



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° 1007

Bogotá, D. C., viernes, 6 de diciembre de 2013

EDICIÓN DE 28 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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 074 DE 2013 CÁMARA

*por la cual se modifican los artículos 79 y 84
de la Ley 1098 de 2006 y se dictan otras medidas.*

Bogotá, D. C., diciembre 5 de 2013

Doctor

JORGE ENRIQUE ROZO RODRÍGUEZ

Presidente

Comisión Primera Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

La Ciudad.

Referencia: Informe de Ponencia para Primer Debate del **Proyecto de ley número 074 de 2013 Cámara**, por la cual se modifican los artículos 79 y 84 de la Ley 1098 de 2006 y se dictan otras medidas.

Atendiendo la honrosa designación realizada por la mesa directiva y con base en lo establecido en los artículos 144, 150 y 156 de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos rendir informe de ponencia para primer debate al proyecto de ley número ley 074 de 2013 Cámara “por la cual se modifican los artículos 79 y 84 de la Ley 1098 de 2006 y se dictan otras medidas”, en los siguientes términos:

1. OBJETO Y GENERALIDADES DE LA INICIATIVA

El presente proyecto de ley es de origen parlamentario, el mismo, fue presentado inicialmente ante al Congreso para su consideración por parte del honorable Representante Carlos Uriel Naranjo Vélez, en el segundo periodo legislativo de la legislatura 2012-2013, en esa oportunidad tuvo

ponencia positiva, pero lamentablemente por razones de congestión legislativa no pudo debatirse en la Comisión Primera de la Cámara de Representantes.

Debido a lo anterior el autor tomó la decisión de presentarlo nuevamente, buscando con la presente iniciativa modificar dos artículos de la Ley 1098 de 2006, el 79 y el 84 con el objetivo de habilitar la contratación de los profesionales egresados de la carrera de Desarrollo Familiar en las Defensorías y Comisarías de Familia, ya que en la actualidad la ley en cuanto a las áreas sociales, limita la contratación de profesionales en las Defensorías y Comisarías únicamente a la carrera de Trabajo Social.

Es por ello, que el presente proyecto de ley pretende ampliar el espectro de profesiones que pueden ser empleadas en las Defensorías y Comisarías, buscando sustituir la hasta hoy conocida como profesión de Trabajador Social, por un término o carrera genérica, que se denominará profesional del área social, logrando con ello sin excluir a los Trabajadores Sociales incluir carreras como la de Desarrollo Familiar, que cuenta con toda la idoneidad y requisitos para adelantar las labores propias de las Defensorías y Comisarías de Familia.

2. CONSIDERACIONES DE LOS PONENTES

De forma preliminar a las consideraciones, nos parece necesario traer a colación algunos apartes de vital importancia, contenidos en la exposición de motivos original del proyecto¹:

“... la Universidad de Caldas, en 1983, y la fundación Universitaria Luis Amigó, en 1994, asumen el reto de crear y consolidar un programa

¹ **Gaceta del Congreso** número 640, del 23 de agosto de 2013, páginas 1-3.

académico de pregrado comprometido con el estudio y el trabajo con los grupos familiares en diversos contextos y situaciones de vida. Desarrollo Familiar, como formación profesional reglamentada mediante la Ley 429 de 1998, reconoce la capacidad que poseen las familias y sus integrantes para actuar sobre situaciones que vulneran su desarrollo integral, como la violencia intrafamiliar y de pareja, el desplazamiento forzado, la pobreza, el desempleo, la exclusión y la marginación social y económica, entre otras tantas problemáticas por las que atraviesa la sociedad colombiana, entre ellas la vulneración de derechos a los niños, niñas y adolescentes, siendo la familia escenario importante para la garantía de los mismos, en el marco de la corresponsabilidad que propone la Ley 1098 de 2006, todo lo anterior incide en las condiciones y calidad de vida de estos grupos sociales.

En la experiencia investigativa y de trabajo de intervención familiar, llevada a cabo por el programa de Desarrollo Familiar y sus egresados, se ha evidenciado la existencia de familias que poseen y hacen uso de sus recursos emocionales, afectivos, materiales, de redes sociales y familiares para crear las condiciones que les permiten tener una vida digna; también se ha demostrado que las familias se involucran en el diseño y ejecución de proyectos de vida para alcanzar el bienestar individual y familiar. No obstante, también existen familias que no logran reconocer y desplegar estos recursos y se ven enfrentadas a situaciones y relaciones que vulneran e inciden de manera negativa en el bienestar de sus integrantes.

Ambas realidades exigen la presencia de profesionales que contribuyan, en las primeras a fortalecer y afianzar esos procesos que ayudan a las personas a crecer y salir adelante; con las segundas, a llevar a cabo acciones que buscan el cambio y la transformación de las situaciones que afectan negativamente a los miembros de las familias.

Para responder a las situaciones y problemáticas que presentan las familias en diferentes contextos y de esta manera contribuir al mejoramiento de sus condiciones de vida, desde el Estado se crea el Sistema Nacional de Bienestar Familiar; en el actual Gobierno, este compromiso se refleja en los programas de Acción Social de la Presidencia de la República dirigidos a las familias vulnerables asentadas en todo el territorio nacional.

Los objetivos y fines definidos por el Sistema Nacional de Bienestar Familiar (SNBF) están en correspondencia con los propósitos del Desarrollo Familiar como campo de estudio, disciplina y formación profesional. En correspondencia con lo expuesto, el desempeño “natural” de los profesionales en Desarrollo Familiar sería en el marco institucional del Sistema Nacional de Bienestar Familiar y con ello, en el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar como entidad rectora del Sistema.

Sin embargo, el ejercicio de la profesión de más de mil cuatrocientos egresados de los programas

de Desarrollo Familiar de la Universidad de Caldas y de la Fundación Universitaria Luis Amigó en sus diferentes sedes, se ve restringido en las instituciones que hacen parte del Sistema Nacional de Bienestar Familiar, en tanto ha sido excluido de los cargos de las instituciones responsables de dar cumplimiento a los lineamientos y objetivos definidos por el SNBF.

Una irrefutable evidencia de lo anterior, se presenta en el momento de conformar los equipos profesionales de las Defensorías y las Comisarías de Familia en todo el país. Se argumenta que, por no aparecer explícito en la Ley 1098 de 2006, la profesión de Desarrollo Familiar y sus profesionales no pueden ser considerados para hacer parte de esos equipos², situación que ha generado una exclusión sistemática en las convocatorias para la provisión de cargos. Así, se vulnera y restringe el ejercicio de esta profesión. Esta situación no debería existir por cuanto las competencias adquiridas por los egresados de estos programas académicos los habilitan para desempeñarse en ambas instituciones”.

Como se puede observar, la actual regulación que trae el Código de Infancia y Adolescencia, Ley 1098 de 2006, concretamente en sus artículos 79 y 84 es completamente limitante y/o cerrada, lo que se conoce en el derecho como una clasificación *numerus clausus* o taxativa, por lo que deja por fuera muchas carreras que puedan llegar a surgir o que actualmente cumplen con los requisitos necesarios para adelantar trabajos en las “áreas sociales” tanto en las Defensorías como en las Comisarías de Familia.

En atención a lo anterior, conscientes de esa situación, y atendiendo una de las funciones de la ley, la cual es ajustarse a las realidades sociales que mutan o cambian constantemente, es que los ponentes consideramos que el proyecto es presentado en buena hora, y que debe darse la oportunidad tanto a los profesionales de la carrera Desarrollo Familiar, como a los Trabajadores Sociales, o a cualquier otro tipo de profesional, o carrera a fin, de poder contratar con el Estado, de manera concreta en el Sistema Nacional de Bienestar Familiar, ya que al tratarse de una profesión del área social, pueden confluir de manera apta e idónea múltiples carreras o profesiones.

Limitar la contratación de profesionales de una determinada carrera, en esa área concretamente, resulta discriminatorio y no atiende a derechos constitucionales como el de la igualdad y el del trabajo, por lo que se propone la modificación de esos dos artículos del Código de Infancia y Adolescencia, pero no solo para incluir la carrera de Desarrollo Familiar, sino que de acuerdo a lo anteriormente manifestado, pensamos que debe abrirse la posi-

² Llama la atención que tanto en el ICBF, como en las Comisarías de Familia recurren a los programas de Desarrollo Familiar para que provean practicantes, quienes asumen el trabajo con las familias de los diferentes programas de estas instituciones, trabajos que han sido altamente satisfactorios.

bilidad para que cualquier carrera a fin a las áreas sociales, en la que se tenga pleno conocimiento de las relaciones familiares, y donde se cumplan con los perfiles, requisitos y aptitudes esté habilitada para contratar con el Estado, concretamente en las Comisarías y Defensorías de Familia.

Eso sí, es evidente que lo anterior no puede establecerse de manera caprichosa, sino que debe atenderse a un criterio técnico, por lo que consideramos que la entidad o institución encargada de determinar cuáles carreras cumplen con los perfiles y aptitudes debe ser el mismo Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, órgano encargado de liderar el Sistema de Bienestar Familiar. Ahora

bien, de manera razonable, pensamos que el Instituto debe realizar esa función a través de acto administrativo, que en todo caso, debe contar con el visto bueno del Departamento Administrativo de la Función Pública, ya que de acuerdo a sus objetivos misionales es la entidad idónea para que junto con el Instituto establezcan y definan las carreras o profesiones que están habilitadas para cumplir con la función o desarrollar la labor del que denominaremos “profesional del área social” dentro de las Defensorías y Comisarías de Familia.

Con base en los apartes extraídos de la exposición de motivos y a las consideraciones realizadas, presentamos el siguiente:

3. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO ORIGINAL PROYECTO	TEXTO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
PROYECTO DE LEY 074 DE 2013 CÁMARA. <i>por la cual se modifican los artículos 79 y 84 de la Ley 1098 de 2006 y se dictan otras medidas.</i> El Congreso de la República de Colombia DECRETA:	PROYECTO DE LEY 074 DE 2013 CÁMARA. <i>por la cual se modifican los artículos 79 y 84 de la Ley 1098 de 2006 y se dictan otras medidas.</i> El Congreso de Colombia DECRETA:	Se realiza la corrección del título del proyecto de ley, cumpliendo con lo indicado en el artículo 193 de la Ley 5ª de 1992, el cual establece la fórmula que se debe seguir en estos menesteres.
Artículo 1º. El artículo 79 de la Ley 1098 de 2006 quedará así: Defensorías de Familia. Son Dependencias del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar de naturaleza multidisciplinaria, encargadas de prevenir, garantizar y restablecer los derechos de los niños, niñas y adolescentes. Las Defensorías de familia contarán con equipos técnicos interdisciplinarios integrados, por lo menos, por un psicólogo, un trabajador social y/o un profesional en desarrollo familiar y un nutricionista. Los conceptos emitidos por cualquiera de los integrantes del equipo técnico tendrán el carácter de dictamen pericial.	Artículo 1º. El artículo 79 de la Ley 1098 de 2006 quedará así: Defensorías de Familia. Son Dependencias del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar de naturaleza multidisciplinaria, encargadas de prevenir, garantizar y restablecer los derechos de los niños, niñas y adolescentes. Las Defensorías de familia contarán con equipos técnicos interdisciplinarios integrados, por lo menos, por un psicólogo, un profesional del área social y un nutricionista. Los conceptos emitidos por cualquiera de los integrantes del equipo técnico tendrán el carácter de dictamen pericial.	Como se explicó de manera detallada en las consideraciones de los ponentes, se llega a la conclusión que no debe limitarse el equipo de las Defensorías y Comisarías a una sola profesión como la de Trabajo Social o Desarrollo Familiar, ya que se observa que pueden confluir varias carreras o profesiones ajustándose a los perfiles y aptitudes necesarias para desarrollar las funciones dentro de estos organismos. Es por ello que consideramos que se debe ajustar el término al de “profesional del área social”, respetando el derecho a la igualdad y al trabajo y dejando abierto el término para que de una manera técnica el ICBF y el DAFP determinen cuáles perfiles y qué carreras se ajustan a las funciones y objetivos señalados para el cargo.
Artículo 2º. El artículo 84 de la Ley 1098 de 2006, quedará así: Creación, composición y reglamentación. Todos los municipios contarán al menos con una Comisaría de Familia según la densidad de la población y las necesidades del servicio. Su creación, composición y organización corresponde a los concejos municipales. Las Comisarías de Familia estarán conformadas como mínimo por un abogado, quien asumirá la función de comisario, un psicólogo, un trabajador social y/o un profesional en Desarrollo Familiar, un médico, un secretario, en los municipios de mediana y mayor densidad de población. Las Comisarías tendrán el apoyo permanente de la Policía Nacional. El Gobierno nacional reglamentará la materia con el fin de determinar dichos municipios. En los municipios donde no fuere posible garantizar el equipo mencionado en el inciso anterior, la Comisaría estará apoyada por los profesionales que trabajan directa o indirectamente con la infancia y la familia, como los profesores y psicopedagogos de los colegios, los médicos y enfermeras del hospital y los funcionarios del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar.	Artículo 2º. El artículo 84 de la Ley 1098 de 2006, quedará así: Creación, composición y reglamentación. Todos los municipios contarán al menos con una Comisaría de Familia según la densidad de la población y las necesidades del servicio. Su creación, composición y organización corresponde a los Concejos Municipales. Las Comisarías de Familia estarán conformadas como mínimo por un abogado, quien asumirá la función de Comisario, un psicólogo, un profesional del área social, un médico, un secretario, en los municipios de mediana y mayor densidad de población. Las Comisarías tendrán el apoyo permanente de la Policía Nacional. El Gobierno Nacional reglamentará la materia con el fin de determinar dichos municipios. En los municipios en donde no fuere posible garantizar el equipo mencionado en el inciso anterior, la Comisaría estará apoyada por los profesionales que trabajen directa o indirectamente con la infancia y la familia, como los profesores y psicopedagogos de los colegios, los médicos y enfermeras del hospital y los funcionarios del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar.	Se reitera el cambio realizado en el artículo anterior, donde se sustituyen las carreras de Trabajo Social y Desarrollo Familiar, por la de profesional del área social, siguiendo los mismos argumentos. Adicionalmente, se incluyen los dos párrafos originales del artículo 84 de la Ley 1098 de 2006, ya que evidentemente se concluye que el autor del proyecto no pretendió en ningún momento eliminarlos, sino que simplemente los omitió quizás por un simple descuido.

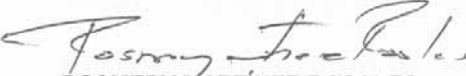
TEXTO ORIGINAL PROYECTO	TEXTO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN
	Parágrafo 1°. Las entidades territoriales podrán suscribir convenios de asociación con el objeto de adelantar acciones de propósito común para garantizar el cumplimiento de los derechos de los niños, las niñas y los adolescentes, de acuerdo con lo previsto en las Leyes 136 de 1994 y 715 de 2001, o las que las modifiquen. Parágrafo 2°. Los municipios tendrán un término improrrogable de un (1) año a partir de la vigencia de esta ley, para crear la Comisaría de Familia. El incumplimiento de esta obligación será causal de mala conducta sancionada de acuerdo con lo establecido en el Código Disciplinario Único.	
Artículo 3°. El Instituto Colombiano de Bienestar Familiar incluirá a los profesionales en Desarrollo Familiar, en los perfiles de cargos en los niveles profesional especializado o profesional universitario.	<u>Artículo 3°. El Instituto Colombiano de Bienestar Familiar determinará de manera técnica, previo estudio de los perfiles, requisitos, funciones y obligaciones, qué carreras y/o profesiones se encuentran comprendidas dentro de las profesiones del área social.</u> <u>Esa determinación se adoptará a través de acto administrativo de carácter general, que deberá contar como requisito de existencia y validez del acto con un pronunciamiento previo y visto bueno por parte del Departamento Administrativo de la Función Pública.</u>	No puede establecerse de manera caprichosa, sino que debe atenderse a un criterio técnico, por lo que consideramos que la entidad o institución encargada de determinar cuáles carreras cumplen con los perfiles y aptitudes debe ser el mismo Instituto de Bienestar Familiar, órgano encargado de liderar el Sistema de Bienestar Familiar. Ahora bien, de manera razonable, pensamos que el Instituto debe realizar esa función a través de acto administrativo, que en todo caso, debe contar con el visto bueno del Departamento Administrativo de la Función Pública, ya que de acuerdo a sus objetivos misionales es la entidad idónea para que junto con el Instituto establezcan y definan las carreras o profesiones que están habilitadas para cumplir con la función o desarrollar la labor del que denominaremos "profesional del área social" dentro de las Defensorías y Comisarías de Familia.
	<u>Artículo nuevo. Artículo 4°. El Instituto Colombiano de Bienestar Familiar contará con un término de seis (6) meses para determinar por primera vez, las profesiones que se encuentran comprendidas dentro de las profesiones del área social.</u> <u>Hasta que no sea expedido el acto administrativo que defina lo anterior, continuará rigiendo la disposición original que establece a un trabajador social como miembro de las Defensorías y Comisarías de Familia.</u>	Consideramos necesario la inclusión de un artículo nuevo que armonice la transitoriedad de las leyes en el tiempo, para evitar así cualquier tipo de vacío normativo o problemas jurídicos en un futuro.
Artículo 4°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas normas que le sean contrarias.	Artículo 5°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas normas que le sean contrarias.	Se conserva la misma redacción pero se modifica la numeración por la inclusión del artículo nuevo.

4. PROPOSICIÓN

Désele primer debate ante la Comisión Primera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes y apruébese el texto con el pliego de modificaciones propuesto del **Proyecto de ley número 074 de 2013 Cámara**, por la cual se modifican los artículos 79 y 84 de la Ley 1098 de 2006 y se dictan otras medidas.

Del honorable Representante,


EFRAÍN TORRES MONSALVO

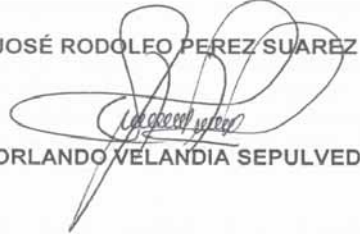

ROSMERY MARTÍNEZ ROSALES

CARLOS GERMAN NAVAS TALERO,

HERNANDO ALFONSO PRADA GIL

HENRY HUMBERTO ARCILA MONCADA

JOSÉ RODOLEO PÉREZ SUÁREZ


ORLANDO VELANDÍA SEPULVEDA

JUAN CARLOS SALAZAR URIBE

**5. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER
DEBATE AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 074 DE 2013 CÁMARA**

*por la cual se modifican los artículos 79 y 84
de la Ley 1098 de 2006 y se dictan otras medidas.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 79 de la Ley 1098 de 2006 quedará así:

Defensorías de Familia. Son Dependencias del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar de naturaleza multidisciplinaria, encargadas de prevenir, garantizar y restablecer los derechos de los niños, niñas y adolescentes.

Las Defensorías de familia contarán con equipos técnicos interdisciplinarios integrados, por lo menos, por un psicólogo, un profesional del área social y un nutricionista.

Los conceptos emitidos por cualquiera de los integrantes del equipo técnico tendrán el carácter de dictamen pericial.

Artículo 2°. El artículo 84 de la Ley 1098 de 2006, quedará así:

Creación, composición y reglamentación. Todos los municipios contarán al menos con una Comisaría de Familia según la densidad de la población y las necesidades del servicio. Su creación, composición y organización corresponde a los Concejos Municipales.

Las Comisarías de Familia estarán conformadas como mínimo por un abogado, quien asumirá la función de Comisario, un psicólogo, un profesional del área social, un médico, un secretario, en los municipios de mediana y mayor densidad de población. Las Comisarías tendrán el apoyo permanente de la Policía Nacional. El Gobierno Nacional reglamentará la materia con el fin de determinar dichos municipios.

En los municipios en donde no fuere posible garantizar el equipo mencionado en el inciso anterior, la Comisaría estará apoyada por los profesionales que trabajen directa o indirectamente con la infancia y la familia, como los profesores y psicopedagogos de los colegios, los médicos y enfermeras del hospital y los funcionarios del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar.

Parágrafo 1°. Las entidades territoriales podrán suscribir convenios de asociación con el objeto de adelantar acciones de propósito común para garantizar el cumplimiento de los derechos de los niños, las niñas y los adolescentes, de acuerdo con lo previsto en las Leyes 136 de 1994 y 715 de 2001, o las que las modifiquen.

Parágrafo 2°. Los municipios tendrán un término improrrogable de un (1) año a partir de la vigencia de esta ley, para crear la Comisaría de Familia. El incumplimiento de esta obligación será causal de mala conducta sancionada de acuerdo con lo establecido en el Código Disciplinario Único.

Artículo 3°. El Instituto Colombiano de Bienestar Familiar determinará de manera técnica, previo estudio de los perfiles, requisitos, funciones y obligaciones, qué carreras y/o profesiones se encuentran comprendidas dentro de las profesiones del área social.

Esa determinación se adoptará a través de acto administrativo de carácter general, que deberá contar como requisito de existencia y validez del acto con un pronunciamiento previo y visto bueno por parte del Departamento Administrativo de la Función Pública.

Artículo 4°. El Instituto Colombiano de Bienestar Familiar contará con un término de seis (6) meses para determinar por primera vez, las profesiones que se encuentran comprendidas dentro de las profesiones del área social.

Hasta que no sea expedido el acto administrativo que defina lo anterior, continuará rigiendo la disposición original que establece a un trabajador social como miembro de las Defensorías y Comisarías de Familia.

Artículo 5°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas normas que le sean contrarias.

Del honorable Representante,



EFRAIN TORRES MONSALVO



ROSMERY MARTÍNEZ ROSALES

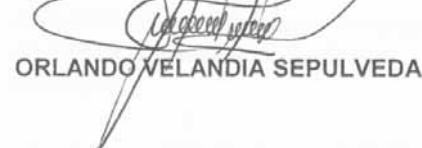
CARLOS GERMAN NAVAS TALERO,

HERNANDO ALFONSO PRADA GIL

HENRY HUMBERTO ARCILA MONCADA



JOSÉ RODOLFO PÉREZ SUÁREZ



ORLANDO VELANDIA SEPULVEDA

JUAN CARLOS SALAZAR URIBE

**PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE
AL PROYECTO DE LEY 342 DE 2013
CÁMARA, 166 DE 2012 SENADO**

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

Bogotá, D. C., diciembre 4 de 2013

Doctor

JAIRO ORTEGA SAMBONÍ

Presidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia: Informe de ponencia para Segundo Debate en Cámara de Representantes, al **Proyecto de ley número 342 de 2013 Cámara, 166 de 2012 Senado**, por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

Respetado doctor:

En cumplimiento de la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, de la honorable Cámara de Representantes y de las disposiciones contenidas en la Ley 5ª de 1992, nos permitimos presentar el informe de ponencia para segundo debate en plenaria de Cámara de Representantes, al **Proyecto de ley número 342 de 2013 Cámara, 166 de 2012 Senado**, por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.

**I. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS
DEL PROYECTO**

El proyecto de Ley 342 de 2013 Cámara fue presentado por iniciativa del Gobierno Nacional a través de la señora Ministra de Transporte, Cecilia Álvarez Correa, y contó con la coautoría del Representante Silvio Vásquez y de los Senadores Carlos Baena, Carlos Ferro Solanilla, Jorge Eliécer Guevara, Jorge Hernando Pedraza, Juan Lozano Ramírez, Juan Manuel Galán, Mauricio Aguilar, Plinio Olano y Roy Leonardo Barreras, el día veinticuatro (24) de junio de 2013.

Este proyecto de ley se publicó en la **Gaceta del Congreso** número 821 de 2012, ya cuenta con ponencias en Senado, la de primer debate publicada en la **Gaceta del Congreso** número 329 de 2013 y la de Segundo Debate en Senado publicada en la **Gaceta del Congreso** número 419 de 2013. En cumplimiento de la Ley 5ª de 1992, fue remitido para su correspondiente estudio a la Comisión Sexta de la Cámara.

II. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

En el proyecto de ley, se recalca que

“Actualmente 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, para ello está 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”.

La creación de la ANSV, ente articulador, propiciará 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.

En este sentido, 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.

De esta situación surge la necesidad para el Estado colombiano de crear una agencia líder para la seguridad vial en el territorio colombiano, 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.

Igualmente, la 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.

Asimismo, la participación de la Sociedad Civil, representada a través de la Liga contra la Violencia Vial, ha sido decisiva en concientizar de la necesidad de que se asuma un compromiso con la seguridad vial de los colombianos. Además, 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”¹.

**III. CONSIDERACIONES AL PROYECTO
DE LEY**

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”² y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Más de 20 millones de personas sufren traumatismos no mortales provo-

¹ Proyecto de ley 166 de 2012.

² Plan Mundial para el Decenio UN.

cados 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% ocurre 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 causas 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 es 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, países como Francia y España⁴ en los últimos 10 años lograron reducir vertiginosamente sus índices de morbilidad pese al incremento sostenido del parque automotor 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: Colombia

Con respecto al caso colombiano, en promedio 16 colombianos mueren diariamente⁵ 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 63.000 colombianos murieron y cerca de medio millón han visto deteriorada su calidad de vida como consecuencia de una lesión permanente.

La accidentalidad en cifras

La circunstancia del hecho asociado al caso de los accidentes de tránsito muestra que, en las muertes, 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%, respectivamente⁶.

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 ocurre-

ron en vías que se encontraban en buen estado, 12% en vías de regular estado y 5% en vías en mal estado⁷.

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. 548.000 años de vida de jóvenes entre los 18 y 34 años y cerca de 129.000 años de vida de niños entre los 0 y 14 años⁸. El costo de estas muertes representa el 4,5% del PIB. Para el año 2009 las incapacidades medicolegales que generaron los lesionados por siniestros de tránsito en el país equivalen a más de un millón de días.

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 285.000 años de vida saludables perdidos y se desconoce la valoración socioeconómica 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 tres 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 o puestas en marcha. En consecuencia, se evidencia una tendencia creciente y vertiginosa en esta población en particular, que representa el 6,6%⁹ del total de habitantes del país.

³ Plan Nacional de Desarrollo. 2010-2014.

⁴ 5th Road Safety PIN Report, European Transport Safety Council 2010. Junio de 2011.

⁵ Informe Forensis 2011 Instituto Nacional de Medicina Legal. Datos para la vida.

⁶ Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Forensis 2011 Datos para la Vida, p. 281.

⁷ Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Forensis 2011 Datos para la Vida, p. 281.

⁸ Forensis 2005 a 2010. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF).

⁹ Población según DANE 45.659.709, parque automotor de 2 ruedas motorizadas 3.030.317. Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Los indicadores de morbilidad 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.

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 civil¹⁰. 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.

Con respecto a los cambios introducidos al proyecto en este informe de ponencia, el primero en Cámara de Representantes y tercer debate en el trámite de este proyecto de ley, tienen varios objetivos básicos, a saber:

1. Mejorar la técnica de redacción legislativa.
2. Subsanan vicios de inconstitucionalidad en lo que se refiere al Plan Nacional de Seguridad Vial, ya que este no puede ser una reglamentación de esta ley y menos ser una norma de origen administrativo, ya que involucra sanciones y normas de control y vigilancia que deben de ser desarrolladas por el Congreso de la República.
3. Adecuar la estructura de la Junta Directiva de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).
4. Separar la función de creación, diseño e implementación de las políticas en seguridad vial de las de regulación en esta materia y de las funciones que son netamente de competencia del Congreso de la República, del Ministerio de Transporte y del Ministerio de Educación en sus respectivas competencias y facultades, en lo concerniente a los procedimientos de capacitación a infractores de tránsito y mecanismos de suspensión y cancelación de la licencia de conducción, así como de los requisitos de constitución, suspensión y cancelación de la habilitación a los organismos auxiliares de tránsito.
5. Separación de las funciones de inspección, vigilancia y control en materia de tránsito e infraestructura y sus conexos que les son propias a la Superintendencia de Puertos y Transportes y nada tendrían que ver con la Ley de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.
6. La adecuación del articulado de la Ley 769 de 2002, “Código de Tránsito y Transporte”, que se refiere a temas que son relevantes a la “Ley de Seguridad Vial”.
7. Descentralizar el manejo de los recursos destinados para la seguridad vial en los Departamentos y Municipios.

El Primer Debate en Comisión Sexta de Cámara de Representantes

El Proyecto de ley número 342 de 2013 Cámara, 166 de 2012 Senado, *por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones*, fue ampliamente debatido en

¹⁰ Informe Mundial de Accidentes de Tránsito. UN.

la sesión del día tres (3) de diciembre de 2013, producto de ese debate se incluyeron una serie de cambios que mejoraron la redacción del articulado; a grandes rasgos estos fueron algunos de los cambios más importantes:

- Pasar el artículo 1° al 2° y viceversa.
- La misión de la ANSV pasa al artículo segundo.
- Mejorar la redacción del artículo tercero.
- Suprimir del artículo cuarto el segundo inciso y excluir el régimen de contratación privado.
- Excluir la figura de licenciamiento en materia de seguridad vial.
- Suprimir los numerales 8 y 9 y modificar el numeral 10 del artículo 8°, en el sentido de excluir los reglamentos.
- Incluir 2 numerales nuevos que dan mayor capacidad de recaudo al Fondo Nacional.
- Incluir la expresión morbilidad en el numeral 2.7 del artículo 9°.
- Cambiar el nombramiento de los Alcaldes en los Consejos territoriales.
- Supresión del artículo 14.
- Mejorar la participación en los consejos consultivos del numeral 15.2 del artículo 15.
- Mejorar la redacción del artículo 16.
- Mejorar la redacción del numeral 3 del artículo 19, dejando en claro que la sanción procede si no se ha aplicado control interno previo.
- Mejorar la redacción del artículo 21, haciendo precisiones en el número de los decretos e incluyendo un nuevo numeral 6.

IV. PROPOSICIÓN

Por las razones y consideraciones expuestas, proponemos y solicitamos a los miembros de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, **aprobar el informe de Ponencia para Segundo Debate de Cámara, del Proyecto de ley números 342 de 2013, Cámara, 166 de 2012 Senado, por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones**”.

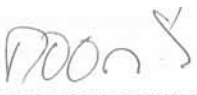
Cordialmente,


ATILANO ALONSO GIRALDO ARBOLEDA
Ponente Coordinador.


JAIRO ORTEGA SAMBONI
Ponente.


WILSON NEBER ARIAS CASTILLO
Ponente.


MIGUEL ANGEL PINTO HERNANDEZ
Ponente.


DIEGO ALBERTO NARANJO ESCOBAR
Ponente.


CARLOS ANDRES AMAYA RODRIGUEZ
Ponente.


DIDIER ALBERTO TAVERA AMADO
Ponente.


WILSON HERNANDO GOMEZ
Ponente.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA 3 DE DICIEMBRE DE 2013 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 342 DE 2013, CÁMARA, 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:

CAPÍTULO I

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Artículo 1°. *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 Ministerio de Transporte.

Artículo 2°. *Autoridad.* La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.

Artículo 3°. *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 4°. *Régimen jurídico, administrativo.* Los actos unilaterales que expida la Agencia Nacional de Seguridad Vial son actos administrativos y se sujetan a las disposiciones del Código del Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Artículo 5°. *Definiciones.* Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Seguridad vial. Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y 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 multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, 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 infor-

mación 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, 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 concluyan en una acción multisectorial encaminada a reducir 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, que seguirá vigente hasta que se apruebe la Ley y se promulgue un nuevo plan nacional de seguridad vial.

Campañas de prevención vial. Decididos intentos de informar, persuadir o motivar a las personas en procura de cambiar sus creencias y/o conductas para mejorar la seguridad vial en general o en un público grande específico y bien definido, típicamente en un plazo de tiempo determinado por medio de actividades de comunicación organizadas en las que participen canales específicos de medios de comunicación con el apoyo interpersonal y/u otras acciones de apoyo como las actividades de las fuerzas policiales, educación, legislación, aumento del compromiso personal, gratificaciones, entre otros.

Artículo 6°. *Domicilio.* La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá como domicilio principal la ciudad de Bogotá, D. C.

Artículo 7°. *Fondo Nacional de Seguridad Vial.* Créase el Fondo Nacional de Seguridad Vial como una cuenta especial de la Nación –Agencia Nacional de Seguridad Vial, sin personería jurídica, ni estructura administrativa, con independencia patrimonial, administrativa, contable y estadística para financiar el funcionamiento e inversión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cual sustituye al Fondo de Prevención Vial, creado por el artículo 244 de la Ley 100 de 1993, cuya liquidación se ordena con arreglo a la presente ley.

El Fondo Nacional de Seguridad Vial se integrará con los recursos correspondientes al tres por ciento (3%) de las primas que recauden las compañías aseguradoras que operan el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito (SOAT). La Agencia definirá lo correspondiente a los giros por parte de las aseguradoras.

El Fondo Nacional de Seguridad Vial funcionará bajo la dependencia, orientación y coordinación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la que únicamente podrá destinar una tercera parte de los recursos del Fondo para sus gastos de funcionamiento.

El Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial será el ordenador del gasto de los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial.

Parágrafo. Los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial serán administrados por Fiduciaria, con quien la Agencia Nacional de Seguridad Vial suscribirá el contrato respectivo.

El patrimonio autónomo que se constituya ejecutará los recursos atendiendo única y exclusivamente a la finalidad y funciones asignadas a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que operará en materia contractual bajo normas y reglas del derecho privado observando en todo los principios contenidos en los artículos 209 y 267 de la Constitución Nacional.

Para efectos presupuestales, los recursos se entenderán ejecutados una vez los mismos sean transferidos al respectivo patrimonio autónomo, que operará en materia contractual, bajo normas y reglas del derecho privado, observando, en todo caso los principios contenidos en los artículos 209 y 267 de la Constitución Política.

Artículo 8°. *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. Los recursos que componen el Fondo Nacional de Seguridad Vial, correspondientes al 3% de las primas que recauden las compañías aseguradoras que operan el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito (SOAT).
7. Los rendimientos financieros obtenidos de sus propios recursos.
8. Los aportes restantes que con arreglo a las leyes y reglamentos se hagan y los demás que reciban.
9. El patrimonio con el cual cuente el Fondo de Previsión Vial, creado por el artículo 244 de la Ley 100, de 1993 al momento de que el mismo sea liquidado.
10. Los aportes de cualquier clase provenientes de recursos de cooperación internacional para el cumplimiento del objetivo de la ANSV.
11. Los demás que reciba en desarrollo de su objeto.

Artículo 9°. *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 todo el país.

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 Coordinar 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 a través del Ministerio de Transporte iniciativas normativas (legislativas y reglamentarias) relativas al tránsito con incidencia en la seguridad vial, con base en la evaluación de la normatividad existente.

2.2 Evaluar la efectividad de las normas reglamentarias asociadas con la seguridad vial y promover su modificación, actualización, o derogación, cuando corresponda; si son de orden legal las propondrá al Ministerio de Transporte para que se presenten a consideración del Congreso de la República.

2.3 Definir con el apoyo técnico del Invías y la ANI, en un plazo no mayor de un (1) año posterior a la promulgación de esta ley, un manual de elementos de protección para las vías del país, obedeciendo a criterios técnicos relacionados con las condiciones y categoría de la vía.

2.4 Definir una estrategia, en un plazo no mayor de doscientos cuarenta (240) días posteriores a la sanción de esta ley, para los actores más vulnerables del tránsito, llámense peatones, motociclistas,

ciclistas y pasajeros del servicio público de transporte en la infraestructura vial de mayor riesgo, llámense vías troncales y principales en las ciudades y en 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 promulgación de esta ley las obligaciones que en cuanto a seguridad vial corresponderán a los organismos de tránsito de acuerdo con su categorización y con el tipo de servicios de tránsito que puedan ofrecer, los que deberá cumplir en adelante cada uno de estos organismos para mantener su habilitación y funcionamiento. La Superintendencia de Puertos y Transporte mantendrá su función de vigilancia sobre ellos.

2.6 Definir, con los Ministerios de Transporte, Comercio y Relaciones Exteriores la agenda para el desarrollo de los reglamentos técnicos de equipos y vehículos en cuanto a elementos de seguridad, así como establecer las condiciones de participación en los organismos internacionales de normalización y evaluación de la conformidad de dichos elementos, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley.

2.7 Definir los reglamentos, las acciones y requisitos necesarios en seguridad vial que deban adoptarse para la reducción de la morbilidad por accidentes de tránsito en el territorio nacional.

2.8 Definir los contenidos generales de los cursos sobre normas de tránsito para los infractores.

3. De información

3.1 Desarrollar, fomentar y promover mecanismos tecnológicos y de información que permitan modelar e investigar las causas y circunstancias de los siniestros viales, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial.

3.2 Utilizar, 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 como base para proponer al Ministerio de Transporte la adopción de políticas y la actualización y modificación de normas que contribuyan a la seguridad vial, y/o para solicitar la intervención de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

3.3 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.

3.4 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. Toda investigación técnica sobre accidentes de tránsito que contraten, ordenen o realicen directamente entidades públicas o privadas deberá remitirse en copia a la Agencia Na-

cional de Seguridad Vial, para que esta formule las recomendaciones tendientes a la superación o mitigación de los riesgos identificados. Se considerará de interés público la investigación técnica de accidentes de tránsito en el territorio nacional.

3.5 Diseñar e implementar un sistema de medición de indicadores de seguridad vial, conforme a la metodología definida y empleada por organismos internacionales del ramo, que retroalimente el diseño de las políticas, e informar sobre los avances y logros, por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

3.6 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 las estrategias para el control del cumplimiento de las normas de tránsito y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito.

4.2 Diseñar, coordinar y adoptar 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 Implementar estrategias y diseñar 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 solicitud a la Superintendencia de Puertos y Transporte de suspensión de la habilitación de los organismos de tránsito o de apoyo que incurran en malas prácticas o de la licencia de conducción por reincidencia. El Ministerio de Transporte reglamentará la forma en que se ejercerá esta función.

4.5 Formular, para su adopción por el Ministerio de Educación y el Ministerio de Transporte, la política de educación en materia de seguridad vial, y establecer los contenidos, metodologías, mecanismos y metas para su ejecución, a lo largo de todos los niveles de formación.

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

4.7 Promover la implementación y uso de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones (TIC) con el fin de generar soluciones que propicien la efectividad y competitividad de las políticas de seguridad vial.

4.8 Definir las condiciones en materia de sistemas automáticos y semiautomáticos de control, imposición y recaudo de multas impuestas por infracciones de tránsito y la participación de las partes intervinientes en cuanto a las labores de acopio de pruebas hasta las de recaudo.

4.9 Reglamentar los requisitos de capacitación que deben cumplir los funcionarios de los Organismos de Tránsito en aspectos técnicos y jurídicos que garanticen la legalidad de los procesos contravencionales que se apliquen en el desarrollo de sus funciones.

5. Campañas de concientización y educación

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

5.2 Promover instancias de capacitación y/o capacitar a técnicos y funcionarios nacionales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial.

5.3 Promocionar y apoyar el conocimiento de la seguridad vial en la formación de profesionales, de tal forma que se pueda exigir la vinculación de profesionales especializados en seguridad vial para el diseño y construcción de proyectos de infraestructura vial.

5.4 Definir los contenidos que en cuanto a seguridad vial, dispositivos y comportamiento, deba contener la información al público para los vehículos nuevos que se vendan en el país y la que deban llevar los manuales de propietario.

5.5 Coordinar con el Ministerio de Educación el diseño e implementación de los contenidos y metodologías de la educación vial, en los términos dispuestos por la Ley 1503 de 2011.

6. Infraestructura

6.1 Promover el diseño e implementación de sistemas de evaluación de los niveles de seguridad vial de la infraestructura, por medio de auditorías o inspecciones de seguridad vial.

6.2 Definir las condiciones de conformación del inventario local, departamental y nacional de las señales de tránsito a cargo de las autoridades de esos mismos órdenes, quienes estarán obligadas a suministrar y a mantener actualizada esa información.

7. Coordinación y consulta

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

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

7.3 Promover, a través de la consulta y participación, la colaboración de los agentes económicos, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial.

7.4 Formular indicadores de desempeño para todos los actores de la seguridad vial en el país enfocados a la disminución efectiva en las cifras de mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito.

7.5 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 junio del año siguiente.

7.6 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).

8. Consultivas

8.1 Emitir concepto respecto de cualquier proyecto normativo de autoridad nacional o territorial cuya aplicación pueda tener relación o implicaciones con la seguridad vial.

8.2 Definir las condiciones de seguridad activa y pasiva mínimas para la homologación de vehículos automotores por parte de la autoridad competente, así como las condiciones de verificación por parte de los Ministerios de Industria, Comercio y Turismo.

8.3 Promover, a través de la consulta y participación, la colaboración de los sectores industriales, empresariales, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial. La consulta y participación de estos sectores será obligatoria y se hará efectiva tanto como por convocatoria de la Agencia Nacional de Seguridad Vial como por solicitud de estos mismos.

9. Otras

9.1 Promover el desarrollo de las instituciones y autoridades públicas o privadas de control de calidad que evalúen permanentemente los productos que se utilizan en la seguridad vial tanto en el equipamiento de los vehículos, el amoblamiento de la infraestructura, las ayudas tecnológicas y la protección de los conductores, peatones y pasajeros.

9.2 Gestionar su propia financiación y posibles recursos adicionales.

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

CAPÍTULO II

Organización y Estructura de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)

Artículo 10. *Estructura.* La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:

1. Consejo Directivo.
2. Dirección General.
3. Secretaría General.
4. Dirección de Comportamiento.

5. Dirección de Infraestructura y Vehículos.

6. Dirección de Coordinación Interinstitucional.

7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 11. **Órganos de Dirección y Administración.** La dirección y administración de la ANSV estará a cargo del Consejo Directivo y del Director General, quien será de libre nombramiento y remoción del Presidente de la República y quien actuará como representante legal.

Artículo 12. *Integración del Consejo Directivo.* El Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) estará integrado por los siguientes miembros:

1. El Ministro de Transporte, o su delegado.
2. El Ministro de Comercio, Industria y Turismo, o su delegado.
3. El Ministro de Salud y Protección Social, 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 Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.
8. Un Gobernador.
9. Un Alcalde.
10. Un representante de los organismos de tránsito.
11. Un representante del sector privado relacionado con la movilidad y la seguridad vial designado por el presidente de la República.

Parágrafo 1°. Los Ministros solo podrán delegar en los Viceministros respectivos su representación en las reuniones del Consejo Directivo.

Parágrafo 2°. A las reuniones del Consejo Directivo asistirá, con voz pero sin voto, el Director General de la Agencia Nacional de 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.

Parágrafo 5°. El Gobernador y el Alcalde elegidos lo serán para periodos máximos de dos (2) años, quienes serán postulados por la Federación Colombiana de Gobernadores y de Municipios, respectivamente.

Parágrafo 6°. El Consejo Directivo será presidido por el Ministro de Transporte o en su ausencia por el Viceministro de Transporte.

Artículo 13. *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.

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 14. *Funciones para el Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.* El Gobierno Nacional reglamentará en un plazo no mayor a ciento veinte (120) días 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 15. *Comisiones, Consejos y Comités.* Se crearán los siguientes Consejos y Comités como instrumentos de apoyo y facilitadores de las actividades de la Agencia:

15.1 Comisiones Interministeriales. El 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.

15.2 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 Gobernador del departamento o su delegado.
- Un representante del Viceministerio de Transporte.
- Un delegado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).
- El Comandante de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en el respectivo departamento.
- El alcalde de la capital del departamento o su delegado y cuatro (4) alcaldes de municipios del departamento; el Ministerio reglamentará la forma de elección.
- El Director del Área Metropolitana, si existe.

Parágrafo 1°. La representación de los municipios y del departamento corresponderá a la Autoridad de Tránsito y Transporte de cada uno de ellos.

Parágrafo 2°. La representación del Director del Área Metropolitana será durante la permanencia de su periodo.

15.3 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 Instituto Nacional de Vías (Invías).

15.4 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, de los distintos colectivos de usuarios, de los agentes económicos del sector de ensamblaje automotor, autoridades de tránsito, organismo de apoyo 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 nacionales de seguridad vial.

Parágrafo 1°. Como representación del sector asegurador, asistirá de manera permanente el presidente de la Federación de Aseguradores Colombianos Fasecolda, o su delegado, y el presidente del comité de representación del capítulo técnico de autoridades de tránsito o su delegado.

Parágrafo 2°. Cada uno de los agentes sociales y económicos, autoridades de tránsito y organismo de apoyo enunciados elegirá un (1) delegado al Consejo consultivo.

Artículo 16. *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.

Parágrafo. Los representantes de los gremios del transporte público terrestre automotor, serán invitados a las sesiones en que se divulguen cifras relativas a cada modalidad en la proporción o número de delegados que determine el Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. De la misma manera se procederá con representantes del transporte terrestre automotor diferente al transporte público.

Artículo 17. *Seguimiento a efectividad de campañas.* Las campañas de prevención vial, infor-

mación, formación y sensibilización en seguridad vial, los estudios técnicos para la calidad de los elementos de protección, previstos en el Plan Nacional de Seguridad Vial y en los planes y estrategias a desarrollar, serán objeto de seguimiento y evaluación de impacto por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial para determinar su eficacia y/o necesidad de ajuste por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Artículo 18. *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 y su uso para sus funciones misionales.

CAPÍTULO III

Otras disposiciones

Artículo 19. *Causales de Suspensión y Cancelación de la Habilitación de Organismos de Apoyo y de Tránsito.* Procederá la suspensión y cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo por parte de la autoridad que la haya otorgado o por su superior inmediato cuando se incurra en cualquiera de las siguientes faltas:

1. No mantener la totalidad de condiciones de la habilitación, no obtener las certificaciones de calidad o perder temporalmente alguna de las exigencias previas a la habilitación.

2. Cuando su actividad u omisión haya puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes.

3. Cuando la actuación de sus empleados durante el servicio encuadre en delitos contra la Administración Pública y estas actuaciones no hayan objeto de control interno del organismo, se entenderá por públicas todas las funciones a cargo de la entidad, para efectos administrativos, fiscales, disciplinarios y penales.

4. Alterar o modificar la información reportada al RUNT o poner en riesgo la información de este.

5. Expedir certificados en categorías o servicios no autorizados.

6. Facilitar a terceros los documentos, equipos o implementos destinados al servicio o permitir el uso a aquellos de su razón social por terceros.

7. Abstenerse injustificadamente de prestar el servicio.

8. Expedir certificados sin comparecencia del usuario.

9. Vincular personal que no reúna los requisitos de formación académica y de experiencia

exigidos, cuando los documentos presentados no sean verídicos, reemplazar el personal sin aviso al Ministerio de Transporte o mantenerlo en servicio durante suspensiones administrativas, judiciales o profesionales.

10. Reportar información desde sitios o instalaciones no autorizados.

11. No hacer los reportes e informes obligatorios de acuerdo con lo que sobre el particular señalen el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte.

12. Alterar los resultados obtenidos por los aspirantes.

13. No reportar la información de los certificados de los usuarios en forma injustificada.

14. Variar las tarifas sin informarlo públicamente y previamente en sus instalaciones y al Ministerio de Transporte. En este caso procederá multa de entre 1 y 5 salarios mínimos legales mensuales por cada caso.

15. Mantenerse en servicio a pesar de encontrarse en firme sanción de suspensión de la habilitación. Procederá además multa entre 50 y 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

16. Abstenerse de reportar por escrito a las autoridades competentes las inconsistencias que se presenten en la información aportada por el usuario o en la percibida durante los servicios.

17. No atender el régimen de prohibiciones señalado en las normas legales y reglamentarias.

18. No atender los planes de mejoramiento que señalen las autoridades de control y vigilancia.

La suspensión podrá ordenarse también preventivamente cuando se haya producido alteración del servicio y la continuidad del mismo ofrezca riesgo a los usuarios o pueda facilitar la supresión o alteración del material probatorio para la investigación.

La suspensión de la habilitación acarrea la suspensión del servicio al usuario –la cual deberá anunciar públicamente en sus instalaciones– y la pérdida de la interconexión con el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) para cada sede en que se haya cometido la falta.

La cancelación procederá en caso de reincidencia en cualquiera de las faltas señaladas en los numerales 2, 4, 5, 6, 8, 10, 12, 14 y 15 del presente artículo. En firme la cancelación, ella tendrá efectos sobre todas las sedes del organismo, para lo cual se dispondrá el cierre de los establecimientos de comercio. Las personas naturales o jurídicas que hayan dado lugar a la cancelación, sus asociados y parientes hasta el cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad y primero civil, no podrán constituir nuevos organismos de apoyo en cualquiera de sus modalidades ni asociarse o hacer parte a cualquier título de organismos habilitados durante los cinco (5) años siguientes.

El procedimiento sancionatorio será el señalado en el Código Contencioso Administrativo.

La comisión de alguna de las faltas señaladas en los numerales 2, 4, 5, 6, 7, 11 y 14 del presente artículo se entenderá falta de los organismos de tránsito y facultará a la Superintendencia de Puertos y Transporte para intervenirlos.

Artículo 20. *Determinación de Tarifas por Servicios que presten los Organismos de Apoyo.* El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución, en un plazo no mayor a noventa (90) días, las condiciones, características de seguridad y el rango de precios al usuario dentro del cual se deben ofrecer los servicios que prestan los Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores y los de Diagnóstico Automotor, expresado en salarios mínimos diarios vigentes. Se efectuará un estudio de costos directos e indirectos considerando las particularidades, infraestructura y requerimientos de cada servicio, incluyendo los correspondientes a los valores que por cada servicio, deban transferirse a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 21. *Régimen de transición.* Con el propósito de asegurar la continuidad en la prestación de los servicios públicos y el desarrollo de las actividades relacionados con la seguridad vial en el país que viene desempeñando el Fondo de Prevención Vial, creado por el artículo 244 de la Ley 100 de 1993, reglamentado por el artículo 9° del Decreto número 3990 de 2007, se adoptan las siguientes disposiciones transitorias:

1. El Fondo de que trata el numeral 1 del artículo 244 de la Ley 100 de 1993, reglamentado por el artículo 9° del Decreto número 3990 de 2007 conservará su actual competencia y continuará ejerciendo las funciones a él encomendadas, con el propósito de asegurar la continuidad en la prestación de los servicios a su cargo y adelantar el procedimiento de entrega a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, hasta que se constituya al mecanismo fiduciario de administración, lo cual le será informado por el Ministerio de Transporte o por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

2. El Ministerio de Transporte contará con un plazo máximo de ciento ochenta (180) días, siguientes a la promulgación de la presente ley, para implementar y poner en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

3. Durante el citado lapso, el Ministerio de Transporte suministrará el soporte administrativo y logístico que requiera la implementación y puesta en funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y, en virtud de ello, queda expresamente facultado para:

3.1. Adoptar el procedimiento de entrada en funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cual deberá publicar en el *Diario Oficial*.

3.2. Suscribir en nombre de la Agencia Nacional de Seguridad Vial el contrato de fiducia mercantil para el manejo de los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial, al que se refiere la presente ley.

3.3. En caso de que los estudios de conveniencia así lo determinen y de común acuerdo con Fiduciaria La Previsora S.A., solicitar al fondo de que trata el numeral 1 del artículo 244 de la Ley 100 de 1993, reglamentado por el artículo 9° del Decreto número 3990 de 2007, la cesión del actual encargo fiduciario a la Agencia Nacional de Seguridad Vial – Fondo Nacional de Seguridad Vial y a Fiduciaria La Previsora S.A, pudiendo hacer posteriormente las modificaciones que se estimen procedentes.

4. Preparar los actos administrativos que requiera la Agencia Nacional de Seguridad Vial para su entrada en operación.

4.1. Adoptar un procedimiento para que el fondo de que trata el numeral 1 del artículo 244 de la Ley 100 de 1993, reglamentado por el artículo 9° del Decreto número 3990 de 2007, entre otras acciones:

4.2. Transfiera los recursos causados y endose los títulos valores que se hayan adquirido con cargo a los recursos a los que se refiere el citado numeral del artículo 244 de la Ley 100 de 1993, así como sus respectivos rendimientos, al Fondo Nacional de Seguridad Vial, al que se refiere la presente ley.

4.3. Entregar un balance administrativo, presupuestal, técnico y jurídico del Fondo.

4.4. Se subrogue en los derechos y obligaciones derivados de los contratos y negocios jurídicos que requiera la Agencia Nacional Seguridad Vial para garantizar la continuidad del negocio.

5. Transfiera a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los activos y bienes adquiridos con cargo a sus recursos, una vez erogado lo que corresponda a pasivos exigibles.

6. Se transferirá al Fondo Nacional de Seguridad Vial los activos y bienes adquiridos por el Fondo de Prevención Vial a través de los mecanismos que este hubiese dispuesto, con cargo a sus recursos y una vez erogado los que corresponda a pasivos exigibles, en relación con las obligaciones contractuales y laborales adquiridas con antelación a la presente ley.

7. Implemente las medidas necesarias para garantizar que las contingencias jurídicas del fondo de que trata el numeral 1 del artículo 244 de la Ley 100 de 1993, reglamentado por el artículo 9° del Decreto número 3390 de 2007, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se mantengan en cabeza de los actuales administradores y no se transfieran, a ninguna entidad.

Artículo 22. *Reglamentación.* El Gobierno Nacional tendrá un plazo no mayor a seis (6) meses para expedir los Actos Administrativos requeridos para la reglamentación de la presente ley y para implementar y poner en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Artículo 23. *Consejo Nacional de Seguridad del Transporte (Conset).* Las funciones que en materia de transporte terrestre corresponden al Con-

sejo Nacional de Seguridad del Transporte creado por el artículo 40 y siguientes de la Ley 336 de 1996 serán ejercidas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Corresponderá al Ministerio de Transporte determinar la dependencia que se encargará de la coordinación del Consejo en cuanto a las modalidades restantes.

Artículo 24. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias. Modifica en lo pertinente, el numeral 1 del artículo 244 de la Ley 100 de 1993 y los artículos 40 a 42 de la Ley 336 de 1996.

En los anteriores términos fue aprobado el **Proyecto de ley número 342 de 2013, Cámara, 166 de 2012 Senado, por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones**. La discusión y aprobación de este proyecto de ley consta en el acta número 105 de tres (3) de diciembre de 2013.

El Secretario General, Comisión Sexta Constitucional Permanente,

Fernel Enrique Díaz Quintero.

PLIEGO DE MODIFICACIONES AL TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE DE COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL DE CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 342 DE 2013, CÁMARA 166 DE 2012, SENADO

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

I. Modifíquese. El párrafo del artículo séptimo del Proyecto de ley números 342 de 2013, **Cámara**, 166 de 2012, Senado, *por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones*.

El cual dice así:

Parágrafo. Los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial serán administrados por Fiduciaria; con quien la Agencia Nacional de Seguridad Vial suscribirá el contrato respectivo.

El patrimonio autónomo que se constituya ejecutará los recursos atendiendo única y exclusivamente a la finalidad y funciones asignadas a la Agencia Nacional de Seguridad Vial que operara en materia contractual bajo normas y reglas del Derecho privado observando en todo los principios contenidos en los artículos 209 y 267 de la Constitución Nacional.

Para efectos presupuestales, los recursos se entenderán ejecutados una vez los mismos sean transferidos al respectivo patrimonio autónomo, que operará en materia contractual, bajo normas y reglas del derecho privado, observando, en todo caso, los principios contenidos en los artículos 209 y 267 de la Constitución Política.

Ahora dirá así:

Parágrafo. Los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial serán administrados por una Fiduciaria; con quien la Agencia Nacional de Seguridad Vial suscribirá el contrato respectivo.

El patrimonio autónomo que se constituya ejecutará los recursos atendiendo única y exclusivamente a la finalidad y funciones asignadas a la Agencia Nacional de Seguridad Vial que operara en materia contractual bajo normas y reglas del Derecho privado observando en todo los principios contenidos en los artículos 209 y 267 de la Constitución Nacional.

Para efectos presupuestales, los recursos se entenderán ejecutados una vez los mismos sean transferidos al respectivo patrimonio autónomo, que operará en materia contractual, bajo normas y reglas del derecho privado, observando, en todo caso, los principios contenidos en los artículos 209 y 267 de la Constitución Política.

II. Modifíquese. El numeral 9 del artículo 8° del Proyecto de ley número 342 de 2013, **Cámara**, 166 de 2012, Senado, *por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones*.

El cual dice así:

9. El patrimonio con el cual cuente el Fondo de Previsión Vial creado por el artículo 244 de la Ley 100 de 1993 al momento de que el mismo sea liquidado.

Ahora dirá así:

9. El patrimonio con el cual cuente el Fondo de **Prevención** Vial creado por el artículo 244 de la Ley 100 de 1993 al momento de que el mismo sea liquidado.

III. Modifíquese. El numeral 2.7 del artículo 9° del Proyecto de ley número 342 de 2013, **Cámara**, 166 de 2012, Senado, *por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones*.

El cual dice así:

2.7 Definir los reglamentos, las acciones y requisitos necesarios en seguridad vial que deban adoptarse para la reducción de la morbilidad por accidentes de tránsito en el territorio nacional.

Ahora dirá así:

2.7 Definir, **dentro del marco del derecho fundamental a la libre circulación**, los reglamentos, las acciones y requisitos necesarios en seguridad vial que deban adoptarse para la reducción de los accidentes de tránsito en el territorio nacional.

IV. Modifíquese. El artículo 14 del Proyecto de ley números 342 de 2013 **Cámara**, 166 de 2012 Senado, *por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones*.

El cual dice así:

Artículo 14. Funciones para el Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. El Gobierno Nacional reglamentará en un plazo no mayor a ciento veinte (120) días 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.

Ahora dirá así:

Artículo 14. Funciones para el Consejo Directivo y del Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 76 de la Ley 489 de 1998, y las demás leyes concordantes, el Gobierno Nacional reglamentará en un plazo no mayor a ciento veinte (120) días 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.

V. Modifíquese. El numeral 15.2 y el párrafo 1° del artículo 15 del proyecto de ley número 342 de 2013 **Cámara**, 166 de 2012 Senado, *por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones.*

Los cuales dicen así:

15.2 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 Gobernador del departamento o su delegado.
- Un representante del Viceministerio de Transporte.
- Un delegado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).
- El Comandante de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en el respectivo departamento.
- El alcalde de la capital del departamento o su delegado y cuatro (4) alcaldes de municipios del departamento; el Ministerio reglamentará la forma de elección.
- El Director del Área Metropolitana, si existe.

Parágrafo 1°. La representación de los municipios y el departamento corresponderá a la Autoridad de Tránsito y Transporte de cada uno de ellos.

Ahora dirán así:

15.2 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 Gobernador del departamento o su delegado.
- Un representante del Viceministerio de Transporte.
- Un delegado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).
- El Comandante de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en el respectivo departamento.

- El Alcalde de la Capital del departamento o su delegado y cuatro (4) alcaldes de municipios del departamento; los cuales serán nombrados conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

- El Director del Área Metropolitana, si existe.

Parágrafo 1°. La representación de los Municipios y el Departamento corresponderá **exclusivamente** a la **primera** Autoridad de Tránsito y Transporte de cada uno de ellos, **respectivamente**.

VI. Modifíquese. El párrafo 1° del numeral 15.4 del artículo 15 del Proyecto de ley número 342 de 2013 Cámara, 166 de 2012 Senado, *por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.*

El cual dice así:

Parágrafo 1°. Como representación del sector asegurador, asistirá de manera permanente el presidente, de la Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecolda), o su delegado, y el presidente del comité de representación del capítulo técnico de autoridades de tránsito o su delegado.

Ahora dirá así:

Parágrafo 1°. Asistirán de manera permanente, el presidente de la Federación de Aseguradores Colombianos Fasecolda o, su delegado, y el presidente del comité de representación del capítulo técnico de autoridades de tránsito o su delegado.

VII. Modifíquese. El artículo 21 del Proyecto de ley número 342 de 2013 Cámara, 166 de 2012 Senado, *por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.*

El cual dice así:

Artículo 21. Régimen de transición. Con el propósito de asegurar la continuidad en la prestación de los servicios públicos y el desarrollo de las actividades relacionados con la seguridad vial en el país que viene desempeñando el Fondo de Prevención Vial, creado por el artículo 244 de la Ley 100 de 1993, reglamentado por el artículo 9° del Decreto número 3990 de 2007, se adoptan las siguientes disposiciones transitorias:

1. El Fondo de que trata el numeral 1° del artículo 244 de la Ley 100 de 1993, reglamentado por el artículo 9° del Decreto número 3990 de 2007 conservará su actual competencia y continuará ejerciendo las funciones a él encomendadas, con el propósito de asegurar la continuidad en la prestación de los servicios a su cargo y adelantar el procedimiento de entrega a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, hasta que se constituya al mecanismo fiduciario de administración, lo cual le será informado por el Ministerio de Transporte o por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

2. El Ministerio de Transporte contará con un plazo máximo de ciento ochenta (180) días, siguientes a la promulgación de la presente ley, para implementar y poner en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

3. Durante el citado lapso, el Ministerio de Transporte suministrará el soporte administrativo y logístico que requiera la implementación y puesta en funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y, en virtud de ello, queda expresamente facultado para:

3.1. Adoptar el procedimiento de entrada en funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cual deberá publicar en el *Diario Oficial*.

3.2. Suscribir en nombre de la Agencia Nacional de Seguridad Vial el contrato de fiducia mercantil para el manejo de los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial, al que se refiere la presente ley.

3.3. En caso de que los estudios de conveniencia así lo determinen y de común acuerdo con Fiduciaria La Previsora S.A., solicitar al fondo de que trata el numeral 1 del artículo 244 de la Ley 100 de 1993, reglamentado por el artículo 9° del Decreto número 3990 de 2007, la cesión del actual encargo fiduciario a la Agencia Nacional de Seguridad Vial – Fondo Nacional de Seguridad Vial y a Fiduciaria La Previsora S.A, pudiendo hacer posteriormente las modificaciones que se estimen procedentes.

4. Preparar los actos administrativos que requiera la Agencia Nacional de Seguridad Vial para su entrada en operación.

4.1. Adoptar un procedimiento para que el fondo de que trata el numeral 1° del artículo 244 de la Ley 100 de 1993, reglamentado por el artículo 9° del Decreto número 3990 de 2007, entre otras acciones:

4.2. Transfiera los recursos causados y endose los títulos valores que se hayan adquirido con cargo a los recursos a los que se refiere el citado numeral del artículo 244 de la Ley 100 de 1993, así como sus respectivos rendimientos, al Fondo Nacional de Seguridad Vial, al que se refiere la presente ley.

4.3. Entregar un balance administrativo, presupuestal, técnico y jurídico del Fondo.

4.4. Se subrogue en los derechos y obligaciones derivados de los contratos y negocios jurídicos que requiera la Agencia Nacional Seguridad Vial para garantizar la continuidad del negocio.

5. Transfiera a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los activos y bienes adquiridos con cargo a sus recursos, una vez erogado lo que corresponda a pasivos exigibles.

6. Se transferirá al Fondo Nacional de Seguridad Vial, los activos y bienes adquiridos por el Fondo de Prevención Vial a través de los mecanismos que este hubiese dispuesto, con cargo a sus recursos y una vez erogado los que corresponda a pasivos exigibles, en relación con las obligaciones contractuales y laborales adquiridas con antelación a la presente ley.

7. Implemente las medidas necesarias para garantizar que las contingencias jurídicas del fondo de que trata el numeral 1 del artículo 244 de la Ley

100 de 1993, reglamentado por el artículo 9° del Decreto número 3390 de 2007, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se mantengan en cabeza de los actuales administradores y no se transfieran, a ninguna entidad.

Ahora dirá así:

Artículo 21. Régimen de transición. Con el propósito de asegurar la continuidad en la prestación de los servicios públicos y el desarrollo de las actividades relacionados con la seguridad vial en el país que viene desempeñando el Fondo de Prevención Vial, creado por el artículo 244 de la Ley 100 de 1993, reglamentado por el artículo 9° del Decreto número 3990 de 2007, se adoptan las siguientes disposiciones transitorias:

1. El Fondo de que trata el numeral 1 del artículo 244 de la Ley 100 de 1993, reglamentado por el artículo 9° del Decreto número 3990 de 2007 conservará su actual competencia y continuará ejerciendo las funciones a él encomendadas, con el propósito de asegurar la continuidad en la prestación de los servicios a su cargo y adelantar el procedimiento de entrega a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, hasta que se constituya al mecanismo fiduciario de administración, lo cual le será informado por el Ministerio de Transporte o por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

2. El Ministerio de Transporte contará con un plazo máximo de ciento ochenta (180) días, siguientes a la promulgación de la presente ley, para implementar y poner en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

3. Durante el citado lapso, el Ministerio de Transporte suministrará el soporte administrativo y logístico que requiera la implementación y puesta en funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y, en virtud de ello, queda expresamente facultado para:

3.1. Adoptar el procedimiento de entrada en funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cual deberá publicar en el *Diario Oficial*.

3.2. Suscribir en nombre de la Agencia Nacional de Seguridad Vial el contrato de fiducia pública para el manejo de los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial, al que se refiere la presente ley.

3.3. En caso de que los estudios de conveniencia así lo determinen y de común acuerdo con la Fiduciaria, solicitará al fondo de que trata el numeral 1 del artículo 244 de la Ley 100 de 1993, reglamentado por el artículo 9° del Decreto número 3990 de 2007, la cesión del actual encargo fiduciario a la Agencia Nacional de Seguridad Vial – Fondo Nacional de Seguridad Vial y a la Fiduciaria.

4. Preparar los actos administrativos que requiera la Agencia Nacional de Seguridad Vial para su entrada en operación.

4.1. Adoptar un procedimiento para que el fondo de que trata el numeral 1° del artículo 244 de

la Ley 100 de 1993, reglamentado por el artículo 9° del Decreto número 3990 de 2007, entre otras acciones:

4.2. Transfiera los recursos causados y endose los títulos valores que se hayan adquirido con cargo a los recursos a los que se refiere el citado numeral del artículo 244 de la Ley 100 de 1993, así como sus respectivos rendimientos, al Fondo Nacional de Seguridad Vial, al que se refiere la presente ley.

4.3. Entregar un balance administrativo, presupuestal, técnico y jurídico del Fondo **de Prevención Vial**.

4.4. Se subrogue en los derechos y obligaciones derivados de los contratos y negocios jurídicos que requiera la Agencia Nacional Seguridad Vial para garantizar la continuidad del negocio.

5. **Transfíerese** a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los activos y bienes adquiridos con cargo a sus recursos, una vez erogado lo que corresponda a pasivos exigibles.

6. Se transferirá al Fondo Nacional de Seguridad Vial, los activos y bienes adquiridos por el Fondo de Prevención Vial a través de los mecanismos que este hubiese dispuesto, con cargo a sus recursos y una vez erogado los que corresponda a pasivos exigibles, en relación con las obligaciones contractuales y laborales adquiridas con antelación a la presente ley.

7. **Implementar** las medidas necesarias para garantizar que las contingencias jurídicas del fondo de que trata el numeral 1 del artículo 244 de la Ley 100 de 1993, reglamentado por el artículo 9° del Decreto número 3390 de 2007, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se mantengan en cabeza de los actuales administradores y no se transfieran a ninguna entidad.

Cordialmente,


 ATILANO ALONSO GIRALDO ARBOLEDA
 Ponente Coordinador.


 DIEGO ALBERTO NARANJO ESCOBAR
 Ponente.


 JAIRO ORTEGA SAMBONI
 Ponente.


 CARLOS ANDRES AMAYA RODRIGUEZ
 Ponente.


 WILSON NEBER ARIAS CASTILLO
 Ponente.


 DIDIER ALBERTO TAVERA AMADO
 Ponente.


 MIGUEL ANGEL PINTO HERNANDEZ
 Ponente.


 WILSON HERNANDO GÓMEZ
 Ponente.

TEXTO PROPUESTO PARA SER APROBADO EN SEGUNDO DEBATE EN PLENARIA DE CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 342 DE 2013 CÁMARA, 166 DE 2012 SENADO

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

El Congreso de la Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

Agencia Nacional de Seguridad Vial

Artículo 1°. *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 Ministerio de Transporte.

Artículo 2°. *Autoridad.* La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.

Artículo 3°. *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 4°. *Régimen Jurídico, Administrativo.* Los actos unilaterales que expida la Agencia Nacional de Seguridad Vial son actos administrativos y se sujetan a las disposiciones del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Artículo 5°. *Definiciones.* Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Seguridad Vial. Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y 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 multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, 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, 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 concluyan en una la acción multisectorial encaminada a reducir 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, que seguirá vigente hasta que se apruebe la Ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial.

Campañas de Prevención Vial. Decididos intentos de informar, persuadir o motivar a las personas en procura de cambiar sus creencias y/o conductas para mejorar la seguridad vial en general o en un público grande específico y bien definido, típicamente en un plazo de tiempo determinado por medio de actividades de comunicación organizadas en las que participen canales específicos de medios de comunicación con el apoyo interpersonal y/u otras acciones de apoyo como las actividades de las fuerzas policiales, educación, legislación, aumento del compromiso personal, gratificaciones, entre otros.

Artículo 6°. Domicilio. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá como domicilio principal la ciudad de Bogotá, D.C.

Artículo 7°. Fondo Nacional de Seguridad Vial. Créase el Fondo Nacional de Seguridad Vial como una cuenta especial de la Nación - Agencia Nacional de Seguridad Vial, sin personería jurídica, ni estructura administrativa, con independencia patrimonial, administrativa, contable y estadística para financiar el funcionamiento e inversión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cual sustituye al Fondo de Prevención Vial creado por el artículo 244 de la Ley 100 de 1993, cuya liquidación se ordena con arreglo a la presente ley.

El Fondo Nacional de Seguridad Vial se integrará con los recursos correspondientes al tres por ciento (3%) de las primas que recauden las compañías aseguradoras que operan el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito, (Soat). La Agencia definirá lo correspondiente a los giros por parte de las aseguradoras.

El Fondo Nacional de Seguridad Vial funcionará bajo la dependencia, orientación y coordinación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la que únicamente podrá destinar una tercera parte de los recursos del Fondo para sus gastos de funcionamiento.

El Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial será el ordenador del gasto de los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial.

Parágrafo. Los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial serán administrados por una Fiduciaria, con quien la Agencia Nacional de Seguridad Vial suscribirá el contrato respectivo.

El patrimonio autónomo que se constituya ejecutará los recursos atendiendo única y exclusivamente a la finalidad y funciones asignadas a la Agencia Nacional de Seguridad Vial que operará en materia contractual bajo normas y reglas del Derecho privado observando en todo los principios contenidos en los artículos 209 y 267 de la Constitución Nacional.

Para efectos presupuestales, los recursos se entenderán ejecutados una vez los mismos sean transferidos al respectivo patrimonio autónomo, que operará en materia contractual, bajo normas y reglas del derecho privado, observando, en todo caso, los principios contenidos en los artículos 209 y 267 de la Constitución Política.

Artículo 8°. 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. Los recursos que componen el Fondo Nacional de Seguridad Vial, correspondientes al 3% de las primas que recauden las compañías aseguradoras que operan el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito (Soat).
7. Los rendimientos financieros obtenidos de sus propios recursos.
8. Los aportes restantes que con arreglo a las leyes y reglamentos se hagan y los demás que reciban.
9. El patrimonio con el cual cuente el Fondo de Prevención Vial creado por el artículo 244 de la Ley 100 de 1993 al momento de que el mismo sea liquidado.
10. Los aportes de cualquier clase provenientes de recursos de cooperación internacional para el cumplimiento del objetivo de la ANSV.
11. Los demás que reciba en desarrollo de su objeto.

Artículo 9°. *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 todo el país.

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 Coordinar 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 a través del Ministerio de Transporte iniciativas normativas (legislativas y reglamentarias) relativas al Tránsito con incidencia en la seguridad vial, con base en la evaluación de la normatividad existente.

2.2 Evaluar la efectividad de las normas reglamentarias asociadas con la seguridad vial y promover su modificación, actualización, o derogación, cuando corresponda; si son de orden legal las propondrá al Ministerio de Transporte para que se presenten a consideración del Congreso de la República.

2.3 Definir con el apoyo técnico del Invías y la ANI, en un plazo no mayor de un (1) año posterior a la promulgación de esta ley, un manual de elementos de protección para las vías del país, obedeciendo a criterios técnicos relacionados con las condiciones y categoría de la vía.

2.4 Definir una estrategia, en un plazo no mayor de doscientos cuarenta (240) días posteriores a la sanción de esta ley, para los actores más vulnerables del tránsito, llámense peatones, motociclistas,

ciclistas y pasajeros del servicio público de transporte en la infraestructura vial de mayor riesgo, llámense vías troncales y principales en las ciudades y en 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 promulgación de esta ley, las obligaciones que en cuanto a seguridad vial corresponderán a los organismos de tránsito de acuerdo con su categorización y con el tipo de servicios de tránsito que puedan ofrecer, los que deberá cumplir en adelante cada uno de estos organismos para mantener su habilitación y funcionamiento. La Superintendencia de Puertos y Transporte mantendrá su función de vigilancia sobre ellos.

2.6 Definir, con los Ministerios de Transporte, Comercio y Relaciones Exteriores, la agenda para el desarrollo de los reglamentos técnicos de equipos y vehículos en cuanto a elementos de seguridad, así como establecer las condiciones de participación en los organismos internacionales de normalización y evaluación de la conformidad de dichos elementos, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley.

2.7 Definir, dentro del marco del derecho fundamental a la libre circulación, los reglamentos, las acciones y requisitos necesarios en seguridad vial que deban adoptarse para la reducción de los accidentes de tránsito en el territorio nacional.

2.8 Definir los contenidos generales de los cursos sobre normas de tránsito para los infractores.

3. De información.

3.1 Desarrollar, fomentar y promover mecanismos tecnológicos y de información que permitan modelar e investigar las causas y circunstancias de los siniestros viales, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial.

3.2 Utilizar, 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 como base para proponer al Ministerio de Transporte la adopción de políticas y la actualización y modificación de normas que contribuyan a la seguridad vial, y/o para solicitar la intervención de la Superintendencia de Puertos y Transporte.

3.3 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.

3.4 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. Toda investigación técnica sobre accidentes de tránsito que contraten, ordenen o realicen directamente entidades públicas o pri-

vadas, deberá remitirse en copia a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para que esta formule las recomendaciones tendientes a la superación o mitigación de los riesgos identificados. Se considerará de interés público la investigación técnica de accidentes de tránsito en el territorio nacional.

3.5 Diseñar e implementar un sistema de medición de indicadores de seguridad vial, conforme a la metodología definida y empleada por organismos internacionales del ramo, que retroalimente el diseño de las políticas, e informar sobre los avances y logros, por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

3.6 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 las estrategias para el control del cumplimiento de las normas de tránsito y coordinar las acciones intersectoriales en este ámbito.

4.2 Diseñar, coordinar y adoptar 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 Implementar estrategias y diseñar 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 solicitud a la Superintendencia de Puertos y Transporte de suspensión de la habilitación de los organismos de tránsito o de apoyo que incurran en malas prácticas o de la licencia de conducción por reincidencia. El Ministerio de Transporte reglamentará la forma en que se ejercerá esta función.

4.5 Formular, para su adopción por el Ministerio de Educación y el Ministerio de Transporte, la política de educación en materia de seguridad vial, y establecer los contenidos, metodologías, mecanismos y metas para su ejecución, a lo largo de todos los niveles de formación.

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

4.7 Promover la implementación y uso de las tecnologías de la información y las telecomunica-

ciones (TIC) con el fin de generar soluciones que propicien la efectividad y competitividad de las políticas de seguridad vial.

4.8 Definir las condiciones en materia de sistemas automáticos y semiautomáticos de control, imposición y recaudo de multas impuestas por infracciones de tránsito y la participación de las partes intervinientes en cuanto a las labores de acopio de pruebas hasta las de recaudo.

4.9 Reglamentar los requisitos de capacitación que deben cumplir los funcionarios de los Organismos de Tránsito en aspectos técnicos y jurídicos que garanticen la legalidad de los procesos contractuales que se apliquen en el desarrollo de sus funciones.

5. Campañas de concientización y educación.

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

5.2 Promover instancias de capacitación y/o capacitar a técnicos y funcionarios nacionales y locales cuyo desempeño se vincule o pueda vincularse con la seguridad vial.

5.3 Promocionar y apoyar el conocimiento de la seguridad vial en la formación de profesionales, de tal forma que se pueda exigir la vinculación de profesionales especializados en seguridad vial para el diseño y construcción de proyectos de infraestructura vial.

5.4 Definir los contenidos que en cuanto a seguridad vial, dispositivos y comportamiento, deba contener la información al público para los vehículos nuevos que se vendan en el país y la que deban llevar los manuales de propietario.

5.5 Coordinar con el Ministerio de Educación el diseño e implementación de los contenidos y metodologías de la educación vial, en los términos dispuestos por la Ley 1503 de 2011.

6. Infraestructura.

6.1 Promover el diseño e implementación de sistemas de evaluación de los niveles de seguridad vial de la infraestructura, por medio de auditorías o inspecciones de seguridad vial.

6.2 Definir las condiciones de conformación del inventario local, departamental y nacional de las señales de tránsito a cargo de las autoridades de esos mismos órdenes, quienes estarán obligadas a suministrar y a mantener actualizada esa información.

7. Coordinación y consulta.

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

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

7.3 Promover, a través de la consulta y participación, la colaboración de los agentes económicos, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial.

7.4 Formular indicadores de desempeño para todos los actores de la seguridad vial en el país enfocados a la disminución efectiva en las cifras de mortalidad y morbilidad en accidentes de tránsito.

7.5 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 junio del año siguiente.

7.6 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).

8. Consultivas.

8.1 Emitir concepto respecto de cualquier proyecto normativo de autoridad nacional o territorial cuya aplicación pueda tener relación o implicaciones con la seguridad vial.

8.2 Definir las condiciones de seguridad activa y pasiva mínimas para la homologación de vehículos automotores por parte de la autoridad competente, así como las condiciones de verificación por parte de los Ministerios de Industria, Comercio y Turismo.

8.3 Promover, a través de la consulta y participación, la colaboración de los sectores industriales, empresariales, sociales y académicos implicados en la política de seguridad vial. La consulta y participación de estos sectores será obligatoria y se hará efectiva tanto como por convocatoria de la Agencia Nacional de Seguridad Vial como por solicitud de estos mismos.

9. Otras.

9.1 Promover el desarrollo de las instituciones y autoridades públicas o privadas de control de calidad que evalúen permanentemente los productos que se utilizan en la seguridad vial tanto en el equipamiento de los vehículos, el amoblamiento de la infraestructura, las ayudas tecnológicas y la protección de los conductores, peatones y pasajeros.

9.2 Gestionar su propia financiación y posibles recursos adicionales.

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

CAPÍTULO II

Organización y Estructura de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)

Artículo 10. *Estructura.* La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:

1. Consejo Directivo.
2. Dirección General.
3. Secretaría General.
4. Dirección de Comportamiento.
5. Dirección de Infraestructura y Vehículos.
6. Dirección de Coordinación Interinstitucional.
7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 11. **Órganos de Dirección y Administración.** La Dirección y Administración de la ANSV estará a cargo del Consejo Directivo y del Director General, quien será de libre nombramiento y remoción del Presidente de la República y quien actuará como representante legal.

Artículo 12. *Integración del Consejo Directivo.* El Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) estará integrado por los siguientes miembros:

1. El Ministro de Transporte, o su delegado.
2. El Ministro de Comercio, Industria y Turismo, o su delegado.
3. El Ministro de Salud y Protección Social, 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 Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.
8. Un Gobernador.
9. Un Alcalde.
10. Un representante de los organismos de tránsito.
11. Un representante del sector privado relacionado con la movilidad y la seguridad vial designado por el presidente de la República.

Parágrafo 1°. Los Ministros solo podrán delegar en los Viceministros respectivos su representación en las reuniones del Consejo Directivo.

Parágrafo 2°. A las reuniones del Consejo Directivo asistirá, con voz pero sin voto, el Director General de la Agencia Nacional de 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.

Parágrafo 5°. El Gobernador y el Alcalde elegidos lo serán para periodos máximos de dos (2)

años, quienes serán postulados por la Federación Colombiana de Gobernadores y de Municipios, respectivamente.

Parágrafo 6°. El Consejo Directivo será presidido por el Ministro de Transporte o en su ausencia por el Viceministro de Transporte.

Artículo 13. *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.

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 14. *Funciones para el Consejo Directivo y del Director de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.* De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 76 de la Ley 489 de 1998, y las demás leyes concordantes, el Gobierno Nacional reglamentará en un plazo no mayor a ciento veinte (120) días 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 15. *Comisiones, Consejos y Comités.* Se crearán los siguientes Consejos y Comités como instrumentos de apoyo y facilitadores de las actividades de la Agencia:

15.1 Comisiones interministeriales. El 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.

15.2 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 Gobernador del departamento o su delegado.
- Un representante del Viceministerio de Transporte.
- Un delegado de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

- El Comandante de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional en el respectivo departamento.

- El Alcalde de la Capital del Departamento o su delegado y cuatro (4) alcaldes de municipios del departamento, los cuales serán nombrados conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte.

- El Director del Área Metropolitana, si existe.

Parágrafo 1°. La representación de los municipios y el departamento corresponderá exclusivamente a la primera Autoridad de Tránsito y Transporte de cada uno de ellos respectivamente.

Parágrafo 2°. La representación del Director del Área Metropolitana será durante la permanencia de su periodo.

15.3 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 Instituto Nacional de Vías (Invias).

15.4 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, de los distintos colectivos de usuarios, de los agentes económicos del sector de ensamblaje automotor, autoridades de tránsito, organismo de apoyo 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 nacionales de seguridad vial.

Parágrafo 1°. Asistirán de manera permanente, el presidente de la Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecolda) o su delegado, y el presidente del comité de representación del capítulo técnico de autoridades de tránsito o su delegado.

Parágrafo 2°. Cada uno de los agentes sociales y económicos, autoridades de tránsito y organismo de apoyo enunciados elegirá un (1) delegado al Consejo Consultivo.

Artículo 16. *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.

Parágrafo. Los representantes de los gremios del transporte público terrestre automotor, serán invitados a las sesiones en que se divulguen cifras relativas a cada modalidad en la proporción o número de delegados que determine el Director General de la Agencia Nacional de Seguridad Vial. De la misma manera se procederá con representantes del transporte terrestre automotor diferente al transporte público.

Artículo 17. *Seguimiento a efectividad de campañas.* Las campañas de prevención vial, información, formación y sensibilización en seguridad vial, los estudios técnicos para la calidad de los elementos de protección, previstos en el Plan Nacional de Seguridad Vial y en los planes y estrategias a desarrollar, serán objeto de seguimiento y evaluación de impacto por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial para determinar su eficacia y/o necesidad de ajuste por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Artículo 18. *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 y su uso para sus funciones misionales.

CAPÍTULO III

Otras disposiciones

Artículo 19. *Causales de Suspensión y Cancelación de la Habilitación de Organismos de Apoyo y de Tránsito.* Procederá la suspensión y cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo por parte de la autoridad que la haya otorgado o por su superior inmediato cuando se incurra en cualquiera de las siguientes faltas:

1. No mantener la totalidad de condiciones de la habilitación, no obtener las certificaciones de calidad o perder temporalmente alguna de las exigencias previas a la habilitación.

2. Cuando su actividad u omisión haya puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes.

3. Cuando la actuación de sus empleados durante el servicio encuadre en delitos contra la Administración Pública y estas actuaciones no hayan sido objeto de control interno del organismo, se entenderá por pública todas las funciones a cargo de la entidad, para efectos administrativos, fiscales, disciplinarios y penales.

4. Alterar o modificar la información reportada al RUNT o poner en riesgo la información de este.

5. Expedir certificados en categorías o servicios no autorizados.

6. Facilitar a terceros los documentos, equipos o implementos destinados al servicio o permitir el uso a aquellos de su razón social por terceros.

7. Abstenerse injustificadamente de prestar el servicio.

8. Expedir certificados sin comparecencia del usuario.

9. Vincular personal que no reúna los requisitos de formación académica y de experiencia exigidos, cuando los documentos presentados no sean verídicos, reemplazar el personal sin aviso al Ministerio de Transporte o mantenerlo en servicio durante suspensiones administrativas, judiciales o profesionales.

10. Reportar información desde sitios o instalaciones no autorizados.

11. No hacer los reportes e informes obligatorios de acuerdo con lo que sobre el particular señalen el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte.

12. Alterar los resultados obtenidos por los aspirantes.

13. No reportar la información de los certificados de los usuarios en forma injustificada.

14. Variar las tarifas sin informarlo públicamente y previamente en sus instalaciones y al Ministerio de Transporte. En este caso procederá multa de entre 1 y 5 salarios mínimos legales mensuales por cada caso.

15. Mantenerse en servicio a pesar de encontrarse en firme sanción de suspensión de la habilitación. Procederá además multa entre 50 y 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes.

19. Abstenerse de reportar por escrito a las autoridades competentes las inconsistencias que se presenten en la información aportada por el usuario o en la percibida durante los servicios.

20. No atender el régimen de prohibiciones señalado en las normas legales y reglamentarias.

21. No atender los planes de mejoramiento que señalen las autoridades de control y vigilancia.

La suspensión podrá ordenarse también preventivamente cuando se haya producido alteración del servicio y la continuidad del mismo ofrezca riesgo a los usuarios o pueda facilitar la supresión o alteración del material probatorio para la investigación.

La suspensión de la habilitación acarrea la suspensión del servicio al usuario –la cual deberá anunciar públicamente en sus instalaciones– y la pérdida de la interconexión con el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) para cada sede en que se haya cometido la falta.

La cancelación procederá en caso de reincidencia en cualquiera de las faltas señaladas en los numerales 2, 4, 5, 6, 8, 10, 12, 14 y 15 del presente artículo. En firme la cancelación, ella tendrá efectos sobre todas las sedes del organismo, para lo cual se dispondrá el cierre de los establecimientos de comercio. Las personas naturales o jurídicas que hayan dado lugar a la cancelación, sus asociados y parientes hasta el cuarto grado de consanguinidad, segundo de afinidad y primero civil, no podrán constituir nuevos organismos de apoyo en cualquiera de sus modalidades ni asociarse o hacer parte a cualquier título de organismos habilitados durante los cinco (5) años siguientes.

El procedimiento sancionatorio será el señalado en el Código Contencioso Administrativo.

La comisión de alguna de las faltas señaladas en los numerales 2, 4, 5, 6, 7, 11 y 14 del presente artículo se entenderá falta de los organismos de tránsito y facultará a la Superintendencia de Puertos y Transporte para intervenirlos.

Artículo 20. Determinación de Tarifas por Servicios que presten los Organismos de Apoyo. El Ministerio de Transporte definirá mediante resolución, en un plazo no mayor a noventa (90) días, las condiciones, características de seguridad y el rango de precios al usuario dentro del cual se deben ofrecer los servicios que prestan los Centros de Enseñanza Automovilística, los de Reconocimiento y Evaluación de Conductores y los de Diagnóstico Automotor, expresado en salarios mínimos diarios vigentes. Se efectuará un estudio de costos directos e indirectos considerando las particularidades, infraestructura y requerimientos de cada servicio, incluyendo los correspondientes a los valores que por cada servicio, deban transferirse a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 21. Régimen de transición. Con el propósito de asegurar la continuidad en la prestación de los servicios públicos y el desarrollo de las actividades relacionados con la seguridad vial en el país que viene desempeñando el Fondo de Prevención Vial, creado por el artículo 244 de la Ley 100 de 1993, reglamentado por el artículo 9° del Decreto número 3990 de 2007, se adoptan las siguientes disposiciones transitorias:

1. El Fondo de que trata el numeral 1° del artículo 244 de la Ley 100 de 1993, reglamentado por el artículo 9° del Decreto número 3990 de 2007 conservará su actual competencia y continuará ejerciendo las funciones a él encomendadas, con el propósito de asegurar la continuidad en la prestación de los servicios a su cargo y adelantar el procedimiento de entrega a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, hasta que se constituya al mecanismo fiduciario de administración, lo cual le será informado por el Ministerio de Transporte o por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

2. El Ministerio de Transporte contará con un plazo máximo de ciento ochenta (180) días, si-

guientes a la promulgación de la presente ley, para implementar y poner en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

3. Durante el citado lapso, el Ministerio de Transporte suministrará el soporte administrativo y logístico que requiera la implementación y puesta en funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y, en virtud de ello, queda expresamente facultado para:

- 3.1. Adoptar el procedimiento de entrada en funcionamiento de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el cual deberá publicar en el *Diario Oficial*.

- 3.2. Suscribir en nombre de la Agencia Nacional de Seguridad Vial el contrato de fiducia pública para el manejo de los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial, al que se refiere la presente ley.

- 3.3. En caso de que los estudios de conveniencia así lo determinen y de común acuerdo con la Fiduciaria, solicitará al fondo de que trata el numeral 1° del artículo 244 de la Ley 100 de 1993, reglamentado por el artículo 9° del Decreto número 3990 de 2007, la cesión del actual encargo fiduciario a la Agencia Nacional de Seguridad Vial - Fondo Nacional de Seguridad Vial y a la Fiduciaria.

4. Preparar los actos administrativos que requiera la Agencia Nacional de Seguridad Vial para su entrada en operación.

- 4.1. Adoptar un procedimiento para que el fondo de que trata el numeral 1° del artículo 244 de la Ley 100 de 1993, reglamentado por el artículo 9° del Decreto número 3990 de 2007, entre otras acciones:

- 4.2. Transfiera los recursos causados y endose los títulos valores que se hayan adquirido con cargo a los recursos a los que se refiere el citado numeral del artículo 244 de la Ley 100 de 1993, así como sus respectivos rendimientos, al Fondo Nacional de Seguridad Vial, al que se refiere la presente ley.

- 4.3. Entregar un balance administrativo, presupuestal, técnico y jurídico del Fondo de Prevención Vial.

- 4.4. Se subrogue en los derechos y obligaciones derivados de los contratos y negocios jurídicos que requiera la Agencia Nacional de Seguridad Vial para garantizar la continuidad del negocio.

5. Transfírase a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, los activos y bienes adquiridos con cargo a sus recursos, una vez erogado lo que corresponda a pasivos exigibles.

6. Se transferirá al Fondo Nacional de Seguridad Vial, los activos y bienes adquiridos por el Fondo de Prevención Vial a través de los mecanismos que este hubiese dispuesto, con cargo a sus recursos y una vez erogado los que corresponda a pasivos exigibles, en relación con las obligaciones contractuales y laborales adquiridas con antelación a la presente ley.

7. Implementar las medidas necesarias para garantizar que las contingencias jurídicas del fondo de que trata el numeral 1 del artículo 244 de la Ley 100 de 1993, reglamentado por el artículo 9° del Decreto número 3390 de 2007, a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, se mantengan en cabeza de los actuales administradores y no se transfieran, a ninguna entidad.

Artículo 22. *Reglamentación.* El Gobierno Nacional tendrá un plazo no mayor a seis (6) meses para expedir los Actos Administrativos requeridos para la reglamentación de la presente ley y para implementar y poner en funcionamiento la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Artículo 23. *Consejo Nacional de Seguridad del Transporte (Conset).* Las funciones que en materia de transporte terrestre corresponden al Consejo Nacional de Seguridad del Transporte creado por el artículo 40 y siguientes de la Ley 336 de 1996 serán ejercidas por la Agencia Nacional de Seguridad Vial. Corresponderá al Ministerio de Transporte determinar la dependencia que se encargará de la coordinación del Consejo en cuanto a las modalidades restantes.

Artículo 24. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias. Modifica en lo pertinente, el numeral 1 del artículo 244 de la Ley 100 de 1993 y los artículos 40 a 42 de la Ley 336 de 1996.

Cordialmente,



ATILANO ALONSO GIRALDO ARBOLEDA
Ponente Coordinador.

DIEGO ALBERTO NARANJO ESCOBAR
Ponente.

JAIRO ORTEGA SAMBONI
Ponente.

CARLOS ANDRÉS AMAYA RODRIGUEZ
Ponente.

WILSON NEBER ARIAS CASTILLO
Ponente.

DIDIER ALBERTO TAVERA AMADO
Ponente.

MIGUEL ÁNGEL PINTO HERNÁNDEZ
Ponente.

WILSON HERNANDO GÓMEZ VELÁSQUEZ
Ponente.

CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE
Sustanciación

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D.C., 4 de diciembre de 2013

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el pliego de modificaciones, el texto que se propone para Segundo Debate y el texto aprobado en Primer Debate del **Proyecto de ley número 342 de 2013 Cámara, 166 de 2012 Senado, por la cual se crea la agencia de seguridad vial y se dictan otras disposiciones.**

La ponencia fue firmada por los honorable Representantes: *Atilano Alonso Giraldo Arboleda* (Ponente Coordinador), *Diego Alberto Naranjo Escobar*, *Carlos A. Amaya Rodríguez*, *Wilson Neber Arias Castillo*, *Didier Alberto Tavera Amado*, *Miguel Ángel Pinto Hernández*, *Wilson Hernando Gómez Velásquez*, *Jairo Ortega Samboni*.

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6-204 del 4 de diciembre de 2013, se solicita la publicación en la **Gaceta del Congreso** de la República.

Jaime Alberto Sepúlveda Muñeton,

Subsecretario Comisión Sexta Constitucional.

CONTENIDO

Gaceta número 1007 - Viernes, 6 de diciembre de 2013

CÁMARA DE REPRESENTANTES
PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia para primer debate, Pliego de modificaciones y Texto propuesto al Proyecto de ley número 074 de 2013 Cámara, por la cual se modifican los artículos 79 y 84 de la Ley 1098 de 2006 y se dictan otras medidas.	1
Ponencia para segundo debate, Texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes en sesión del día 3 de diciembre de 2013, Pliego de modificaciones al texto definitivo y Texto propuesto al Proyecto de ley 342 de 2013 Cámara, 166 de 2012 Senado, por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones.	6