avistaba el problema sin que las medidas para frenar su ocurrencia fueran evaluadas y/o puestas en marcha. En consecuencia, se evidencia una tendencia creciente y vertiginosa, en esta población en particular que representa el 6.6%⁸ del total de habitantes del país.



Los indicadores de morbimortalidad por actor vial sitúan a los motociclistas como la población de mayor vulnerabilidad con un crecimiento acelerado para las víctimas fatales y para los lesionados, seguido por los peatones donde el indicador es prácticamente constante sin que se muestre una tendencia a la mejora. Se evidencia un incremento sostenido y constante en los indicadores para conductores inferior al de los motociclistas. Los indicadores restan constantes para los pasajeros y exhiben una disminución sostenida para los ciclistas.

Frente a las lesiones, los motociclistas son el grupo más vulnerable. La tendencia entre 2005 y 2008 fue un marcado incremento en la morbilidad. Los años 2007, 2009 y 2010 tienen un número de casos similar entre sí que marca la ausencia de efectividad en las medidas destinadas a la protección de la seguridad de estos protagonistas de la vía. Sólo el grupo de ciclistas parece ir por el “buen camino” en la reducción de la morbilidad.

A nivel nacional, la ocurrencia de los eventos es mayoritariamente en zonas urbanas.

Accidentes de transporte, muertes y lesionados según zona de ocurrencia del hecho, Colombia, 2011

Zona del hecho	Muertos	%	Lesionados	%	Total general	%
Rural	1.813	31,30	5.311	13,01	7.124	15,29
Sin Información	127	2,19	178	0,44	305	0,65
Urbana	3.852	66,51	35.317	86,55	39.169	84,06
Total general	5.792	100	40.806	100	46.598	100

Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses / Centro de Referencia Nacional sobre Violencia/Sistema de Información Red de Departamentos y Códigos / Sistema de Información para el Análisis de la Violencia y la Accidentalidad en Colombia/Sistema de Información Nacional de Estadísticas Involuntarias

⁸ Población según DANE 45.659.709, Parque automóvil de 2 ruedas motorizadas 3.030.317 Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Las ciudades que concentran mayor número de víctimas son Bogotá, Medellín y Cali, no obstante, en valores relativos la tasa por cada cien mil habitantes para estas ciudades que concentran mayor volumen de tráfico, es significativamente inferior respecto de ciudades que tienen menores volúmenes de tráfico, a excepción de Cali. En valores absolutos y relativos la situación de Cali es preocupante. Aun cuando en valores absolutos la participación de ciudades intermedias como Neiva, Villavicencio, Valledupar, Cúcuta, Manizales, Ibagué, Santa Marta, Pereira, Armenia, Bucaramanga, Pasto y Popayán es inferior a un centenar de víctimas, contrasta con tasas elevadas incluso por encima del promedio nacional o con ciudades como Bogotá y Medellín que tienen un mayor volumen de tráfico y, por lo tanto, mayor exposición al riesgo.

La diagnosis presentada anteriormente corresponde a las cifras consolidadas por el Instituto Nacional de Medicina Legal mediante la estadística directa, y algo de estadística indirecta que reportan algunos centros de salud. Sin embargo, haciendo un análisis de las cifras consolidadas en la totalidad del territorio nacional por el Departamento Nacional de Estadística (DANE), vemos cómo la gravedad del flagelo se acentúa.

Para concluir, en Colombia el problema de la siniestralidad vial ha sido abordado exclusivamente desde la óptica del Ministerio de Transporte y de los organismos de tránsito. Sin embargo, la siniestralidad vial es un problema de responsabilidad compartida entre el Estado y la sociedad civil⁹. Las muertes y lesiones en siniestros de tránsito se pueden evitar. Es así como la Política de Seguridad Vial debe integrar, además del sector del transporte, el de educación, salud y el sistema de justicia.

Esta iniciativa, y lo anteriormente expuesto tienen como propósito poner de presente la necesidad de la creación de la **Agencia Nacional de Seguridad Vial**, que involucre una interinstitucionalidad al tiempo que aborde las realidades locales de las diferentes entidades territoriales y que estas a su vez se enmarquen dentro de los objetivos del Plan Nacional de Seguridad Vial, para brindarles y garantizarles a los diferentes actores en la vía el derecho fundamental a movilizarse con seguridad.

Proposición

Teniendo en consideración lo expuesto anteriormente, solicitamos se dé primer debate en la honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado, al Proyecto de ley número 166 de 2012 Senado, *por la cual se crea la Agencia Nacional y Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones*, con el pliego de modificaciones propuesto.

Cordialmente,

Plinio Olano Becerra, Coordinador Ponente;
Eugenio Prieto Soto, *Jorge Hernando Pedraza*,
Jorge Eliécer Guevara, *Mauricio Aguilar Hurtado*,
Carlos Alberto Baena, honorables Senadores.

⁹ Informe Mundial de Accidentes de Tránsito.

PLIEGO DE MODIFICACIONES PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 166 DE 2012 SENADO

por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

SE PROPONE INCLUIR UN NUEVO ARTÍCULO, MODIFICANDO LA NUMERACIÓN POSTERIOR, EL ARTÍCULO NUEVO SERÁ EL ARTÍCULO 1º EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

Artículo (nuevo) 1º. Autoridad. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, tendrá la autoridad necesaria para articular los organismos y entidades públicas y privadas, implicados con la seguridad vial, y dirigirá el plan de acción de seguridad vial del Gobierno. Por tanto su misión es reducir la accidentalidad vial en Colombia.

EL ARTÍCULO 1º DEL PROYECTO PASARÁ A SER EL ARTÍCULO 2º, EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 2º. Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Créase la Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, **adscrita al Departamento Administrativo de la Presidencia de la República.**

EL ARTÍCULO 2º DEL PROYECTO PASARÁ A SER EL ARTÍCULO 3º, EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 3º. Objeto. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá como objeto **la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.**

SE INCLUYE UN NUEVO ARTÍCULO, SERÁ EL ARTÍCULO 4º EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

Artículo (nuevo) 4º. Definiciones. Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

SEGURIDAD VIAL. Entiéndase por seguridad vial el conjunto de medidas y disposiciones dirigidas a disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinar sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de

tráfico, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. Se tratará de un plan plurianual, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que alineen la acción multisectorial para la reducción de víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial.

EL ARTÍCULO 3° DEL PROYECTO PASARÁ A SER EL ARTÍCULO 5°, Y QUEDARÁ IGUAL:

Artículo 5°. *Domicilio.* La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá como domicilio principal la ciudad de Bogotá, D. C.

EL ARTÍCULO 4° DEL PROYECTO PASARÁ A SER EL ARTÍCULO 6°, SE MODIFICAN LOS NUMERALES 5, 6, 7 Y SE AGREGA UN NUMERAL.

Artículo 6°. *Patrimonio.* El patrimonio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) estará constituido por:

1. Las partidas que se le asignen dentro del Presupuesto General de la Nación.

2. Los recursos que reciba a título de donaciones, legados y asignaciones de personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras, gobiernos o entidades gubernamentales extranjeros, organismos internacionales u organizaciones de cualquier naturaleza local, nacional o internacional.

3. Los recursos que a través de convenios se reciban de entidades públicas o privadas para el desarrollo de los programas de la Agencia o su funcionamiento.

4. Los bienes que la Agencia adquiera a cualquier título.

5. Los Fondos provenientes de los servicios prestados a terceros.

6. Las compañías aseguradoras que operan el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito - SOAT, destinarán anualmente el dos por ciento (2%) de las primas que recauden a la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el uno por ciento (1%) anual al fondo administrado por ellas.

7. Los intereses y beneficios resultantes de la gestión de sus propios fondos y/o activos.

8. Y otras que el Gobierno Nacional determine como aporte a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) de los organismos de apoyo.

EL ARTÍCULO 5° DEL PROYECTO PASARÁ A SER EL ARTÍCULO 7°, SE MODIFICA REDACCIÓN Y SE AGREGAN NUMERALES, QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 7°. *Funciones.* La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá las siguientes funciones:

1. DE PLANIFICACIÓN

1.1 Ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en Colombia.

1.2 Diseñar y promulgar en nombre del Gobierno Nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial Plurianual, con revisión cada dos (2) años.

1.3 Desarrollar la estrategia de seguridad vial respaldada por esquemas de cooperación horizontal intergubernamental y de coordinación vertical de la actividad nacional, regional y local, generando las alianzas necesarias con los sectores profesionales, empresariales y sociales.

1.4 Crear y administrar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que tendrá como función el diseño e implementación de la metodología para la recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de los datos relacionados con la seguridad vial en Colombia.

1.5 Servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales y Regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial.

1.6 Recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria que sobre el tema de la seguridad vial, permita desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad vial para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial.

2. DE REGULACIÓN

2.1 Presentar al Gobierno Nacional iniciativas legislativas y normativas relativas al tránsito, sus disposiciones reglamentarias y demás normas con incidencia en la seguridad vial.

2.2 Evaluar la efectividad de las normas legales y reglamentarias asociadas con la seguridad vial y proponer su actualización, modificación o derogación, cuando corresponda.

2.3 Definir con el acompañamiento del Ministerio de Transporte, Invías y ANI, en un plazo no mayor de (1) año posterior a la sanción de esta ley, un manual de elementos de protección que se deben instalar en todas las

vías del país, obedeciendo a criterios técnicos y a la categorización de la vía para garantizar la seguridad vial; el cumplimiento de esta norma se reglamentará por parte del Ministerio de Transporte.

2.4 Definir en un plazo no mayor de doscientos (240) días posteriores a la sanción de esta ley, reglas de circulación y comportamiento para los actores más vulnerables del tránsito, llámese peatones, motociclistas, ciclistas y pasajeros del servicio público de transporte en la infraestructura vial de mayor riesgo, llámese vías troncales y principales en las ciudades y toda la red nacional de vías primarias y concesionadas, dobles calzadas.

2.5 Definir en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días posteriores a la sanción de esta ley, la categorización de los organismos de tránsito de acuerdo al tipo de servicios de tránsito que puedan ofrecer según requisitos, características y condiciones que de acuerdo a protocolos establecidos por la misma Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberán cumplir en adelante cada uno de estos organismos para que se autorice su funcionamiento, la Superintendencia de Puertos y Transporte mantendrá su función de vigilancia sobre ellos.

2.6 Contribuir a la definición de la política de control de violaciones a las normas de tránsito y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito.

3. DE INFORMACIÓN

3.1 Desarrollar y fomentar la investigación sobre las causas y circunstancias de los siniestros viales, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial.

3.2 Servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales y Regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial en los planes locales y regionales de desarrollo.

3.3 Evaluar y procesar la información que produzcan y administren las entidades públicas y particulares que ejerzan funciones públicas y/o de operadores de los sistemas de control de infracciones de tránsito para proponer la adopción de políticas, actualización y modificación de normas que contribuyan a la seguridad vial.

3.4 Ser el órgano institucional de información a los ciudadanos y al público en general de todas las medidas adoptadas por el Gobierno en materia de seguridad vial.

3.5 Desarrollar y fomentar la investigación sobre las causas y circunstancias de los siniestros viales por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial.

3.6 Diseñar e implementar un sistema de medición de indicadores de seguridad vial, que re-

troalmente el diseño de las políticas, e informar sobre los avances y logros, por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

3.7 Representar al Gobierno Nacional en actividades y escenarios académicos internacionales y ante organismos multilaterales en lo relacionado con la promoción de la seguridad vial.

4. DE CONTROL

4.1 Definir la política de control del cumplimiento de las normas de tránsito y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito.

4.2 Diseñar y coordinar con la Policía Nacional y otras autoridades competentes, las prioridades y planes de acción de vigilancia y control de las normas de tránsito y seguridad vial en todo el territorio nacional.

4.3 Coordinar e implementar con las entidades públicas competentes, los mecanismos para solicitar la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial.

4.4 Diseñar estrategias y propiciar medidas e instrumentos para mejorar la efectividad del sistema sancionatorio en materia de infracciones de tránsito, buscando disminuir la impunidad frente a las mismas, la cual se ve directamente reflejada en la accidentalidad vial, las cuales deben contener la suspensión de la habilitación de los organismos de tránsito o de apoyo que incurran en malas prácticas o de la licencia de conducción.

Conducir con una licencia suspendida tendrá una multa equivalente a la que se impone por conducir con una licencia vencida.

4.5 Consolidar, analizar y evaluar la información que produzcan y administren las entidades públicas y particulares que ejerzan funciones públicas y/o de operadores de los sistemas de control de infracciones de tránsito para proponer la adopción de políticas, actualización y modificación de normas que contribuyan a la seguridad vial.

4.6 Formular, con el apoyo del Ministerio de Educación y el Ministerio de Transporte, la política de educación en materia de seguridad vial, y establecer los mecanismos y metas para su ejecución.

4.7 Definir, en coordinación con el Ministerio de Transporte, los criterios de evaluación, definición y actualización de las reglas y condiciones para la formación académica y la realización de los exámenes teórico y práctico, que deberán cumplir los aspirantes a obtener una licencia de conducción.

5. CAMPAÑAS DE CONCIENTIZACIÓN Y EDUCACIÓN

5.1 Realizar campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país.

5.2 Organizar y dictar cursos y seminarios de capacitación a técnicos y funcionarios nacionales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial.

6. ORGANISMOS DE TRÁNSITO Y DE APOYO

6.1 Reglamentará las causales de suspensión de la habilitación de los Organismos de Apoyo y de Tránsito.

7. INFRAESTRUCTURA

7.1 Diseñar e implementar un sistema de auditorías de seguridad vial.

7.2 Reglamentar los criterios de señalización en las carreteras del país y revisar, actualizar y proponer las modificaciones que considere necesarias al Ministerio de Transporte.

8. COORDINACIÓN Y CONSULTA

8.1 Coordinar y articular las acciones de los diferentes Ministerios para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

8.2 Articular acciones con las entidades territoriales para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

8.3 Promover, a través de la consulta y participación, la colaboración de los sectores empresariales, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial.

8.4 Determinarle al Fondo y/o Corporación de Prevención Vial las campañas de prevención vial a realizar de acuerdo con la planeación elaborada por la Agencia. Dichas campañas deben ser supervisadas y aprobadas por la Agencia.

8.5 Formular indicadores de desempeño de la seguridad vial en el país enfocados a la disminución efectiva en las cifras de mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito.

8.6 Presentar un informe anual de cumplimiento de los indicadores de desempeño de la seguridad vial en el país al Congreso de la República y publicarlo en diarios escritos de amplia circulación y en su página web, a más tardar el último día del mes de enero del año siguiente.

8.7 Coordinar con el Ministerio de la Protección Social la creación de un programa o sistema de atención a víctimas en accidentes de tránsito con cargo a los recursos de la Subcuenta de Enfermedades Catastróficas y Accidentes de Tránsito (ECAT).

9. OTRAS

9.1 Gestionar su propia financiación y posibles recursos adicionales.

9.2 Las demás que le asigne la ley o que sean necesarias para el normal funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

ORGANIZACIÓN Y ESTRUCTURA DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV)

EL ARTÍCULO 6° DEL PROYECTO PASARÁ A SER EL ARTÍCULO 8°, EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 8°. Estructura. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:

1. Consejo Directivo.

2. Director.

2.1 Oficina de Planeación.

2.2 Oficina Jurídica.

3. Subdirecciones.

3.1 Subdirección de Infraestructura y Señalización.

3.2 Subdirección de Capacitación y Licenciamiento.

3.3 Subdirección de Autoridades y Organismos Adscritos.

3.4 Subdirección de Observatorio Nacional

EL ARTÍCULO 7° DEL PROYECTO PASARÁ A SER EL ARTÍCULO 9°, EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 9°. Integración del Consejo Directivo. El Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) estará integrado por los siguientes miembros:

CONSEJO DIRECTIVO

1. El Secretario General de la Presidencia de la República, quien lo presidirá.

2. El Ministro de Transporte, o su delegado.

3. El Ministro de Salud, o su Delegado.

4. El Ministro de Educación, o su delegado.

5. El Viceministro de Transporte.

6. El Director de Planeación Nacional.

7. El Director de la Policía de Tránsito y Transporte.

Parágrafo 1°. Los Ministros solo podrán delegar en los Viceministros respectivos su representación en las reuniones del Consejo Directivo, a excepción del Viceministro de Transporte, quien será miembro permanente.

Parágrafo 2°. A las reuniones del Consejo Directivo asistirá, con voz pero sin voto, el Director General de la Agencia Nacional Seguridad Vial (ANSV), quien actuará como Secretario del Consejo.

Parágrafo 3°. A las reuniones del Consejo Directivo podrán concurrir otros servidores públicos que el Consejo Directivo o el Director General determinen, cuando los temas a tratar lo requieran, participarán con voz pero sin voto.

Parágrafo 4°. El Consejo Directivo se reunirá por lo menos una vez al mes, en la fecha que sea

convocado por el Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y podrá reunirse en forma extraordinaria, cuando sus miembros lo soliciten.

EL ARTÍCULO 8° DEL PROYECTO PASARÁ A SER EL ARTÍCULO 10, EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 10. *Director de la Agencia.* La Dirección de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) estará a cargo de su Director General, profesional experto en materias relacionadas o conexas con la seguridad vial, quien será nombrado por el Presidente de la República para períodos de cuatro (4) años.

El Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial es la cabeza visible del discurso y objetivos de la política de seguridad vial, es el principal interlocutor con la sociedad civil, las administraciones y los órganos del Estado implicados, para promover la cooperación y la coordinación en todo lo relacionado con la seguridad vial.

EL ARTÍCULO 9° DEL PROYECTO PASARÁ A SER EL ARTÍCULO 11, EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 11. *Funciones para el Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.* El Gobierno Nacional reglamentará en un plazo no mayor a ciento ochenta días (180) contados a partir de la aprobación de la presente ley, las funciones del Consejo Directivo y del Director de la Agencia, así como los demás aspectos relacionados con el funcionamiento y operación de la misma.

EL ARTÍCULO 10 DEL PROYECTO (ARTÍCULO TRANSITORIO) PASA A SER EL PARÁGRAFO DEL ARTÍCULO 17 (REGLAMENTACIÓN).

SE PROPONE INCLUIR UN NUEVO ARTÍCULO, SERÁ EL ARTÍCULO 12 EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

Artículo (nuevo) 12 *Fondo de Compensación para la Seguridad Vial.* El Gobierno Nacional en un plazo no mayor de noventa (90) días calendario reglamentará el funcionamiento de un Fondo de Compensación de tal manera que todos los municipios de Colombia reciban recursos para invertir en los programas de seguridad vial, provenientes del recaudo de multas por infracciones de tránsito.

Los recursos de este Fondo irán a una fiducia y únicamente se invertirán en programas de seguridad vial que sean aprobados por el Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

SE PROPONE INCLUIR UN NUEVO ARTÍCULO, SERÁ EL ARTÍCULO 13 EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

Artículo (nuevo) 13. Se crearán los siguientes Consejos y Comités como instrumentos de apoyo y facilitadores de las actividades de la Agencia:

COMISIONES INTERMINISTERIALES: Consejo Directivo podrá crear las comisiones interministeriales que requiera para resolver temas específicos que se definan y para planificar los proyectos de acción intersectorial que contemple el Plan Nacional de Seguridad Vial. En estas comisiones participarán representantes de los Ministerios relacionados directamente con el tema específico a resolver.

Estas comisiones interministeriales serán de carácter temporal y trabajarán solo por el periodo de tiempo que les defina el Consejo Directivo, el cual será el necesario para resolver el tema en cuestión.

EL CONSEJO TERRITORIAL de Seguridad Vial será de carácter permanente, y será el ámbito de concertación territorial y acuerdo de la política de seguridad vial de la República de Colombia.

Estará integrado por:

- El Gobierno departamental.
- Un representante del Viceministerio de Transporte.
- Un delegado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)
- El Comandante de la Policía Nacional en ese departamento.
- La ciudad capital y cuatro (4) municipios más.

Parágrafo. La representación de los Municipios y el Departamento corresponderá a la autoridad de tránsito y transporte de cada uno de ellos.

COMITÉ OPERATIVO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será asistida por un Comité Operativo, que tendrá como función coordinar operaciones o puesta en marcha de medidas regulares o contingentes, en materia de Seguridad Vial en las carreteras del país. Estará integrado por representantes del Ministerio de Transporte, de la Policía Nacional, de la Agencia Nacional de Infraestructura, y del Invías.

CONSEJO CONSULTIVO DE SEGURIDAD VIAL. El Consejo Consultivo de Seguridad Vial será un órgano consultivo y de participación público-privado en el que son miembros los representantes de todos los agentes sociales, en especial representantes de las víctimas y de los distintos colectivos de usuarios y de los agentes económicos y académicos, expertos en la seguridad vial. Su función es la de informar los planes y las estrategias de seguridad vial, proponer acciones, debatir propuestas y lograr el compro-

miso y alineamiento con estos sectores público-privados en los objetivos y estrategias nacional de seguridad vial.

SE PROPONE INCLUIR UN NUEVO ARTÍCULO, SERÁ EL ARTÍCULO 14 EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

Artículo (nuevo) 14. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. El Observatorio Nacional de Seguridad Vial, hará parte de la estructura administrativa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Tendrá como función principal apoyar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial en la planificación y evaluación de la política, planes y estrategias de seguridad vial por medio del diagnóstico, análisis y la investigación. Las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) relacionadas con el manejo y gestión de información serán desarrolladas por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

SE PROPONE INCLUIR UN NUEVO ARTÍCULO, SERÁ EL ARTÍCULO 15 EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

Artículo (nuevo) 15. Campañas. Las campañas de prevención, información, formación y sensibilización en seguridad vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), previstas en el Plan Nacional de Seguridad Vial y en los planes y estrategias de la Agencia, serán desarrolladas a través del Fondo y/o Corporación de Prevención Vial, y serán aprobadas y supervisadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). El Fondo y/o Corporación de Prevención Vial será una entidad vinculada a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en donde el Director de la Agencia presidirá el Consejo de Administración del Fondo y/o Corporación de Prevención Vial.

SE PROPONE INCLUIR UN NUEVO ARTÍCULO, SERÁ EL ARTÍCULO 16 EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

Artículo (nuevo) 16. Acceso de la agencia a los registros públicos. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), como autoridad nacional rectora de la seguridad vial en el país, podrá tener acceso gratuito a todo registro público, bases de datos, o sistemas de información, que manejen las entidades públicas o privadas, y que requiera para el debido ejercicio de sus funciones, en especial las de su Observatorio Nacional de Seguridad Vial. La información que se suministre deberá ser completa y permitir la individualización de cada registro.

La Agencia por su parte, deberá asegurar la reserva y la seguridad de las informaciones y documentos que lleguen a conocer en desarrollo de lo previsto en este artículo.

SE PROPONE INCLUIR UN NUEVO ARTÍCULO, SERÁ EL ARTÍCULO 17 EL CUAL QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 17. Reglamentación. El Gobierno Nacional tendrá un plazo de doce (12) meses contados a partir de la publicación de la ley, para expedir los Actos Administrativos requeridos para implementar y poner en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Parágrafo. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y por un término no mayor de doce (12) meses, el Gobierno Nacional queda facultado para establecer la estructura administrativa de la –ANSV– y expedir los actos administrativos que se requieran para poner en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), podrá hacer los traslados de personal y funciones que de otras estructuras administrativas del Estado considere conveniente y necesario para cumplir el objetivo de este artículo.

EL ARTÍCULO 18 QUEDARÁ ASÍ:

Artículo 18. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Presentado por,

Plinio Olano Becerra, Coordinador Ponente;
Eugenio Prieto Soto, *Jorge Hernando Pedraza*,
Jorge Eliécer Guevara, *Mauricio Aguilar Hurtado*,
Carlos Alberto Baena, honorables Senadores.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 166 DE 2012 SENADO

por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo (nuevo) 1º. Autoridad. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, tendrá la autoridad necesaria para articular los organismos y entidades públicas y privadas, implicados con la seguridad vial, y dirigirá el plan de acción de seguridad vial del Gobierno. Por tanto su misión es reducir la accidentalidad vial en Colombia.

Artículo 2º. Creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Créase la Unidad Administrativa Especial denominada Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), entidad descentralizada, del orden nacional, que forma parte de la Rama Ejecutiva, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonio propio, adscrita al Departamento Administrativo de la Presidencia de la República.

Artículo 3º. Objeto. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones

dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.

Artículo (nuevo) 4°. *Definiciones.* Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

SEGURIDAD VIAL. Entiéndase por seguridad vial el conjunto de medidas y disposiciones dirigidas a disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinar sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular, la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL. Se tratará de un plan plurianual, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que alineen la acción multisectorial para la reducción de víctimas por siniestros de tránsito. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 5°. *Domicilio.* La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá como domicilio principal la ciudad de Bogotá, D. C.

Artículo 6°. *Patrimonio.* El patrimonio de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) estará constituido por:

1. Las partidas que se le asignen dentro del Presupuesto General de la Nación.

2. Los recursos que reciba a título de donaciones, legados y asignaciones de personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras, gobiernos o entidades gubernamentales extranjeros, organismos internacionales u organizaciones de cualquier naturaleza local, nacional o internacional.

3. Los recursos que a través de convenios se reciban de entidades públicas o privadas para el desarrollo de los programas de la Agencia o su funcionamiento.

4. Los bienes que la Agencia adquiera a cualquier título.

5. Los Fondos provenientes de los servicios prestados a terceros.

6. Las compañías aseguradoras que operan el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito - SOAT,

destinarán anualmente el dos por ciento (2%) de las primas que recauden a la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el uno por ciento (1%) anual al fondo administrado por ellas.

7. Los intereses y beneficios resultantes de la gestión de sus propios fondos y/o activos.

8. Y otras que el Gobierno Nacional determine como aporte a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) de los organismos de apoyo.

Artículo 7°. *Funciones.* La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá las siguientes funciones:

1. DE PLANIFICACIÓN

1.1 Ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno Nacional de la Planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en Colombia.

1.2 Diseñar y promulgar en nombre del Gobierno Nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial Plurianual, con revisión cada dos (2) años.

1.3 Desarrollar la estrategia de seguridad vial respaldada por esquemas de cooperación horizontal intergubernamental y de coordinación vertical de la actividad nacional, regional y local, generando las alianzas necesarias con los sectores profesionales, empresariales y sociales.

1.4 Crear y administrar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, que tendrá como función el diseño e implementación de la metodología para la recopilación, procesamiento, análisis e interpretación de los datos relacionados con la seguridad vial en Colombia.

1.5 Servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales y Regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial dentro del marco del Plan Nacional y de los Planes Locales y Regionales de Seguridad Vial.

1.6 Recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria que sobre el tema de la seguridad vial, permita desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad vial para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial.

2. DE REGULACIÓN

2.1 Presentar al Gobierno Nacional iniciativas legislativas y normativas relativas al tránsito, sus disposiciones reglamentarias y demás normas con incidencia en la seguridad vial.

2.2 Evaluar la efectividad de las normas legales y reglamentarias asociadas con la seguridad vial y proponer su actualización, modificación o derogación, cuando corresponda.

2.3 Definir con el acompañamiento del Ministerio de Transporte, Invías y ANI, en un plazo no mayor de (1) año posterior a la sanción de esta ley, un manual de elementos de protección que se deben instalar en todas las vías del país, obedeciendo

a criterios técnicos y a la categorización de la vía para garantizar la seguridad vial; el cumplimiento de esta norma se reglamentará por parte del Ministerio de Transporte.

2.4 Definir en un plazo no mayor de doscientos (240) días posteriores a la sanción de esta ley, reglas de circulación y comportamiento para los actores más vulnerables del tránsito, llámese peatones, motociclistas, ciclistas y pasajeros del servicio público de transporte en la infraestructura vial de mayor riesgo, llámese vías troncales y principales en las ciudades y toda la red nacional de vías primarias y concesionadas, doble calzadas.

2.5 Definir en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días posteriores a la sanción de esta ley, la categorización de los organismos de tránsito de acuerdo al tipo de servicios de tránsito que puedan ofrecer según requisitos, características y condiciones que de acuerdo a protocolos establecidos por la misma Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) deberán cumplir en adelante cada uno de estos organismos para que se autorice su funcionamiento, la Superintendencia de Puertos y Transporte mantendrá su función de vigilancia sobre ellos.

2.6 Contribuir a la definición de la política de control de violaciones a las normas de tránsito y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito.

3. DE INFORMACIÓN

3.1 Desarrollar y fomentar la investigación sobre las causas y circunstancias de los siniestros viales, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial.

3.2 Servir de órgano consultor del Gobierno Nacional y de los Gobiernos Locales y Regionales para la adecuada aplicación de las políticas, instrumentos y herramientas de seguridad vial en los planes locales y regionales de desarrollo.

3.3 Evaluar y procesar la información que produzcan y administren las entidades públicas y particulares que ejerzan funciones públicas y/o de operadores de los sistemas de control de infracciones de tránsito para proponer la adopción de políticas, actualización y modificación de normas que contribuyan a la seguridad vial.

3.4 Ser el órgano institucional de información a los ciudadanos y al público en general de todas las medidas adoptadas por el Gobierno en materia de seguridad vial.

3.5 Desarrollar y fomentar la investigación sobre las causas y circunstancias de los siniestros viales por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial.

3.6 Diseñar e implementar un sistema de medición de indicadores de seguridad vial, que retroa-

limente el diseño de las políticas, e informar sobre los avances y logros, por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

3.7 Representar al Gobierno Nacional en actividades y escenarios académicos internacionales y ante organismos multilaterales en lo relacionado con la promoción de la seguridad vial.

4. DE CONTROL

4.1 Definir la política de control del cumplimiento de las normas de tránsito y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito.

4.2 Diseñar y coordinar con la Policía Nacional y otras autoridades competentes, las prioridades y planes de acción de vigilancia y control de las normas de tránsito y seguridad vial en todo el territorio nacional.

4.3 Coordinar e implementar con las entidades públicas competentes, los mecanismos para solicitar la información que estime conveniente para evaluar periódicamente el cumplimiento de las normas en materia de seguridad vial.

4.4 Diseñar estrategias y propiciar medidas e instrumentos para mejorar la efectividad del sistema sancionatorio en materia de infracciones de tránsito, buscando disminuir la impunidad frente a las mismas, la cual se ve directamente reflejada en la accidentalidad vial, las cuales deben contener la suspensión de la habilitación de los organismos de tránsito o de apoyo que incurran en malas prácticas o de la licencia de conducción.

Conducir con una licencia suspendida tendrá una multa equivalente a la que se impone por conducir con una licencia vencida.

4.5 Consolidar, analizar y evaluar la información que produzcan y administren las entidades públicas y particulares que ejerzan funciones públicas y/o de operadores de los sistemas de control de infracciones de tránsito para proponer la adopción de políticas, actualización y modificación de normas que contribuyan a la seguridad vial.

4.6 Formular, con el apoyo del Ministerio de Educación y el Ministerio de Transporte, la política de educación en materia de seguridad vial, y establecer los mecanismos y metas para su ejecución.

4.7 Definir, en coordinación con el Ministerio de Transporte, los criterios de evaluación, definición y actualización de las reglas y condiciones para la formación académica y la realización de los exámenes teórico y práctico, que deberán cumplir los aspirantes a obtener una licencia de conducción.

5. CAMPAÑAS DE CONCIENTIZACIÓN Y EDUCACIÓN

5.1 Realizar campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país.

5.2 Organizar y dictar cursos y seminarios de capacitación a técnicos y funcionarios nacionales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial.

6. ORGANISMOS DE TRÁNSITO Y DE APOYO

6.1 Reglamentará las causales de suspensión de la habilitación de los Organismos de Apoyo y de Tránsito.

7. INFRAESTRUCTURA

7.1 Diseñar e implementar un sistema de auditorías de seguridad vial.

7.2 Reglamentar los criterios de señalización en las carreteras del país y revisar, actualizar y proponer las modificaciones que considere necesarias al Ministerio de Transporte.

8. COORDINACIÓN Y CONSULTA

8.1 Coordinar y articular las acciones de los diferentes Ministerios para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

8.2 Articular acciones con las entidades territoriales para garantizar la coherencia y alineamiento con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

8.3 Promover, a través de la consulta y participación, la colaboración de los sectores empresariales, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial.

8.4 Determinarle al Fondo y/o Corporación de Prevención Vial las campañas de prevención vial a realizar de acuerdo con la planeación elaborada por la Agencia. Dichas campañas deben ser supervisadas y aprobadas por la Agencia.

8.5 Formular indicadores de desempeño de la seguridad vial en el país enfocados a la disminución efectiva en las cifras de mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito.

8.6 Presentar un informe anual de cumplimiento de los indicadores de desempeño de la seguridad vial en el país al Congreso de la República y publicarlo en diarios escritos de amplia circulación y en su página web, a más tardar el último día del mes de enero del año siguiente.

8.7 Coordinar con el Ministerio de la Protección Social la creación de un programa o sistema de atención a víctimas en accidentes de tránsito con cargo a los recursos de la Subcuenta de Enfermedades Catastróficas y Accidentes de Tránsito (ECAT).

9. OTRAS

9.1 Gestionar su propia financiación y posibles recursos adicionales.

9.2 Las demás que le asigne la ley o que sean necesarias para el normal funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

ORGANIZACIÓN Y ESTRUCTURA DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV)

Artículo 8°. *Estructura.* La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:

4. Consejo Directivo.

5. Director.

5.1 Oficina de Planeación.

5.2 Oficina Jurídica.

6. Subdirecciones.

6.1 Subdirección de Infraestructura y Señalización.

6.2 Subdirección de Capacitación y Licenciamiento.

6.3 Subdirección de Autoridades y Organismos Adscritos.

6.4 Subdirección de Observatorio Nacional

Artículo 9°. *Integración del Consejo Directivo.* El Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) estará integrado por los siguientes miembros:

CONSEJO DIRECTIVO

1. El Secretario General de la Presidencia de la República, quien lo presidirá.

2. El Ministro de Transporte, o su delegado.

3. El Ministro de Salud, o su Delegado.

4. El Ministro de Educación, o su delegado.

5. El Viceministro de Transporte.

6. El Director de Planeación Nacional.

7. El Director de la Policía de Tránsito y Transporte.

Parágrafo 1°. Los Ministros solo podrán delegar en los Viceministros respectivos su representación en las reuniones del Consejo Directivo, a excepción del Viceministro de Transporte, quien será miembro permanente.

Parágrafo 2°. A las reuniones del Consejo Directivo asistirá, con voz pero sin voto, el Director General de la Agencia Nacional Seguridad Vial (ANSV), quien actuará como Secretario del Consejo.

Parágrafo 3°. A las reuniones del Consejo Directivo podrán concurrir otros servidores públicos que el Consejo Directivo o el Director General determinen, cuando los temas a tratar lo requieran, participarán con voz pero sin voto.

Parágrafo 4°. El Consejo Directivo se reunirá por lo menos una vez al mes, en la fecha que sea convocado por el Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, y podrá reunirse en forma extraordinaria, cuando sus miembros lo soliciten.

Artículo 10. *Director de la Agencia.* La Dirección de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) estará a cargo de su Director General, profesional experto en materias relacionadas o co-

nexas con la seguridad vial, quien será nombrado por el Presidente de la República para períodos de cuatro (4) años.

El Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial es la cabeza visible del discurso y objetivos de la política de seguridad vial, es el principal interlocutor con la sociedad civil, las administraciones y los órganos del Estado implicados, para promover la cooperación y la coordinación en todo lo relacionado con la seguridad vial.

Artículo 11. *Funciones para el Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.* El Gobierno Nacional reglamentará en un plazo no mayor a ciento ochenta días (180) contados a partir de la aprobación de la presente ley, las funciones del Consejo Directivo y del Director de la Agencia, así como los demás aspectos relacionados con el funcionamiento y operación de la misma.

Artículo (nuevo) 12. *Fondo de Compensación para la Seguridad Vial.* El Gobierno Nacional en un plazo no mayor de noventa (90) días calendario reglamentará el funcionamiento de un Fondo de Compensación de tal manera que todos los municipios de Colombia reciban recursos para invertir en los programas de seguridad vial, provenientes del recaudo de multas por infracciones de tránsito.

Los recursos de este Fondo irán a una fiducia y únicamente se invertirán en programas de seguridad vial que sean aprobados por el Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Artículo (nuevo) 13. Se crearán los siguientes Consejos y Comités como instrumentos de apoyo y facilitadores de las actividades de la Agencia:

COMISIONES INTERMINISTERIALES: Consejo Directivo podrá crear las comisiones interministeriales que requiera para resolver temas específicos que se definan y para planificar los proyectos de acción intersectorial que contemple el Plan Nacional de Seguridad Vial. En estas comisiones participarán representantes de los Ministerios relacionados directamente con el tema específico a resolver.

Estas comisiones interministeriales serán de carácter temporal y trabajarán solo por el periodo de tiempo que les defina el Consejo Directivo, el cual será el necesario para resolver el tema en cuestión.

EL CONSEJO TERRITORIAL de Seguridad Vial será de carácter permanente, y será el ámbito de concertación territorial y acuerdo de la política de seguridad vial de la República de Colombia.

Estará integrado por:

- El Gobierno departamental.
- Un representante del Viceministerio de Transporte.
- Un delegado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).
- El Comandante de la Policía Nacional en ese departamento.
- La ciudad capital y cuatro (4) municipios más.

Parágrafo. La representación de los Municipios y el Departamento corresponderá a la autoridad de tránsito y transporte de cada uno de ellos.

COMITÉ OPERATIVO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será asistida por un Comité Operativo, que tendrá como función coordinar operaciones o puesta en marcha de medidas regulares o contingentes, en materia de Seguridad Vial en las carreteras del país. Estará integrado por representantes del Ministerio de Transporte, de la Policía Nacional, de la Agencia Nacional de Infraestructura, y del Invías.

CONSEJO CONSULTIVO DE SEGURIDAD VIAL. El Consejo Consultivo de Seguridad Vial será un órgano consultivo y de participación público-privado en el que son miembros los representantes de todos los agentes sociales, en especial representantes de las víctimas y de los distintos colectivos de usuarios y de los agentes económicos y académicos, expertos en la seguridad vial. Su función es la de informar los planes y las estrategias de seguridad vial, proponer acciones, debatir propuestas y lograr el compromiso y alineamiento con estos sectores público-privados en los objetivos y estrategias nacional de seguridad vial.

Artículo (nuevo) 14. *Observatorio Nacional de Seguridad Vial.* El Observatorio Nacional de Seguridad Vial, hará parte de la estructura administrativa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Tendrá como función principal apoyar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial en la planificación y evaluación de la política, planes y estrategias de seguridad vial por medio del diagnóstico, análisis y la investigación. Las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) relacionadas con el manejo y gestión de información serán desarrolladas por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Artículo (nuevo) 15. *Campañas.* Las campañas de prevención, información, formación y sensibilización en seguridad vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), previstas en el Plan Nacional de Seguridad Vial y en los planes y estrategias de la Agencia, serán desarrolladas a través del Fondo y/o Corporación de Prevención Vial, y serán aprobadas y supervisadas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). El Fondo y/o Corporación de Prevención Vial será una entidad vinculada a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en donde el Director de la Agencia presidirá el Consejo de Administración del Fondo y/o Corporación de Prevención Vial.

Artículo (nuevo) 16. *Acceso de la Agencia a los Registros Públicos.* La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), como autoridad nacional rectora de la seguridad vial en el país, podrá tener acceso gratuito a todo registro público, bases de datos, o sistemas de información, que manejen las entidades públicas o privadas, y que requiera para el debido ejercicio de sus funciones, en especial las de su Observatorio Nacional de

Seguridad Vial. La información que se suministre deberá ser completa y permitir la individualización de cada registro.

La Agencia por su parte, deberá asegurar la reserva y la seguridad de las informaciones y documentos que lleguen a conocer en desarrollo de lo previsto en este artículo.

Artículo 17. *Reglamentación.* El Gobierno Nacional tendrá un plazo de doce (12) meses contados a partir de la publicación de la ley, para expedir los Actos Administrativos requeridos para implementar y poner en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Parágrafo. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley y por un término no mayor de doce (12) meses, el Gobierno Nacional queda facultado para establecer la estructura administrativa de la –ANSV– y expedir los actos administrativos que se requieran para poner en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), podrá hacer los traslados de personal y funciones que de otras estructuras administrativas del Estado considere conveniente y necesario para cumplir el objetivo de este artículo.

Artículo 18. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Presentado por,

Presentado por,


PLINIO OLANO BECERRA
H. Senador de la República
Coordinador Ponente


EUGENIO PRIETO SOTO
H. Senador de la República


JORGE HERNANDO PEDRAZA
H. Senador de la República


JORGE ELIECER GUEVARA
H. Senador de la República


MAURICIO AGUILAR HURTADO
H. Senador de la República


CARLOS ALBERTO BAENA
H. Senador de la República

* * *

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 259 DE 2013 SENADO

por la cual se definen reglas para la protección de los usuarios en la comercialización de dispositivos móviles inteligentes, se prohíben las cláusulas de permanencia mínima y las ventas atadas de terminales y servicios de comunicaciones, y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C. 22 de mayo de 2013.

Doctora

SANDRA OVALLE G.

Secretaria General

Comisión Sexta del Senado

Congreso de la República

Ciudad

Respetada doctora:

En cumplimiento del encargo por la Mesa Directiva encomendado, de conformidad con los artículos 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos rendir informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 259 de 2013 Senado, *por la cual se definen reglas para la protección de los usuarios en la comercialización de dispositivos móviles inteligentes, se prohíben las cláusulas de permanencia mínima y las ventas atadas de terminales y servicios de comunicaciones, y se dictan otras disposiciones* en los siguientes términos:

A. Objeto del proyecto de ley

El Legislador por medio de la Ley 1341 de 2009, “por la cual se definen principios y conceptos sobre la sociedad de la información y la organización de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), se crea la Agencia Nacional de Espectro y se dictan otras disposiciones” reguló el Sector de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, y estableció entre otras cosas, algunos principios orientadores generales para la protección a los usuarios de servicios de Tecnologías de la Información y de las Comunicaciones.

No obstante lo anterior, todavía se observa la necesidad de que mediante ley el Estado intervenga para garantizar la protección de los derechos de los usuarios de los servicios de comunicaciones, en especial aquellos que se proponen en el presente proyecto ley, para garantizar de esta manera el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo.

Es necesario que el Legislador se ponga en la tarea de complementar las normas existentes en materia de protección de los usuarios de los servicios de comunicaciones, para prohibir la venta atada de dispositivos móviles y la fijación de cláusulas de permanencia mínima, y permitir la financiación de dispositivos móviles inteligentes y la compra de cartera para los servicios de comunicaciones.

B. Antecedentes del proyecto

Este proyecto fue radicado el 16 de mayo de 2013 ante la Secretaría General de Senado y publicado el 17 de mayo de 2013 en la Gaceta de Senado número 286 de 2013. Posterior a esto y a través de la Comisión Sexta de Senado fuimos designados ponentes para primer debate, designación a la cual respondemos hoy con la radicación de esta ponencia.

C. Marco Normativo

I. Marco Constitucional

Constitución Política de Colombia

Artículo 334. *La dirección general de la economía estará a cargo del Estado.* Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitan-

tes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.

El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo a los bienes y servicios básicos.

También para promover la productividad y la competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.

Artículo 365. *Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado.* Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional.

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberán indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.

II. Marco Legal

Ley 1480 de 2011, “por medio de la cual se expide el Estatuto del Consumidor y se dictan otras disposiciones”.

Ley 1341 de 2009, “por la cual se definen principios y conceptos sobre la sociedad de la información y la organización de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), se crea la Agencia Nacional de Espectro y se dictan otras disposiciones”.

III. Fundamentos Internacionales

Decisión 462 25 de mayo de 1999 de la Comisión de la Comunidad Andina **artículo 36. Derechos del Usuario Final.** Los usuarios finales de los servicios de telecomunicaciones de los Países Miembros tendrán derecho a un trato igualitario, no discriminatorio, con libre elección del proveedor de servicios y conocimiento de las tarifas.

Los Países Miembros propenderán a que su normativa nacional referida a los derechos de los usuarios finales, recoja los principios antes mencionados.

Decisión 19 de julio de 2006 “Lineamientos para la Protección al Usuario de Telecomunicaciones de la Comunidad Andina”.

A. Exposición de la conveniencia

I. Conveniencia Social del proyecto de ley

Velar por el bienestar de los usuarios de servicios de comunicaciones es la principal justificación del proyecto con medidas que faciliten sus decisiones de cambio de operador y permitan a los

usuarios elegir las ofertas de servicios que más les convengan, el proyecto, pensado para la protección de los usuarios de telefonía móvil celular en Colombia, permitirá que estos tengan plena libertad en la elección de un operador móvil, sin la obligación de permanecer mínimo un año con dicha compañía, sometidos a las cláusulas de permanencia fija estipulados en los contratos de servicios; así como reglamentar y facilitar la portabilidad numérica y disminuir los costos de transacción que asumen los usuarios asociados a la prestación de servicios de comunicaciones, y busca así mismo impedir las prácticas comerciales que restringen el derecho de los usuarios a cambiar de proveedor de servicios de comunicaciones.

II. Conveniencia económica

En enero del presente año la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) en su estudio “Economic Surveys Colombia-Economic Assessment, January 2013” planteó que la falta de competencia en el mercado de telecomunicaciones móviles no sólo ha implicado mayores rentas para los operadores establecidos, sino una pérdida importante en las decisiones de consumo de los ciudadanos, que en conjunto y dada la magnitud y relevancia de estos servicios para la economía y los hogares no pueden pasar inadvertidos.

Este proyecto de ley propone el establecimiento de reglas de juego que fomenten la sana competencia entre operadores de comunicaciones y mejoren el bienestar de los usuarios y el desarrollo económico y social. En particular se considera fundamental definir reglas claras en cuanto a: venta atada de dispositivos y planes de comunicaciones, financiación de terminales, cláusulas de permanencia mínima y compra de cartera.

Además se impide a los proveedores de servicios de telecomunicaciones la venta de terminales que facilite la prestación de los servicios que ofrecen, el proyecto de ley, está claramente orientado a impedir que los proveedores de telecomunicaciones asocien dos tipos de negocios jurídicos que son separables y por lo tanto, que la prestación de telecomunicaciones sea independiente de otro tipo de negocios que el proveedor tenga con sus usuarios y que no sea posible que ponga a depender unos de los otros; por el contrario que se sancione al proveedor que pretenda atar a sus usuarios de telecomunicaciones a la compra de otra clase de servicios.

III. Conveniencia Política y Jurídica del proyecto de ley

Este proyecto busca proteger a los usuarios de servicios de comunicaciones ya que la reglamentación vigente es laxa y no brinda protección, dada la naturaleza y tipo de servicios de consumo masivo como son las comunicaciones, los instrumentos convencionales de protección del usuario basados en la actuación de organismos de policía administrativa, como son las superintendencias no resultan ser eficientes y mucho menos suficientes, pues la aplicación de un régimen sancionatorio sujeto ne-

cesariamente al debido proceso que ordena el artículo 29 de la Constitución, se convierte en un mecanismo complejo que no satisface las necesidades actuales de los usuarios y en general del mercado.

B. Definiciones

Dispositivos móviles inteligentes: Se entiende por dispositivos móviles inteligentes todos aquellos equipos de comunicaciones que tienen un teclado completo, sea táctil o físico, operan sobre sistemas operativos y estándares actualizables, permiten la navegación en internet y otras redes, permiten la conectividad WIFI, y entre otros tienen acceso a la instalación remota de aplicaciones y contenidos digitales, desarrollados por su fabricante y/o terceros.

Cláusula de período de permanencia mínima: Es la estipulación contractual que se pacta en la que el suscriptor se obliga a no terminar anticipadamente su contrato de prestación de servicios de comunicaciones, so pena de que el operador haga efectivo el cobro de los valores que para tales efectos se hayan pactado.

Servicios de comunicaciones. Se consideran servicios de comunicaciones los servicios de acceso a redes fijas y móviles de comunicaciones, incluyendo, entre otros, los servicios, fijos y móviles, de voz, internet y televisión.

Proposición:

Se propone a la Comisión Sexta del Senado de la República dar primer debate al Proyecto de ley número 259 de 2013, *por la cual se definen reglas para la protección de los usuarios en la comercialización de dispositivos móviles inteligentes, se prohíben las cláusulas de permanencia mínima y las ventas atadas de terminales y servicios de comunicaciones, y se dictan otras disposiciones.*

De los honorables Congresistas,

Eugenio Prieto Soto, Efraín Torrado García, César Tulio Delgado, Plinio Olano Becerra, Mauricio Aguilar H., Carlos Baena López, Olga Suárez Mira, Carlos Ferro Solanilla, Alexander López Maya, Jorge Eliécer Guevara, Parmenio Cuéllar B.

TEXTO PROPUESTO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 259 DE 2013 SENADO

por la cual se definen reglas para la protección de los usuarios en la comercialización de dispositivos móviles inteligentes, se prohíben las cláusulas de permanencia mínima y las ventas atadas de terminales y servicios de comunicaciones, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia en ejercicio de las funciones previstas en el artículo 150 de la Constitución Política,

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto reglamentar y facilitar la portabilidad numérica y disminuir los costos de transacción que asumen los usuarios asociados a la prestación de

servicios de comunicaciones e impedir las prácticas comerciales que restringen el derecho de los usuarios a cambiar de proveedor de servicios de comunicaciones incluido el servicio de televisión por suscripción.

Artículo 2°. Definiciones.

Dispositivos móviles inteligentes: Se entiende por dispositivos móviles inteligentes todos aquellos equipos de comunicaciones que tienen un teclado completo, sea táctil o físico, operan sobre sistemas operativos y estándares actualizables, permiten la navegación en internet y otras redes, permiten la conectividad WIFI, y entre otros tienen acceso a la instalación remota de aplicaciones y contenidos digitales, desarrollados por su fabricante y/o terceros.

Cláusula de período de permanencia mínima: Es la estipulación contractual que se pacta en la que el suscriptor se obliga a no terminar anticipadamente su contrato de prestación de servicios de comunicaciones, so pena de que el operador haga efectivo el cobro de los valores que para tales efectos se hayan pactado.

Servicios de comunicaciones. Se consideran servicios de comunicaciones los servicios de acceso a redes fijas y móviles de comunicaciones, incluyendo, entre otros, los servicios, fijos y móviles, de voz, internet y televisión.

Artículo 3°. Prohibición de venta atada de dispositivos móviles inteligentes y servicios de comunicaciones. Los operadores de servicios de comunicaciones no podrán pactar ni asociar ni subordinar el suministro de equipos terminales o dispositivos móviles inteligentes a la contratación de servicios de comunicaciones.

Artículo 4°. Venta a plazos de dispositivos móviles inteligentes. El usuario de servicios de comunicaciones podrá elegir entre la financiación de los dispositivos móviles inteligentes a través de los operadores de servicios de telecomunicaciones o agentes del sistema financiero. Pero, la financiación de los terminales constituye un negocio jurídico separado e independiente de la prestación del servicio de comunicaciones y no podrán atarse o unificarse en un solo contrato.

Los operadores de servicios de comunicaciones podrán pactar la venta de terminales o dispositivos móviles inteligentes mediante sistemas de financiación que se celebren con el usuario. En dichos contratos, se deberá definir, el lugar y fecha de celebración del contrato, nombre o razón social y domicilio de las partes, descripción del bien o servicio objeto del contrato, con la información suficiente para facilitar su identificación inequívoca, el precio de contado así como los descuentos concedidos, el valor de la cuota inicial, su forma y plazo de pago, o la constancia de haber sido cancelada, el saldo del precio pendiente de pago o saldo que se financia, el número de cuotas periódicas en que se realizará el pago o plazo de financiación, la tasa de interés remuneratoria que se cobrará por la financiación del pago de la obligación adquirida,

la tasa de interés moratorio, el monto de la cuota que deberá pagar mensualmente o con la periodicidad acordada.

Si como medio de pago se extendieran títulos valores, deberá indicarse el valor o monto, número, fecha de otorgamiento, vencimiento y demás datos que identifiquen a las partes de la obligación contenida en el título, así como, la enumeración y descripción de las garantías reales o personales del crédito.

En caso de elegir la financiación con un agente del sistema financiero (vigilado por la Superintendencia Financiera), el usuario deberá suscribir un crédito por el valor del equipo o monto a financiar. En dicho crédito se deberá definir el valor a financiar, la tasa de interés efectiva anual, el número de cuotas periódicas en que se realizará el pago o plazo de financiación, el valor de la cuota mensual, la tasa de interés moratorio, el lugar y fecha de celebración del crédito, nombre o razón social y domicilio de las partes, y la descripción del bien con la información suficiente para facilitar su identificación inequívoca.

Artículo 5°. Prohibición del pacto de cláusulas de período de permanencia mínima en servicios de comunicaciones. En ningún caso los operadores de servicios de comunicaciones podrán pactar cláusulas de permanencia mínima en los contratos de prestación de servicios de comunicaciones.

Artículo 6°. Compra de cartera en servicios de comunicaciones. Los Operadores de Servicios de Comunicaciones deberán ceder a otros operadores de servicios de comunicaciones o a entidades financieras vigiladas por la Superintendencia Financiera, a petición del usuario, los contratos de financiación de dispositivos móviles inteligentes que hayan pactado con estos, sin que sea aplicable penalidad alguna.

Los operadores de servicios de comunicaciones establecerán plataformas de sistemas que permitan la implementación de sistemas de compensación asociados a la compra de cartera.

Artículo 7°. Homologación de terminales. La Comisión de Regulación de Comunicaciones en desarrollo de su función de determinar estándares y certificados de homologación internacional y nacional de equipos terminales indispensables para

la prestación de servicios de telecomunicaciones, expedirá normas generales que busquen promover la neutralidad tecnológica y facilite el ingreso de nuevas tecnologías o equipos al mercado siempre y cuando cumplan con las condiciones previamente establecidas en la Ley y la regulación.

Artículo 8°. Régimen sancionatorio. La Superintendencia de Industria y Comercio previo cumplimiento del debido proceso sancionará al proveedor de servicios de comunicaciones que incurra en violación de las conductas previstas en la presente ley, con multa hasta de mil salarios mínimos legales mensuales vigentes, sanción que podrá ser incrementada hasta en un ciento por ciento en caso de reincidencia.

Artículo 9°. Vigencia. La presente ley rige desde la fecha de su publicación. Respecto del artículo 5°, la norma se aplicará retrospectivamente a todos los contratos vigentes a la fecha de su publicación.

De los honorables Congresistas,

Eugenio Prieto Soto, Efraín Torrado García, César Tulio Delgado, Plinio Olano Becerra, Mauricio Aguilar H., Carlos Baena López, Olga Suárez Mira, Carlos Ferro Solanilla, Alexander López Maya, Jorge Eliécer Guevara, Parmenio Cuéllar B.

CONTENIDO

Gaceta número 329 - Martes, 28 de mayo de 2013

SENADO DE LA REPÚBLICA Págs.

PONENCIAS

Ponencia para primer debate, Pliego de modificaciones propuesto y Texto propuesto al Proyecto de ley número 166 de 2012 Senado, por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.	1
Informe de ponencia para primer debate y Texto propuesto al Proyecto de ley número 259 de 2013 Senado, por la cual se definen reglas para la protección de los usuarios en la comercialización de dispositivos móviles inteligentes, se prohíben las cláusulas de permanencia mínima y las ventas atadas de terminales y servicios de comunicaciones, y se dictan otras disposiciones.	16

