



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 1330

Bogotá, D. C., martes, 10 de septiembre de 2024

EDICIÓN DE 16 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 205 DE 2023 SENADO

por medio de la cual se fortalecen las medidas de control y ejecución de políticas públicas para la reducción de los siniestros viales.

Bogotá D.C., 5 de septiembre de 2024.

HONORABLE SENADOR
Efraín José Cepeda Sarabia
PRESIDENTE DEL SENADO DE LA REPÚBLICA
E. S. D.

REFERENCIA:	PROYECTO DE LEY 205 DE 2023 SENADO «POR MEDIO DE LA CUAL SE FORTALECEN LAS MEDIDAS DE CONTROL Y EJECUCIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA REDUCCIÓN DE LOS SINIESTROS VIALES».
ASUNTO:	INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE.

En cumplimiento de la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República presento informe de ponencia para el segundo debate del Proyecto de Ley 205 de 2023 Senado «Por medio de la cual se fortalecen las medidas de control y ejecución de políticas públicas para la reducción de los siniestros viales».

Atentamente,

JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
SENADOR DE LA REPÚBLICA

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El Proyecto de Ley 205 de 2023 Senado «Por medio de la cual se fortalecen las medidas de control y ejecución de políticas públicas para la reducción de los siniestros viales» es de iniciativa parlamentaria, de autoría de los senadores Antonio José Correa Jiménez, Julio Elías Chagüi Flórez, Juan Carlos Garcés Rojas, José Alfredo Gnecco Zuleta y Julio Alberto Elías Vidal; y de los representantes Teresa Enriquez Rosero, Alfredo Ape Cuello Baute y Diego Fernando Caicedo Navas.

Fue presentado en la Secretaría del Senado de la República el 28 de noviembre de 2023 y publicado en la Gaceta 1703 del 4 de diciembre de 2023

El proyecto fue remitido a la Comisión Sexta del Senado de la República, cuya mesa directiva me designó como ponente para primer debate. La referida designación fue informada por el secretario de la Comisión, Jorge Eliecer Laverde Vargas, mediante comunicación de 21 de febrero de 2024.

Con el objeto de recibir las opiniones técnicas respectivas, el proyecto fue remitido al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, al Ministerio de Transporte y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

El informe de ponencia para primer debate fue radicado y publicado en la Gaceta 892 de 2024. Las modificaciones que se introdujeron en la ponencia fueron las siguientes:

TEXTO DE LA INICIATIVA	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	OBSERVACIONES
POR MEDIO DE LA CUAL SE FORTALECEN LAS MEDIDAS DE CONTROL Y EJECUCIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA REDUCCIÓN DE LOS SINIESTROS VIALES	POR MEDIO DE LA CUAL SE FORTALECEN LAS MEDIDAS DE CONTROL Y EJECUCIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA REDUCCIÓN DE LOS SINIESTROS VIALES «Por medio de la cual se fortalecen las medidas de control y ejecución de políticas públicas para la reducción de los siniestros viales»	Se hace una modificación de forma en el sentido de cambiar el texto de mayúsculas sostenidas a minúsculas (Excepto la mayúscula inicial) y poner el título del proyecto entre comillas.
ARTÍCULO 1º. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, el cual quedará así:	ARTÍCULO 1º. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, el cual quedará así:	Se hacen algunas modificaciones de forma.
ARTÍCULO 3. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Para los efectos de la presente ley enténdase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes: El Ministro de Transporte.	ARTÍCULO 3º. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Para los efectos de la presente ley enténdase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes: El Ministro de Transporte.	Si bien en el texto original del proyecto aparecen los apartes que se modifican del texto vigente tachados o subrayados (según se trate de supresiones o adiciones, respectivamente), esto se cambia para dejar el texto tal y como debe quedar en la ley. Se agrega la sigla "ANSV", entre paréntesis, para hacer coincidir el nombre de la entidad con el nombre

<p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial</p> <p>Los Gobernadores y los Alcaldes.</p> <p>Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.</p> <p>La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.</p> <p>Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Correidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.</p> <p>La Superintendencia General de Puertos y Transporte.</p> <p>Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 5o de este artículo.</p> <p>Los Agentes de Tránsito y Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.</p> <p>PARÁGRAFO 2. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Las Autoridades y los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo serán vigilados y controlados por la Superintendencia General de Puertos y Transporte.</p>	<p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).</p> <p>Los Gobernadores y los Alcaldes.</p> <p>Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.</p> <p>La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.</p> <p>Los Inspectores de Policía, Correidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.</p> <p>La Superintendencia General de Puertos y Transporte.</p> <p>Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 5o de este artículo.</p> <p>Los Agentes de Tránsito y Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.</p> <p>PARÁGRAFO 2. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Las Autoridades y los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo serán vigilados y controlados por la Superintendencia General de Puertos y Transporte.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá Inspección, Vigilancia y Control sobre las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, los Planes Estratégicos y, en general, con todos los aspectos relacionados con la seguridad vial.</p>	<p>tal y como aparece en la Ley 1702 de 2013 (Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones).</p> <p>Se ajusta el nombre de la Superintendencia de Transporte para que coincida con la denominación actual de la entidad (La cual se estableció en el artículo 1 del Decreto 2409 de 2018 en los siguientes términos: <i>la Superintendencia de Puertos y Transporte se denominará en adelante la Superintendencia de Transporte. Todas aquellas referencias legales o reglamentarias de la Superintendencia de Puertos y Transporte se entenderán hechas a la Superintendencia de Transporte</i>).</p> <p>En vez de modificar el párrafo 3 y adicionar un párrafo 4, se hace un ajuste en el siguiente sentido:</p> <p>Se deja que las autoridades y los organismos de tránsito y las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Transporte. Esto porque puede haber organismos de apoyo respecto de los que se deba ejercer dicha vigilancia y control en asuntos que no estén directamente relacionados con seguridad vial, que es el aspecto sobre el cual ejercía inspección, vigilancia y control la ANSV.</p> <p>En vez de introducir un párrafo 6 adicional al artículo y en consideración a que el párrafo 3 versa sobre las competencias de inspección y control de la Superintendencia de Transporte, lo que se hace es introducir un nuevo inciso en el que se especifica que, respecto de los organismos de apoyo, será la ANSV la que ejerza inspección, vigilancia y control, en lo que tiene que ver con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, los Planes Estratégicos y, en general, con todos los aspectos relacionados con la seguridad vial (que es el contenido sustancial del párrafo 6 del texto original de la iniciativa).</p>
--	--	--

<p>PARÁGRAFO 4. La facultad de Autoridad de Tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.</p> <p>PARÁGRAFO 5. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de Autoridad de Tránsito.</p> <p>PARÁGRAFO 6. La Agencia Nacional de Seguridad Vial ejercerá Inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros.</p> <p>ARTÍCULO 2º. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 2. AUTORIDAD. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación, ejecución, control de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina a los organismos de tránsito, Inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial y ejercerá funciones de inspección, vigilancia y control en materia de seguridad vial, sobre dichos organismos y entidades.</p> <p>ARTÍCULO 3º. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 3. OBJETO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, ejecución, articulación y control de la seguridad vial del país. Será la encargada de la ejecución, vigilancia y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad</p>	<p>PARÁGRAFO 4. La facultad de Autoridad de Tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.</p> <p>PARÁGRAFO 5. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de Autoridad de Tránsito.</p> <p>PARÁGRAFO 6. La Agencia Nacional de Seguridad Vial ejercerá Inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros.</p> <p>ARTÍCULO 2º. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 2. AUTORIDAD. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación, ejecución, control de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina a los organismos de tránsito, Inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial y ejercerá funciones de inspección, vigilancia y control en materia de seguridad vial, sobre dichos organismos y entidades.</p> <p>ARTÍCULO 3º. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 3. OBJETO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, ejecución, articulación y control de la seguridad vial del país. Será la encargada de la ejecución, vigilancia y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad</p>	<p>Se hacen algunas modificaciones de forma.</p> <p>Si bien en el texto original del proyecto aparecen apartes que se modifican del texto vigente subrayados (para denotar adiciones), esto se cambia para dejar el texto tal y como debe quedar en la ley.</p> <p>Se mejora la redacción para dejar claro que la ANSV coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial (no solamente a los organismos de tránsito) y ejercerá funciones de inspección, vigilancia y control sobre todos ellos en dicha materia (seguridad vial).</p> <p>Se hacen algunas modificaciones de forma.</p> <p>Si bien en el texto original del proyecto aparecen apartes que se modifican del texto vigente subrayados (para denotar adiciones), esto se cambia para dejar el texto tal y como debe quedar en la ley.</p> <p>En lo sustancial, se mantiene la función de coordinación de las estrategias, los planes y las acciones dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del</p>
--	--	--

<p>vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.</p> <p>ARTÍCULO 4º. Modifíquese el artículo 9 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 9. FUNCIONES. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá las siguientes funciones:</p> <p>(..)</p> <p>1. De planificación</p> <p>1.7 Establecer alianzas de cooperación internacional con organismos gubernamentales, no gubernamentales, empresas privadas y demás actores internacionales interesados para el fortalecimiento en la estrategia de seguridad vial en el país.</p> <p>(..)</p> <p>4. De control</p> <p>4.10 Ejercer Inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros.</p> <p>4.11 Coordinar y ejercer operativos de control en vías nacionales con el acompañamiento operativo y administrativo de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.</p> <p>(..)</p> <p>5. Campañas de concientización y educación</p> <p>5.4 Capacitar a los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital para propender para que estos realicen las campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país.</p>	<p>vigilancia y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.</p> <p>ARTÍCULO 4º. Modifíquese el artículo 9 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 9. FUNCIONES. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá las siguientes funciones:</p> <p>(..)</p> <p>1. De planificación</p> <p>1.7 Establecer alianzas de cooperación internacional con organismos gubernamentales, no gubernamentales, empresas privadas y demás actores internacionales interesados para el fortalecimiento en la estrategia de seguridad vial en el país.</p> <p>(..)</p> <p>4. De control</p> <p>4.10 Ejercer Inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros.</p> <p>4.11 Coordinar y ejercer operativos de control en vías nacionales con el acompañamiento operativo y administrativo de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.</p> <p>(..)</p> <p>5. Campañas de concientización y educación</p> <p>5.4 Capacitar a los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital para propender para que estos realicen las campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país.</p>	<p>Gobierno Nacional, para hacerlo compatible con su función de "articulación", prevista en el mismo artículo. Esto, además, en el entendido de que las políticas de seguridad vial son ejecutadas por diversas entidades.</p> <p>Se hacen algunas modificaciones de forma.</p> <p>Si bien en el texto original del proyecto aparecen apartes que se modifican del texto vigente subrayados (para denotar adiciones), esto se cambia para dejar el texto tal y como debe quedar en la ley.</p> <p>Teniendo en cuenta que no se modifica ninguna de las funciones enunciadas en el artículo vigente, se ajusta el encabezado del artículo en razón a que lo que se hace, en realidad, es adicionar unas nuevas funciones en cabeza de la ANSV.</p> <p>Se advierte que la adición de los numerales debe hacerse en el orden correspondiente y se procede a enunciar directamente todos los numerales nuevos.</p>
--	--	--

<p>estableciendo metas de obligatorio cumplimiento para la difusión de los contenidos.</p> <p>(..)</p> <p>6. Infraestructura</p> <p>6.3 Intervenir con obras públicas para la prevención de la siniestralidad vial en acuerdo con los departamentos, distritos y municipios, partiendo de estudios técnicos de acuerdo con los índices de siniestralidad y concurrencia de los tramos a intervenir.</p> <p>(..)</p> <p>7. Coordinación y consulta</p> <p>7.7 Coordinar y articular operativos de control en vía con los organismos de tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.</p> <p>7.8 Hacer presencia territorial a nivel nacional para guiar las acciones de planificación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial con los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.</p> <p>(..)</p>	<p>estableciendo metas de obligatorio cumplimiento para la difusión de los contenidos.</p> <p>(..)</p> <p>6. Infraestructura</p> <p>6.3 Intervenir con obras públicas para la prevención de la siniestralidad vial en acuerdo con los departamentos, distritos y municipios, partiendo de estudios técnicos de acuerdo con los índices de siniestralidad y concurrencia de los tramos a intervenir.</p> <p>(..)</p> <p>7. Coordinación y consulta</p> <p>7.7 Coordinar y articular operativos de control en vía con los organismos de tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.</p> <p>7.8 Hacer presencia territorial a nivel nacional para guiar las acciones de planificación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial con los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.</p> <p>(..)</p>	<p>Se hacen algunas modificaciones de forma.</p> <p>Se hace un ajuste en el texto original del proyecto para dejar el texto tal y como debe quedar en la ley.</p> <p>Se hace un ajuste en el texto original del proyecto para dejar el texto tal y como debe quedar en la ley.</p> <p>Se hace un ajuste en el texto original del proyecto para dejar el texto tal y como debe quedar en la ley.</p>
--	--	---

<p>municipal o Distrital para propender para que estos realicen las campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país, estableciendo metas de obligatorio cumplimiento para la difusión de los contenidos.</p> <p>6.3 Intervenir con obras públicas para la prevención de la siniestralidad vial en acuerdo con los departamentos, distritos y municipios, partiendo de estudios técnicos de acuerdo con los índices de siniestralidad y concurrencia de los tramos a intervenir.</p> <p>7.7 Coordinar y articular operativos de control en vía con los organismos de tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.</p> <p>7.8 Hacer presencia territorial a nivel nacional para guiar las acciones de planificación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial con los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.</p>	<p>ARTÍCULO 5°. Modifíquese el artículo 10 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 10. ESTRUCTURA. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Consejo Directivo 2. Dirección General 3. Secretaría General 4. Dirección de Comportamiento 5. Dirección de Infraestructura y Vehículos 6. Dirección de Coordinación Interinstitucional y Cooperación Internacional <p>6.1. Subdirecciones territoriales.</p> <p>7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial</p>	<p>Se hacen algunas modificaciones de forma.</p> <p>Si bien en el texto original del proyecto aparecen apartes que se modifican del texto vigente subrayados (para denotar adiciones), esto se cambia para dejar el texto tal y como debe quedar en la ley.</p>
<p>ARTÍCULO 5°. Modifíquese el artículo 10 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 10. ESTRUCTURA. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Consejo Directivo 2. Dirección General 3. Secretaría General 4. Dirección de Comportamiento 5. Dirección de Infraestructura y Vehículos 6. Dirección de Coordinación Interinstitucional y Cooperación Internacional <p>6.1. Subdirecciones territoriales.</p> <p>7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial</p>	<p>ARTÍCULO 5°. Modifíquese el artículo 10 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 10. ESTRUCTURA. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Consejo Directivo 2. Dirección General 3. Secretaría General 4. Dirección de Comportamiento 5. Dirección de Infraestructura y Vehículos 6. Dirección de Coordinación Interinstitucional y Cooperación Internacional <p>6.1. Subdirecciones territoriales.</p> <p>7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial</p>	<p>Se reemplaza la expresión "la fecha de su publicación" por la de "su promulgación"; la cual, técnicamente, es más apropiada.</p> <p>Se agrega un título al artículo.</p>

<p>8. Dirección de Inspección, Vigilancia y Control</p> <p>ARTÍCULO 6°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá modificar su planta de personal y estructura organizacional, siempre y cuando la misma se realice a costo cero o genere ahorros en los gastos de la entidad, en concordancia con el Plan de Austeridad del Gasto del Gobierno Nacional.</p>	<p>8. Dirección de Inspección, Vigilancia y Control</p> <p>ARTÍCULO 6°. MODIFICACIÓN DE LA PLANTA DE PERSONAL Y ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV). La Para efectos de cumplir con lo previsto en la presente ley, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) podrá modificar su planta de personal y estructura organizacional, siempre y cuando la misma se realice a costo cero o genere ahorros en los gastos de la entidad, en concordancia con el Plan de Austeridad del Gasto del Gobierno Nacional.</p>	<p>El párrafo 2 del artículo 9 de la Ley 1702 de 2013 es en el mismo sentido, pero se circunscribe exclusivamente a las modificaciones en la planta de personal y estructura de la ANSV en relación con el cumplimiento de las funciones enunciadas en ese artículo.</p> <p>Se replica ese párrafo, pero dándole un alcance más amplio: el cumplimiento de todo lo previsto en esta ley.</p> <p>Se agrega un título al artículo.</p> <p>Se agrega la sigla "ANSV", entre paréntesis, para hacer coincidir el nombre de la entidad con el nombre tal y como aparece en la Ley 1702 de 2013 (Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones).</p>
<p>ARTÍCULO 7°. BANCO DE PROYECTOS DE SEGURIDAD VIAL: Créese un banco de proyectos de seguridad vial, administrado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y financiado con el Fondo Nacional de Seguridad Vial y presupuesto de entes territoriales intervenidos. Los gobernadores y alcaldes postularán proyectos en el banco en mención, los cuales se evaluarán y viabilizarán de acuerdo con un comité evaluador de la ANSV.</p> <p>PARÁGRAFO: Los proyectos estarán enfocados exclusivamente en la prevención de los siniestros viales, a través de obras públicas tales como: glorietas, pasos seguros, puentes peatonales, señalización, alumbrado público y demás intervenciones que se consideren pertinentes para la mejora de la seguridad vial.</p> <p>ARTÍCULO 8°. Autorícese al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte para que en el término de seis (6) meses reglamente lo relacionado con la presente ley.</p>	<p>ARTÍCULO 7°. BANCO DE PROYECTOS DE SEGURIDAD VIAL: Créese un banco de proyectos de seguridad vial, administrado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y financiado con el Fondo Nacional de Seguridad Vial y presupuesto de entes territoriales intervenidos. Los gobernadores y alcaldes postularán proyectos en el banco en mención, los cuales se evaluarán y viabilizarán de acuerdo con un comité evaluador de la ANSV.</p> <p>PARÁGRAFO: Los proyectos estarán enfocados exclusivamente en la prevención de los siniestros viales, a través de obras públicas tales como: glorietas, pasos seguros, puentes peatonales, señalización, alumbrado público y demás intervenciones que se consideren pertinentes para la mejora de la seguridad vial.</p> <p>ARTÍCULO 8°. REGLAMENTACIÓN POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES. Autorícese al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, para que en el término de seis (6) meses reglamente lo relacionado con la presente ley. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá expedir la reglamentación detallada y necesaria para su implementación y cumplimiento.</p>	<p>Se agrega la sigla "ANSV", entre paréntesis, para hacer coincidir el nombre de la entidad con el nombre tal y como aparece en la Ley 1702 de 2013 (Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones).</p> <p>Se agrega un título al artículo.</p> <p>El contenido sustancial se mantiene de manera integral. Se hace un ajuste de redacción para mayor claridad.</p> <p>Se agrega un título al artículo.</p>

<p>ARTÍCULO 9°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.</p>	<p>ARTÍCULO 9°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y promulgación.</p>	<p>Se reemplaza la expresión "la fecha de su publicación" por la de "su promulgación"; la cual, técnicamente, es más apropiada.</p> <p>Se agrega un título al artículo.</p>
--	---	---

En sesión del 18 de junio de 2024 de la Comisión Sexta del Senado de la República, fue aprobado en primer debate el proyecto de ley con las modificaciones formuladas en el informe de ponencia. En el curso del referido debate no fueron presentadas proposiciones que modificaran el articulado de la iniciativa.

La Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República me designó como ponente para segundo debate. La referida designación fue informada por el secretario de la Comisión, Jorge Elicer Laverde Vargas, mediante comunicación del 28 de junio de 2024.

II. TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE

El texto del proyecto de ley aprobado en primer debate por la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República es el siguiente:

PROYECTO DE LEY 205 DE 2023 SENADO

"Por medio de la cual se fortalecen las medidas de control y ejecución de políticas públicas para la reducción de los siniestros viales"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, el cual quedará así:

ARTÍCULO 3°. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

- El Ministro de Transporte.
- La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).
- Los Gobernadores y los Alcaldes.
- Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.

La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.

Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.

La Superintendencia de Transporte.

Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 50 de este artículo.

Los Agentes de Tránsito y Transporte.

PARÁGRAFO 1. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

PARÁGRAFO 2. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 3. Las autoridades y los organismos de tránsito y las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Transporte.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá Inspección, Vigilancia y Control sobre las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, los Planes Estratégicos y, en general, con todos los aspectos relacionados con la seguridad vial.

PARÁGRAFO 4. La facultad de Autoridad de Tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.

PARÁGRAFO 5. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de Autoridad de Tránsito.

ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:

ARTÍCULO 2. AUTORIDAD. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación, ejecución y control de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial y ejerce

<p>funciones de inspección, vigilancia y control, en materia de seguridad vial, sobre dichos organismos y entidades. Implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno. Su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.</p> <p>ARTÍCULO 3. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 3. OBJETO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá como objeto la planificación, articulación, ejecución y control de la seguridad vial del país. Será la encargada de la coordinación, la ejecución, la vigilancia y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.</p> <p>ARTÍCULO 4. Adiciónense, en el orden correspondiente, los siguientes numerales al artículo 9 de la Ley 1702 de 2013:</p> <p>1.7 Establecer alianzas de cooperación internacional con organismos gubernamentales, no gubernamentales, empresas privadas y demás actores internacionales interesados para el fortalecimiento en la estrategia de seguridad vial en el país.</p> <p>4.10 Ejercer Inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros.</p> <p>4.11 Coordinar y ejercer operativos de control en vías nacionales con el acompañamiento operativo y administrativo de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.</p> <p>5.6 Capacitar a los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital para propender para que estos realicen las campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país, estableciendo metas de obligatorio cumplimiento para la difusión de los contenidos.</p> <p>6.3 Intervenir con obras públicas para la prevención de la siniestralidad vial en acuerdo con los departamentos, distritos y municipios; partiendo de estudios técnicos de acuerdo con los índices de siniestralidad y concurrencia de los tramos a intervenir.</p> <p>7.7 Coordinar y articular operativos de control en vía con los organismos de tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.</p>	<p>7.8 Hacer presencia territorial a nivel nacional para guiar las acciones de planificación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial con los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.</p> <p>ARTÍCULO 5. Modifíquese el artículo 10 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 10. ESTRUCTURA. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Consejo Directivo 2. Dirección General 3. Secretaría General 4. Dirección de Comportamiento 5. Dirección de Infraestructura y Vehículos 6. Dirección de Coordinación Interinstitucional y Cooperación Internacional 6.1. Subdirecciones Territoriales 7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial 8. Dirección de Inspección, Vigilancia y Control <p>ARTÍCULO 6. MODIFICACIÓN DE LA PLANTA DE PERSONAL Y ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV). Para efectos de cumplir con lo previsto en la presente ley, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) podrá modificar su planta de personal y estructura organizacional, siempre y cuando la misma se realice a costo cero o genere ahorros en los gastos de la entidad, en concordancia con el Plan de Austeridad del Gasto del Gobierno Nacional.</p> <p>ARTÍCULO 7º. BANCO DE PROYECTOS DE SEGURIDAD VIAL: Créese un banco de proyectos de seguridad vial, administrado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y financiado con el Fondo Nacional de Seguridad Vial y presupuesto de entes territoriales intervenidos. Los gobernadores y alcaldes postularán proyectos en el banco en mención, los cuales se evaluarán y viabilizarán de acuerdo con un comité evaluador de la ANSV.</p>
<p>PARÁGRAFO: Los proyectos estarán enfocados exclusivamente en la prevención de los siniestros viales, a través de obras públicas tales como: glorietas, pasos seguros, puentes peatonales, señalización, alumbrado público y demás intervenciones que se consideren pertinentes para la mejora de la seguridad vial.</p> <p>ARTÍCULO 8. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá expedir la reglamentación detallada y necesaria para su implementación y cumplimiento.</p> <p>ARTÍCULO 9º. VIGENCIA La presente ley rige a partir de su promulgación.</p> <p>III. OBJETO Y JUSTIFICACIÓN GENERAL DE LA INICIATIVA</p> <p>El proyecto de ley tiene como objetivo general fortalecer y redefinir nuevas medidas de control para la seguridad vial en el país. Cuenta con dos elementos claves para esto:</p> <p>En primer lugar, amplía las competencias y funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Por medio de modificaciones a la estructura de la ANSV, con nuevas responsabilidades en la planificación, ejecución, inspección, vigilancia y control de las políticas y medidas de seguridad vial. Además, se busca que tenga la capacidad de establecer mecanismos de cooperación internacional y coordinación interinstitucional para mejorar la seguridad vial.</p> <p>Por otro lado, se crea un banco de proyectos de seguridad vial, financiado por el Fondo Nacional de Seguridad Vial y presupuestos territoriales, destinado a la implementación de obras públicas que prevengan siniestros viales. Este proyecto de ley busca que con las nuevas funciones asignadas a la ANSV pueda supervisar eficazmente a las entidades públicas y privadas involucradas, promoviendo una infraestructura adecuada y campañas de concientización y educación en seguridad vial, para reducir los accidentes de tránsito y proteger la vida.</p> <p>1. APARTES RELEVANTES DE LA EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</p> <p>En relación con el objeto y justificación del proyecto, ténganse en cuenta los siguientes apartes expresados en la exposición de motivos:</p> <p>La presente ley tiene por objeto ampliar la competencia de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en lo referente a la ejecución de las políticas públicas, las medidas de Inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial. Esto, con el fin de que la entidad tenga mayores herramientas para la reducción de los siniestros viales y pueda rendir cuentas frente a los índices anuales de siniestralidad. Lo anterior, alineado con el PNSV 2022 – 2031 en línea con las áreas de acción infraestructuras seguras, vehículos seguros, gobernanza y cumplimiento de las normas.</p>	<p>De esta manera, la ANSV además de dar línea de política pública generará planes de inversión en tramos de alta siniestralidad, ejercerá IVC a los CDA, escuelas de conducción, empresas de transporte de carga y demás entidades relacionadas con la seguridad vial. Esto, debido a que la Superintendencia de Puertos y Transporte ya ejerce IVC en los Organismos de Tránsito, pero no tiene la capacidad administrativa y el conocimiento técnico para dar cumplimiento al PNSV 2022 – 2031 entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial.</p> <p>Así mismo, se reafirma que, de acuerdo con su conocimiento técnico a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, esta debe dar línea de las intervenciones en vía en articulación con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.</p> <p>Por otro lado, se crea el banco de proyectos de seguridad vial que financiará obras públicas que requieren intervenciones prioritarias que se consideren pertinentes para la mejora de la seguridad vial. Por último, con miras a captar recursos, conocimientos y buenas prácticas internacionales, se exhorta a la necesidad de que esta entidad tenga un enfoque en la cooperación internacional.</p> <p>(...)</p> <p>La seguridad vial no es un tema de menor importancia, ha tomado protagonismo a nivel internacional y nacional. Según el último Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial en el mundo elaborado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), el cual evaluó 178 países, determinó que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La mortalidad por causa del tránsito sigue siendo un importante problema de salud pública, continúan en crecimiento, con un promedio anual de 1.35 millones de muertes. • Las lesiones causadas por el tránsito son ahora la principal causa de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años. • Los usuarios vulnerables como los peatones, ciclistas y usuarios de vehículos de motor de dos o tres ruedas, suman en conjunto alrededor de la mitad de todas las víctimas mortales por siniestros viales en el mundo, sin embargo, para algunos países esta cifra se puede concentrar entre 70 y 80% de las muertes totales. • Las tasas más altas de mortalidad por 100.000 habitantes corresponden a los países de ingresos bajos y medianos. El riesgo de morir es tres veces mayor en los países de bajos ingresos que en los países de altos ingresos por siniestros viales. • Las tasas son más altas en África (26,6 por 100.000 habitantes) y más bajas en Europa (9,3 por 100.000 habitantes), en nuestra región de las Américas, se tiene la segunda tasa más baja de mortalidad en el tráfico entre las regiones de la OMS, con una tasa de 15,6 por cada 100.000 personas. • Los esfuerzos de seguridad vial existentes se han implementado en algunos países de ingresos medios y altos. • Los progresos en seguridad vial en gran medida se atribuyen a una mejor legislación sobre los factores de riesgo: <ul style="list-style-type: none"> - El exceso de velocidad - Supervisión efectiva a los modos de tránsito - Embriaguez - El uso de cinturones de seguridad, cascos de motocicleta y sistemas de retención para niños; - Infraestructura más segura como construcción andenes y carriles especiales para ciclistas y motociclistas; - Vehículos más seguros, como las que exigen el control electrónico y el frenado avanzado; - Mejor asistencia y cuidado después del siniestro de tránsito.

- En muchos países, los marcos institucionales están poco desarrollados o cuentan con pocos recursos para ser eficaces.
- Una estrategia nacional sobre seguridad vial debe contar con metas precisas y fondos suficientes.
- **Sólo el 47% tiene leyes relacionadas con los factores anteriores, el resto de los países disponen de un marco legislativo básico para la seguridad vial.**

Es de mencionar que, desde el 31 de agosto de 2020, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la resolución A/RES/74/299 sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. La resolución se basó en la Declaración de Estocolmo acordada en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial en febrero de 2020, comentada en el numeral 1.1.4 del presente documento. En la resolución se proclaman 40 puntos de interés para el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, a continuación, se destacan los puntos principales:

- Proclamación de una segunda década de acción para la seguridad vial 2021 – 2030, cuyo nuevo objetivo es reducir las muertes y lesiones por siniestros viales en un 50% para 2030.
- Se le solicita a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que, en cooperación con otros asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otros interesados, preparen un plan de acción 2021-2030.
- Garantizar el compromiso y la responsabilidad al más alto nivel político posible para mejorar la seguridad vial y a que elaboren o pongan en práctica estrategias y planes de seguridad vial en los que participen todos los interesados pertinentes.
- Invita a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de aprobar legislación amplia sobre los principales factores de riesgo, como la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de sujeción infantil y cascos, la conducción en estado de ebriedad y el exceso de velocidad,
- Alienta a los Estados Miembros a que consideren la posibilidad de incluir la seguridad vial como elemento esencial de la planificación del uso de la tierra, el diseño de las calles, los sistemas de transporte y la gobernanza, teniendo presentes las necesidades de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito urbanas y rurales, entre otras cosas mediante la promoción de un enfoque de sistemas seguros, vinculándola a las cuestiones ambientales, de movilidad, de igualdad, de género.
- Promoción de medios de transporte de calidad, ambientalmente racionales, seguros, accesibles y asequibles, especialmente el transporte público y no motorizado, y para proteger y promover activamente la seguridad de los peatones y la movilidad de los ciclistas.
- Atención especial a los usuarios vulnerables de las carreteras, incluidos los niños y los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad.
- Atención, rehabilitación y reinserción social de las víctimas de siniestros de tránsito.
- Invita a los Estados Miembros a que sigan invirtiendo en la seguridad vial a todos los niveles, entre otras cosas asignando presupuestos específicos suficientes para el mejoramiento institucional y de la infraestructura de la seguridad vial.

A nivel Colombia, se adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial – PNSV 2022 – 2031, adoptado mediante Decreto 1430 de 2022, el cual tiene como propósito modernizar la política de seguridad vial del país de acuerdo con las directrices de carácter internacional, encaminadas a adoptar el enfoque: "Sistema Seguro", establecer lineamientos que contribuyan con la armonización de la seguridad vial y la planificación del territorio, y definir el derrotero de la política de Estado en esta materia, para el mediano y el largo plazo, con horizonte al año 2031.

El Plan Nacional, fortalece la premisa principal orientada a que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial, al adoptar como objetivo "Proteger juntos la vida e integridad de los actores viales ante los riesgos derivados de la siniestralidad vial". Ahora bien, en articulación con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, y en particular con el Objetivo No 3 Salud y Bienestar, específicamente Objetivo 3.6 relacionado con la seguridad vial, ratificado a través de la Declaración de Estocolmo y establecido como el objetivo del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, el país trabajará de forma conjunta en la consecución de la siguiente meta: "Reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales por lo menos en un 50 % para el 2030".

Para alcanzar esta meta, el PNSV 2022 – 2031 considera.

1. Fomentar las velocidades seguras en las vías del país.
2. Ascender hacia tecnologías vehiculares seguras, para vehículos nuevos y aumentar las condiciones de seguridad de los vehículos en operación.
3. **Proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento, conservación y operación de la infraestructura vial.**
4. Incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales.
5. **Consolidar el cumplimiento de las normas de seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida.**
6. Fortalecer la política de atención integral y rehabilitación a víctimas de siniestros viales.
7. Implementar principios de gobernanza y fortalecer el desarrollo de políticas territoriales para la gestión de la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro.
8. Consolidar la gestión del conocimiento sobre la siniestralidad vial como base para la definición y ejecución de políticas de seguridad vial.

El PNSV adopta el Sistema Seguro, como el enfoque que continuará guiando la gestión de la seguridad vial, teniendo como premisa el reconocimiento del valor de la vida, por lo que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial. En este sentido la planeación e implementación de planes, programas y proyectos en la materia tendrán en consideración que:

- El ser humano comete errores que pueden originar siniestros viales o incrementar su severidad; sin embargo, la vida y la integridad humana constituyen un precio inadmisible por dichos errores.

- El ser humano tiene una capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro vial. Este precepto, junto con el anterior, soportan la necesidad de planear e implementar sistemas indulgentes con el ser humano.
- La seguridad vial es una responsabilidad compartida entre el sector público, privado, academia, y actores viales en general.
- Es determinante involucrar a todos los actores corresponsables, a partir de la priorización de la seguridad vial en la planeación e implementación de los diferentes elementos de un sistema seguro, así como la apropiación del autocuidado y la conciencia social del derecho que tenemos todos al disfrute seguro de la vía.
- La gestión de la seguridad vial debe ser proactiva.
- La actuación integral y sistémica en diversas áreas aumenta la protección de los actores viales.

En ese sentido, se presentan ocho (8) áreas de acción para consolidar el enfoque sistema seguro en Colombia:

- **Comportamiento Seguro:** Se plantean acciones integrales que permitan una mejor interacción de los distintos actores de la movilidad, permitiéndoles realizar el uso del sistema vial sin riesgos.
- **Velocidades seguras:** Se deben establecer límites de velocidad que deben contemplar los riesgos de la infraestructura y se deben promover las velocidades adecuadas para la reducción de las heridas graves o fatalidades.
- **Atención integral a víctimas:** Promoviendo mecanismos y herramientas que permitan la adecuada atención médica, psicológica y social a las víctimas de siniestros viales.
- **Infraestructuras seguras:** Los cuales se deben diseñar, construir y mantener con el fin de reducir el riesgo de accidentes y minimizar sus consecuencias.
- **Vehículos seguros:** El cual involucra el diseño y mantenimiento de los vehículos para reducir el riesgo de accidentes.
- **Gobernanza:** Definiendo mecanismos que faciliten la interacción entre la acción institucional y el accionar de los actores viales locales, de tal forma que la disminución de la siniestralidad vial sea impulsada por la interacción entre el sector privado y público.
- **Gestión del conocimiento:** Promover actividades que permitan la adquisición, sistematización, gestión y transferencia de información entre los diferentes actores viales, de tal forma que se puedan tomar acciones que disminuyan la siniestralidad vial con base en información local, veraz y relevante.
- **Cumplimiento de las normas:** Promoción de la vigilancia y el control del cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial y definición de mecanismos para fortalecer el proceso de imposición y cobro oportuno de multas de tránsito.

(...)

En los primeros cinco años de la década 2012-2022 se ha observado una tendencia de crecimiento en la fatalidad, de tal manera que los fallecimientos en siniestros viales crecieron a una tasa promedio anual de 6,9 % entre 2013 y 2016. En el año 2017, se presentó una reducción del 6,2% en la mortalidad en las vías con respecto al 2016, que resultó positiva de

car a los objetivos mundiales y nacionales de seguridad vial, de tal forma que, de acuerdo con el ONSV, en el periodo 2017 - 2019 se mantuvo un valor promedio de 6.570 fallecidos. En el año 2020, el comportamiento del número de fallecidos presenta un comportamiento atípico, asociado a las restricciones impuestas en la movilidad por cuenta de la pandemia COVID. Luego de la pandemia, el panorama es negativo dado que se presenta un crecimiento acentuado de las víctimas fatales, superando los 7.000 y 8.000 fallecidos por primera vez en la década.



Si bien, en los últimos años, el país se ha destacado por acciones enfocadas en la lucha contra los siniestros viales, las cifras aún distan de las metas de desarrollo sostenible que rigen la seguridad vial a nivel global, lo cual es una evidencia de los retos que en la materia tiene el país para el decenio 2022 – 2031. Esto, debido a que la capacidad de la Superintendencia de Puertos y Transporte para el ejercicio de la IVC ha sido insuficiente en lo referente a la supervisión de las tareas que realizan las escuelas de conducción, CDA y demás entidades público-privadas que ejercen funciones en relación con la seguridad vial.

Adicional a lo anterior, es importante visibilizar la situación de los usuarios de vehículos de dos ruedas (motociclistas y ciclistas) y peatones, pues además de representar en promedio el 83 % de los actores viales que fallecen en siniestros viales durante la última década, son los actores que en los últimos años han tenido un aumento sostenido en las cifras de víctimas. Al respecto, peatones, ciclistas y motociclistas representaron en el año 2021 y 2022 el 88% y 87% respectivamente de los fallecidos en siniestros viales, de los cuales los usuarios de motocicletas participaron con 60 puntos porcentuales, ciclistas con 6 y peatones con 21. Es importante precisar que, a nivel mundial, los actores más vulnerables representan alrededor del 50 % de los fallecimientos en las vías.

Condición de las víctimas fatales en siniestros viales (2012 – 2022)



Fuente: ANSV – ONSV

En el ámbito de la seguridad vial, el nivel de vulnerabilidad que tienen los distintos actores viales está relacionado con el medio de desplazamiento utilizado y se incrementa con algunas características físicas del actor, tales como la edad y condiciones de discapacidad. Al respecto, aspectos como la inestabilidad de determinadas tipologías vehiculares, la inexistencia de un revestimiento exterior que en el caso de una colisión absorba la energía o parte de ella, así como los procesos de percepción del riesgo y cognición que varían en función del grupo etario, son la razón por la cual peatones, ciclistas, motociclistas, niños, niñas y adolescentes representan los actores viales más vulnerables en las vías.

IV. CONTENIDO DEL PROYECTO

La iniciativa consta de 9 artículos cuyo contenido puede explicar así:

El **ARTÍCULO 1** modifica el artículo el artículo 3 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Transporte Terrestre) así:

ARTÍCULO VIGENTE	ARTÍCULO PROPUESTO EN LA INICIATIVA
ARTÍCULO 3o. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Para los efectos de la presente ley enténdase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes: El Ministro de Transporte. Los Gobernadores y los Alcaldes. Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital. La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte. Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Correccionales o quien haga sus veces en cada ente territorial. La Superintendencia General de Puertos y Transporte. Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 5o de este artículo. Los Agentes de Tránsito y Transporte.	ARTÍCULO 3o. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Para los efectos de la presente ley enténdase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes: El Ministro de Transporte. <u>La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).</u> Los Gobernadores y los Alcaldes. Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital. La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte. Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Correccionales o quien haga sus veces en cada ente territorial. La Superintendencia General de Puertos y de Transporte. Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 5o de este artículo. Los Agentes de Tránsito y Transporte.
PARÁGRAFO 1o. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.	PARÁGRAFO 1o. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.
PARÁGRAFO 2o. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.	PARÁGRAFO 2o. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 3o. Las Autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte.	PARÁGRAFO 3o. Las Autoridades, <u>autoridades y</u> los organismos de tránsito, y las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte. <u>La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá Inspección, Vigilancia y Control sobre las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, los Planes Estratégicos y, en general, con todos los aspectos relacionados con la seguridad vial.</u>
PARÁGRAFO 4o. La facultad de Autoridad de Tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.	PARÁGRAFO 4o. La facultad de Autoridad de Tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.
PARÁGRAFO 5o. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de Autoridad de Tránsito.	PARÁGRAFO 5o. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de Autoridad de Tránsito.

En este artículo se hacen, básicamente, dos modificaciones sustanciales:

- Se incluye la Agencia Nacional de Seguridad Vial como una de las autoridades de tránsito que enuncia el artículo 3 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Transporte Terrestre).
- En el párrafo 3, que se refiere a la competencia de la Superintendencia de Transporte para ejercer control y vigilancia sobre las autoridades y organismos de tránsito y sobre las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo, se establece que la ANSV, como autoridad de tránsito, ejercerá inspección, vigilancia y control sobre las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, los Planes Estratégicos y, en general, con todos los aspectos relacionados con la seguridad vial.

Los artículos del 2 al 5 modifican diferentes artículos de la ley 1702 de 2013 (Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones); todos centrados en la estructura y funciones de esta entidad.

El **ARTÍCULO 2** modifica el artículo 2 de la ley 1702 de 2013 así:

ARTÍCULO VIGENTE	ARTÍCULO PROPUESTO EN LA INICIATIVA
ARTÍCULO 2o. 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	ARTÍCULO 2o. AUTORIDAD. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación, <u>ejecución y control</u> de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e <u>implementa y</u>

seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.	<u>ejerce funciones de inspección, vigilancia y control, en materia de seguridad vial, sobre dichos organismos y entidades. Implementa</u> el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.
--	---

El artículo segundo busca modificar el alcance de la autoridad de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). De una parte, se especifica que la Agencia es la máxima autoridad, no solamente en lo relacionado con la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, sino que también lo será respecto de su ejecución y control; y, por otro lado, precisa que, además de coordinar a los organismos de tránsito, ejercerá la inspección, vigilancia y control sobre las entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial.

El **ARTÍCULO 3** modifica el artículo 3 de la ley 1702 de 2013 así:

ARTÍCULO VIGENTE	ARTÍCULO PROPUESTO EN LA INICIATIVA
ARTÍCULO 3o. OBJETO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.	ARTÍCULO 3o. OBJETO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación, <u>ejecución y gestión control</u> de la seguridad vial del país. Será <u>el soporte institucional y la</u> encargada de <u>la</u> coordinación, <u>para</u> la ejecución, <u>el seguimiento y la</u> <u>vigilancia</u> y el control de las estrategias, los planes y las acciones <u>dirigidas</u> a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.

Las diferencias entre los dos textos se centran en las funciones y responsabilidades de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). En el texto vigente, la Agencia tiene como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial, actuando como soporte institucional para la ejecución, seguimiento y 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 el texto modificado, se añade "ejecución" y "control" a su objeto principal, destacando que la ANSV no solo planifica y articula, sino que también ejecuta y controla directamente las medidas de seguridad vial. Además, se reemplaza "soporte institucional y de coordinación" por "encargada de la ejecución, vigilancia y el control", lo que implica una función más activa y directa en la implementación y supervisión de las estrategias y planes de seguridad vial.

De esta manera, se aclara y amplía el rol de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), especificando que tiene responsabilidades directas en la ejecución y control de las políticas de seguridad vial, lo que puede contribuir a una mayor eficacia y claridad en la implementación de esas políticas.

El **ARTÍCULO 4** modifica el artículo 9 de la ley 1702 de 2013, que regula las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), agregando siete nuevas funciones para esta entidad. Se agregan funciones en los numerales de planificación, control, campañas de concientización y educación, infraestructura y coordinación y consulta:

En el numeral 1, en las funciones de planificación, se agrega una nueva función:

- Establecer alianzas de cooperación internacional con organismos gubernamentales, no gubernamentales, empresas privadas y demás actores internacionales interesados para el fortalecimiento en la estrategia de seguridad vial en el país.

Esta adición expande las responsabilidades de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), permitiéndole no solo coordinar esfuerzos a nivel nacional, sino también buscar y establecer colaboración internacional. Esto es conveniente porque la seguridad vial es un tema global y muchos países enfrentan desafíos similares. Al establecer alianzas internacionales, la ANSV puede aprovechar la experiencia, recursos y mejores prácticas de otros países y organizaciones internacionales. Esto, a su vez, puede contribuir a una mejora significativa en la planificación, ejecución y evaluación de las políticas de seguridad vial en Colombia, facilitando la implementación de soluciones innovadoras y probadas en otras regiones.

En el numeral 4, en las funciones de planificación, se agregan dos nuevas funciones:

- Ejercer inspección, vigilancia y control a las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros.
- Coordinar y ejercer operativos de control en vías nacionales con el acompañamiento operativo y administrativo de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Estas adiciones fortalecen la capacidad de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) para supervisar y asegurar el cumplimiento efectivo de las políticas de seguridad vial. La primera función (4.10) permite a la ANSV monitorear y controlar los organismos de apoyo, asegurando que todas las acciones se alineen con los objetivos nacionales de seguridad vial. La segunda función (4.11) establece una colaboración directa con la Policía Nacional para la implementación de operativos de control en las vías, mejorando la efectividad y coordinación de las acciones de vigilancia y cumplimiento en todo el país. Estas modificaciones son convenientes porque proporcionan una estructura de supervisión más robusta y un enfoque operativo integrado, lo que puede resultar en una reducción más efectiva de las infracciones y accidentes de tránsito.

En el numeral 5, en las funciones de campañas de concientización y educación, se agrega una nueva función:

- Capacitar a los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital para propender para que estos realicen las campañas de información,

formación y sensibilización en seguridad vial para el país, estableciendo metas de obligatorio cumplimiento para la difusión de los contenidos.

Esta adición amplía el alcance de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) al incluir la capacitación de organismos de tránsito territoriales, asegurando que estos también realicen campañas efectivas de concientización y educación en seguridad vial. Establecer metas de obligatorio cumplimiento para la difusión de los contenidos garantiza una cobertura más uniforme y eficiente en todo el territorio nacional. Esta modificación es conveniente porque fomenta una mayor participación y responsabilidad a nivel local, promoviendo una cultura de seguridad vial más sólida y coherente en todas las regiones del país. Además, al capacitar a los organismos locales, se potencia la capacidad de respuesta y adaptación a las necesidades específicas de cada área, mejorando la efectividad de las campañas de concientización y educación vial.

En el numeral 6, en las funciones de infraestructura, se agrega una nueva función:

- Intervenir con obras públicas para la prevención de la siniestralidad vial en acuerdo con los departamentos, distritos y municipios; partiendo de estudios técnicos de acuerdo con los índices de siniestralidad y concurrencia de los tramos a intervenir.

Esta adición permite a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) colaborar directamente con autoridades locales y regionales para realizar intervenciones físicas en la infraestructura vial, basadas en estudios técnicos que identifiquen tramos con altos índices de siniestralidad. Esto significa que la ANSV no solo promoverá y evaluará la seguridad vial, sino que también tendrá un rol activo en la implementación de mejoras físicas concretas para prevenir accidentes.

Esta modificación es conveniente porque aborda directamente los problemas específicos de seguridad vial identificados a través de datos y estudios técnicos, permitiendo una respuesta más proactiva y enfocada en la reducción de accidentes. Además, al trabajar en conjunto con las autoridades locales, se asegura que las intervenciones sean pertinentes y efectivas en el contexto específico de cada región, mejorando así la seguridad vial de manera más integral y colaborativa.

Finalmente, en lo que se refiere a este artículo, en el numeral 7, en las funciones de coordinación y consulta, se agregan dos nuevas funciones:

- Coordinar y articular operativos de control en vía con los organismos de tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.
- Hacer presencia territorial a nivel nacional para guiar las acciones de planificación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial con los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.

planta de personal, siempre y cuando estos cambios no aumenten los costos o, idealmente, reduzcan los gastos de la entidad. Esto debe realizarse en alineación con el Plan de Austeridad del Gasto del Gobierno Nacional.

El **ARTÍCULO 7** crea un banco de proyectos de seguridad vial administrado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), financiado con el Fondo Nacional de Seguridad Vial y los presupuestos de los entes territoriales intervenidos. Gobernadores y alcaldes pueden postular proyectos que serán evaluados y viabilizados por un comité evaluador de la ANSV. Estos proyectos deben centrarse exclusivamente en la prevención de siniestros viales a través de intervenciones como glorietas, pasos seguros, puentes peatonales, señalización, alumbrado público, y otras obras pertinentes para mejorar la seguridad vial.

La iniciativa concluye con los artículos 8 y 9, el **ARTÍCULO 8** refiere a la autorización al gobierno para la reglamentación del proyecto de ley. Finalmente, el **ARTÍCULO 9** corresponde a la vigencia de la ley, la cual iniciaría con su publicación.

V. CIRCUNSTANCIAS O EVENTOS QUE PODRÍAN GENERAR UN CONFLICTO DE INTERÉS

El inciso primero del artículo 291 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, dispone:

ARTÍCULO 291. DECLARACIÓN DE IMPEDIMENTO. <Artículo modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:> El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congreso pueda encontrar.

A su vez, el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, regula el régimen de conflicto de interés de los congresistas en los siguientes términos:

ARTÍCULO 286. RÉGIMEN DE CONFLICTO DE INTERÉS DE LOS CONGRESISTAS. <Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:> Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan

Estas adiciones fortalecen la capacidad de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) para colaborar estrechamente con las autoridades de tránsito y la Policía Nacional en la implementación de operativos de control en las vías, asegurando una aplicación más efectiva de las normas de seguridad vial. Además, la función de hacer presencia territorial permite a la ANSV tener un papel activo y visible en todo el país, brindando orientación directa a los organismos de tránsito locales en la planificación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Estas nuevas funciones son convenientes porque promueven una mayor cohesión y coordinación entre las distintas entidades involucradas en la seguridad vial, mejorando la implementación de políticas y operativos en todos los niveles territoriales. La presencia territorial también asegura que las acciones de seguridad vial sean adaptadas y relevantes para las necesidades específicas de cada región, lo que puede llevar a una reducción más efectiva de accidentes y una mejora en la seguridad vial en todo el país.

El **ARTÍCULO 5** modifica el artículo 10 de la ley 1702 de 2013, así:

ARTÍCULO VIGENTE	ARTÍCULO PROPUESTO EN LA INICIATIVA
ARTÍCULO 10. ESTRUCTURA. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:	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	1. Consejo Directivo
2. Dirección General	2. Dirección General
3. Secretaría General	3. Secretaría General
4. Dirección de Comportamiento	4. Dirección de Comportamiento
5. Dirección de Infraestructura y Vehículos	5. Dirección de Infraestructura y Vehículos
6. Dirección de Coordinación Interinstitucional	6. Dirección de Coordinación Interinstitucional y Cooperación Internacional
	6.1. Subdirecciones territoriales.
7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial	7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial
	8. Dirección de Inspección, Vigilancia y Control

La Dirección de Coordinación Interinstitucional pasa a ser la Dirección de Coordinación Interinstitucional y Cooperación Internacional. Se incluyen, además, dentro de la estructura de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), las Subdirecciones Territoriales y la Dirección de Inspección, Vigilancia y Control. Estas modificaciones implican una reestructuración interna de la ANSV; proporcionando una estructura acorde con las nuevas funciones en cabeza de la entidad.

En armonía con el artículo anterior, el **ARTÍCULO 6** establece que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tiene la facultad de modificar su estructura organizacional y su

el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.

c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.

d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.

e) <Literal INEXEQUIBLE>

f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos.

PARÁGRAFO 10. Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los congresistas cuando por razones de conciencia se quieran apartar de la discusión y votación del proyecto.

PARÁGRAFO 20. Cuando se trate de funciones judiciales, disciplinarias o fiscales de los congresistas, sobre conflicto de interés se aplicará la norma especial que rige ese tipo de investigación.

PARÁGRAFO 30. Igualmente se aplicará el régimen de conflicto de intereses para todos y cada uno de los actores que presenten, discutan o participen de cualquier iniciativa legislativa, conforme al artículo 140 de la Ley 5 de 1992.

Sobre el particular, debe tenerse en cuenta lo indicado por el Consejo de Estado en Sentencia 02830 de 16 de julio de 2019 (M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio), en la cual manifestó:

No cualquier interés configura la causal de desinversión en comento, pues se sabe que sólo será aquél del que se pueda predecir que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concorra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna.

Por lo anterior, se estima que el presente proyecto de ley no genera conflictos de interés para su discusión y votación, toda vez que se trata de un proyecto de carácter general que no crea un beneficio particular, actual y directo. **No obstante, cabe precisar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación de la presente iniciativa no exige al congresista de identificar causales en las que pueda estar inmerso.**

VI. IMPACTO FISCAL

El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 dispone:

ARTÍCULO 7o. ANÁLISIS DEL IMPACTO FISCAL DE LAS NORMAS. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las peticiones de trámite respectivos los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.

Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces.

Ahora bien, para la interpretación del artículo transcrito debe tenerse en cuenta lo dispuesto por la Corte Constitucional en la Sentencia C-502-07 de 4 de julio de 2007 (M. P. Manuel José Cepeda Espinosa); providencia en la cual se señaló:

35. Ciertamente, dadas las condiciones actuales en que se desempeña el Congreso de la República, admitir que el art. 7º de la Ley 819 de 2003 constituye un requisito de trámite, que

crea una carga adicional y exclusiva sobre el Congreso en la formación de los proyectos de ley, significa, en la práctica, cercenar considerablemente la facultad del Congreso para legislar y concederle al Ministerio de Hacienda una especie de poder de veto sobre los proyectos de ley.

Por una parte, los requisitos contenidos en el artículo presuponen que los congresistas – o las bancadas – tengan los conocimientos y herramientas suficientes para estimar los costos fiscales de una iniciativa legal, para determinar la fuente con la que podrían financiarse y para valorar sus proyectos frente al Marco Fiscal de Mediano Plazo. En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.

Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. **El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.** A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.

Pero, además, el Ministerio podría decidir no intervenir en el trámite de un proyecto de ley que genere impacto fiscal o simplemente desatender el trámite de los proyectos. Ello podría conducir a que el proyecto fuera aprobado sin haberse escuchado la posición del Ministerio y sin conocer de manera certera si el proyecto se adecua a las exigencias macroeconómicas establecidas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo. En realidad, esta situación ya se presentó en el caso analizado en la Sentencia C-874 de 2005 – atrás reseñada – y el Presidente de la República objetó el proyecto por cuanto el Ministerio de Hacienda no había conceptualizado acerca de la iniciativa legal. Sin embargo, como se recordó, en aquella ocasión la Corte manifestó que la omisión del Ministerio de Hacienda no afectaba la validez del proceso legislativo.

36. Por todo lo anterior, **la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7º de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda,** una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. **Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experiencia en materia económica.** Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro

de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

Por otra parte, es preciso reiterar que si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7º de la Ley 819 de 2003. Puesto que **la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda,** la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente.

(Subrayado y negrita fuera de texto)

Así, atendiendo a la interpretación de la Corte Constitucional, se reitera que el proyecto fue remitido al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para efectos de que se emita, por parte de esa cartera, un concepto sobre éste y se pronuncie sobre sus aspectos e implicaciones fiscales.

No obstante, se considera que el presente proyecto no tiene impacto fiscal. Esto, teniendo en cuenta que el artículo 6 del proyecto expresamente determina que *«La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá modificar su planta de personal y estructura organizacional, siempre y cuando la misma se realice a costo cero o genere ahorros en los gastos de la entidad, en concordancia con el Plan de Austeridad del Gasto del Gobierno Nacional».*

VII. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	COMENTARIO
"Por medio de la cual se fortalecen las medidas de control y ejecución de políticas públicas para la reducción de los siniestros viales"	"Por medio de la cual se fortalecen las medidas de control y ejecución de políticas públicas para la reducción de los siniestros viales"	Sin modificaciones.
ARTÍCULO 1. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, el cual quedará así:	ARTÍCULO 1. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, el cual quedará así:	En el texto aprobado en primer debate, el parágrafo 3 otorga a la ANSV la función de "Inspección, Vigilancia y Control." En el texto propuesto, estas funciones se limitan únicamente a "inspección." Este ajuste elimina la función de "Vigilancia y Control," indicando un enfoque más restringido y específico para la ANSV, centrado únicamente en la inspección.
ARTÍCULO 3º. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes: El Ministro de Transporte.	ARTÍCULO 3º. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes: El Ministro de Transporte.	Mientras que el texto aprobado en primer debate limita la inspección.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Los Gobernadores y los Alcaldes. Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital. La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte. Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Correidores o quien haga sus veces en cada ente territorial. La Superintendencia de Transporte. Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5o de este artículo. Los Agentes de Tránsito y Transporte.	La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Los Gobernadores y los Alcaldes. Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital. La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte. Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Correidores o quien haga sus veces en cada ente territorial. La Superintendencia de Transporte. Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5o de este artículo. Los Agentes de Tránsito y Transporte.	vigilancia y control de la ANSV a "las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo," el texto propuesto amplía el ámbito de la inspección a "Todos los organismos y entidades públicas o privadas responsables de la seguridad vial, tanto a nivel nacional como territorial." Esto refleja una expansión del alcance de la ANSV, permitiéndole supervisar un conjunto más amplio de actores involucrados en la seguridad vial. El texto propuesto introduce en el parágrafo 3 la frase "sin perjuicio de las funciones de inspección asignadas a otras autoridades," lo que implica una coordinación y coexistencia de las funciones de inspección de la ANSV con otras entidades, como la Superintendencia de Transporte. Esto sugiere un enfoque más colaborativo y evita la duplicación de funciones. En el texto propuesto, se añade al parágrafo 3 que los "hallazgos que la ANSV haga en ejercicio de estas competencias, deberán ser comunicados a las autoridades correspondientes para lo de su competencia." Esta nueva disposición introduce un mecanismo de colaboración entre autoridades, asegurando que cualquier hallazgo relevante detectado por la ANSV sea reportado a las autoridades pertinentes.
PARÁGRAFO 1. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.	PARÁGRAFO 1. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.	
PARÁGRAFO 2. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.	PARÁGRAFO 2. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.	Así pues, las modificaciones en el texto propuesto reflejan un cambio de un enfoque amplio de inspección, vigilancia y control a uno más específico y concentrado en la inspección, ampliando, además, el ámbito de inspección a todos los actores responsables de la seguridad vial. También se introduce un mecanismo de colaboración con otras autoridades y la obligación de informar sobre los hallazgos, fortaleciendo la supervisión y coordinación en la relacionada con la seguridad vial.
PARÁGRAFO 3. Las autoridades y los organismos de tránsito y las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Transporte.	PARÁGRAFO 3. Las autoridades y los organismos de tránsito y las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Transporte.	
La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá Inspección, Vigilancia y Control sobre las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, los Planes Estratégicos y, en general, con todos los aspectos relacionados con la seguridad vial.	La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá Inspección, Vigilancia y Control sobre las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, los Planes Estratégicos y, en general, con todos los aspectos relacionados con la seguridad vial.	

<p>PARÁGRAFO 4. La facultad de Autoridad de Tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.</p> <p>PARÁGRAFO 5. Las Fuerzas Armadas podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de Autoridad de Tránsito.</p> <p>ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 2. AUTORIDAD. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación, ejecución y control de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial y ejerce funciones de inspección, vigilancia y control, en materia de seguridad vial, sobre dichos organismos y entidades. Implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno. Su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.</p> <p>Como autoridad de tránsito, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá funciones de inspección sobre los actores responsables de la seguridad vial, en los términos del inciso segundo del parágrafo 3 del artículo 3 de la Ley 769 de 2002 o los normas que lo modifiquen o sustituyan.</p>	<p>respecto de todos los aspectos relacionados con la seguridad vial. Los hallazgos que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) haga en ejercicio de estas competencias deberán ser comunicados a las autoridades correspondientes para lo de su competencia.</p> <p>PARÁGRAFO 4. La facultad de Autoridad de Tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.</p> <p>PARÁGRAFO 5. Las Fuerzas Armadas podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de Autoridad de Tránsito.</p> <p>ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 2. AUTORIDAD. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la formulación, aplicación y ejecución de las políticas, estrategias y medidas de seguridad vial a nivel nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial y ejerce funciones de inspección, vigilancia y control, en materia de seguridad vial, sobre dichos organismos y entidades. Implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno. Su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.</p> <p>En el texto aprobado en primer debate, la ANSV es descrita como la "máxima autoridad para la aplicación, ejecución y control" de las políticas de seguridad vial. En el texto propuesto, se cambia a "la máxima autoridad para la formulación, aplicación y ejecución" de las políticas, estrategias y medidas de seguridad vial. Este cambio indica un rol más amplio y estratégico de la ANSV, que incluye no solo la aplicación y ejecución, sino también la formulación de políticas y estrategias.</p> <p>En el texto aprobado en primer debate, se menciona que la ANSV "ejerce funciones de inspección, vigilancia y control" a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional. Este cambio sugiere un enfoque más específico y limitado a la inspección.</p> <p>En el texto aprobado en primer debate, la ANSV "coordina los organismos y entidades públicas y privadas" comprometidas con la seguridad vial. En el texto propuesto, esta función se redefine como "coordina y articula las acciones" de dichos organismos y entidades. Este cambio resalta un papel más dinámico y de liderazgo en la gestión de acciones conjuntas, más allá de la mera coordinación.</p> <p>El texto propuesto introduce un nuevo inciso que especifica que, "como</p>
---	--

<p>ARTÍCULO 3. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 3. OBJETO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá como objeto la planificación, articulación, ejecución y control de la seguridad vial del país. Será la encargada de la coordinación, la ejecución, la vigilancia y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.</p>	<p>autoridad de tránsito, la ANSV ejercerá funciones de inspección sobre los actores corresponsables de la seguridad vial, en los términos establecidos en el inciso segundo del parágrafo 3 del artículo 3 de la Ley 769 de 2002". Esta adición aclara el marco legal específico bajo el cual la ANSV ejercerá sus funciones de inspección, alineándose con la modificación introducida en el artículo 1 del proyecto.</p> <p>De esta forma, las modificaciones en el texto propuesto reflejan un cambio hacia un rol más estratégico para la ANSV, enfocado en la formulación de políticas y la articulación de acciones en seguridad vial. Se eliminan las funciones de vigilancia y control, limitando la responsabilidad de la ANSV únicamente a la inspección, y se especifica el marco legal de estas funciones de inspección, lo que refuerza la claridad y coordinación interinstitucional en la seguridad vial.</p> <p>En este artículo se redefine el objeto de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) para incluir, además de la planificación, articulación y ejecución de la seguridad vial, la inspección de las políticas, estrategias y acciones orientadas a mejorar la seguridad vial en todo el territorio nacional.</p> <p>Se elimina la referencia a las funciones de vigilancia y control propuestas inicialmente y se sustituye por únicamente la función de inspección. Este ajuste es conveniente porque permite a la ANSV concentrarse en el análisis y la verificación del cumplimiento de las políticas de seguridad vial, no solo a nivel nacional como territorial. Esto amplía el alcance de la inspección para incluir a todos los actores que juegan un papel en la seguridad vial, no solo a aquellos que son organismos de apoyo.</p> <p>Mientras que el texto original limitaba la inspección a "asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros," el texto modificado extiende la inspección a "todos los aspectos relacionados con la seguridad vial." Esto proporciona un enfoque más integral y permite a la ANSV supervisar un espectro más amplio de actividades que afectan la seguridad vial.</p> <p>Se introduce una nueva obligación para la ANSV de "informar a las autoridades competentes sobre los hallazgos que se hagan en el ejercicio de esta función." Este cambio añade un elemento de colaboración entre autoridades y garantiza que cualquier hallazgo relevante identificado por la ANSV durante la inspección sea comunicado a las autoridades pertinentes para su acción oportuna.</p> <p>Numeral 4.11: I verbo "ejercer" se sustituye por "liderar" lo que implica un papel más proactivo y directivo de la ANSV en la planificación y dirección de los operativos de control, en lugar de simplemente ejecutorios. Esta modificación refleja un enfoque en la gestión estratégica de las operaciones.</p> <p>Se añade que los operativos de control deben "asegurar el uso de tecnología avanzada y metodologías basadas en datos para la identificación de puntos críticos de siniestralidad." Esto especificación implica un enfoque más moderno y fundamentado en evidencia para planificar y ejecutar los operativos, utilizando herramientas</p>
--	---

<p>ARTÍCULO 4. Adiciónense, en el orden correspondiente, los siguientes numerales al artículo 9 de la Ley 1702 de 2013:</p> <p>1.7 Establecer alianzas de cooperación internacional con organismos gubernamentales, no gubernamentales, empresas privadas y demás actores internacionales interesados para el fortalecimiento en la estrategia de seguridad vial en el país.</p> <p>4.10 Ejercer Inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros.</p> <p>4.11 Coordinar y ejercer operativos de control en vías nacionales con el acompañamiento operativo y administrativo de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.</p> <p>5.6 Capacitar a los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital para propender</p>	<p>Se añade que la ANSV promoverá la implementación de iniciativas innovadoras basadas en evidencia para prevenir y reducir los accidentes de tránsito, asegurando la coherencia y eficacia en la ejecución de dichas medidas a nivel nacional.</p> <p>En este artículo se introducen modificaciones en todos los numerales:</p> <p>Numeral 1.7: Se modifica el texto para incluir la acción de "fortalecer" además de "establecer" alianzas de cooperación internacional, lo que implica un esfuerzo no solo por crear nuevas alianzas, sino también por consolidar las existentes.</p> <p>Se amplía la lista de posibles aliados, agregando "organizaciones internacionales, centros de investigación" y "cualquier otro actor interesado", lo que refleja un enfoque más inclusivo y colaborativo en la mejora de la seguridad vial.</p> <p>El texto aprobado en primer debate menciona únicamente el "fortalecimiento en la estrategia de seguridad vial", mientras que el texto modificado detalla varios objetivos específicos, como "desarrollar estrategias, compartir mejores prácticas, implementar tecnologías innovadoras, obtener recursos y llevar a cabo acciones" que contribuyan al mejoramiento de la seguridad vial en el país.</p> <p>4.10 Ejercer Inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, de manera complementaria, funciones de inspección sobre los actores corresponsables de la seguridad vial, tanto a nivel nacional como territorial, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros y, en general, respecto a todos los aspectos relacionados con la seguridad vial. A su vez, informar a las autoridades competentes sobre los hallazgos que se hagan en el ejercicio de esta función.</p> <p>4.11 Coordinar y ejercer liderar operativos de control en vías nacionales con el acompañamiento operativo y administrativo de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, asegurando el uso de tecnología avanzada y metodologías basadas en datos para la identificación de puntos críticos de siniestralidad.</p> <p>5.6 Capacitar Desarrollar y liderar programas de capacitación dirigidos a los organismos de tránsito de</p>
---	---

<p>para que estos realicen las campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país, estableciendo metas de obligatorio cumplimiento para la difusión de los contenidos.</p> <p>4.3 Intervenir con obras públicas para la prevención de la siniestralidad vial en acuerdo con los departamentos, distritos y municipios; partiendo de estudios técnicos de acuerdo con los índices de siniestralidad y la concurrencia de los tramos a intervenir.</p> <p>7.7 Coordinar y articular operativos de control en vía con los organismos de tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.</p> <p>7.8 Hacer presencia territorial a nivel nacional para guiar las acciones de planificación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial con los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.</p>	<p>carácter nivel departamental, municipal o Distrital para propender para que estos realicen las y distrital, con el objetivo de que estos implementen y ejecuten campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial, para el país, estableciendo metas de obligatorio cumplimiento para Se establecerán indicadores de impacto y cumplimiento para evaluar la efectividad de estas campañas y mejorar la difusión de los contenidos.</p> <p>4.3 Intervenir, en coordinación con los departamentos, municipios y distritos, en la planificación, desarrollo e implementación de obras públicas para orientadas a la prevención de la siniestralidad vial, en acuerdo con los departamentos, distritos y municipios, partiendo de estudios técnicos de acuerdo con los índices de siniestralidad y la concurrencia de los tramos a intervenir. Se asegurará la asignación de recursos adecuados y la evaluación continua de las intervenciones.</p> <p>7.7 Coordinar y articular y supervisar operativos de control en vías, en colaboración con los organismos de tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, integrando enfoques preventivos y correctivos basados en análisis de riesgos.</p> <p>7.8 Hacer Asegurar la presencia territorial de la ANSV a nivel nacional, para con el fin de liderar y guiar las acciones de planificación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial, en coordinación con los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital, garantizando la adaptabilidad de las estrategias a las condiciones locales.</p>
---	--

		<p>tecnológicas y análisis de datos para identificar de manera precisa las áreas de mayor riesgo. Este cambio subraya la necesidad de aplicar métodos innovadores y científicos para optimizar la efectividad de las acciones de control en seguridad vial.</p> <p>Aunque se modifica la redacción y se introduce un nuevo enfoque, se mantiene la idea central de que estos operativos de control deben llevarse a cabo "con el acompañamiento operativo y administrativo de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional." Lo que implica que la ANSV no actuará de manera independiente en la ejecución de estos operativos, sino que requerirá una asistencia estrecha y constante con la Policía Nacional, asegurando que las acciones de control sean colaborativas y estén respaldadas por la autoridad de tránsito competente.</p> <p>Numeral 5.6: Se modifica el verbo de "capacitar" a "desarrollar y liderar programas de capacitación", lo cual implica un rol más activo de la ANSV en no solo capacitar, sino también en diseñar y liderar el proceso de formación de los organismos de tránsito.</p> <p>Se cambia "realicen las campañas" a "implementen y ejecuten campañas", lo que añade precisión y claridad al objetivo de la capacitación, señalando que los organismos de tránsito no solo deben realizar campañas, sino también implementarlas y ejecutarlas efectivamente.</p> <p>Se elimina la frase que obligaba a los organismos de tránsito a cumplir metas específicas de difusión de contenidos, sustituyéndola por un enfoque más flexible basado en la "evaluación de impacto y cumplimiento".</p> <p>Se añade la necesidad de "establecer indicadores de impacto y cumplimiento" para evaluar y mejorar la efectividad en la difusión de los contenidos de las campañas de seguridad vial, lo cual pone un énfasis en la medición y mejora continua en lugar de solo cumplir con metas predefinidas.</p>			<p>Numeral 5.4: Se sustituye el término "capacitar" por "desarrollar y liderar programas de capacitación", lo que implica un rol más activo y proactivo de la ANSV. En lugar de simplemente capacitar, la ANSV toma la iniciativa en diseñar, liderar y gestionar programas que fortalezcan las capacidades de los organismos de tránsito.</p> <p>Se modifica el texto para aclarar que los organismos de tránsito no solo deben "realizar" campañas, sino "implementarlas y ejecutarlas". Esta redacción más precisa destaca que la formación debe conducir a la puesta en marcha efectiva de las campañas de seguridad vial.</p> <p>Se elimina la referencia a "metas de obligatorio cumplimiento" para la difusión de los contenidos, que implicaba un enfoque más rígido y normativo, y se sustituye por un enfoque basado en la evaluación y mejora continua.</p> <p>El texto modificado establece la necesidad de "indicadores de impacto y cumplimiento" para "evaluar y mejorar la efectividad en la difusión de los contenidos." Este cambio introduce un enfoque más flexible y basado en resultados, donde se promueve la mejora continua de las campañas de seguridad vial mediante la evaluación constante y la adaptación de las estrategias.</p> <p>Numeral 6.3: Se sustituye la expresión "en acuerdo con los departamentos, distritos y municipios" por "en coordinación con los departamentos, municipios y distritos." Este cambio implica una colaboración más activa y continua entre la ANSV y las autoridades locales, no solo en el momento del acuerdo inicial, sino durante todo el proceso de planificación, desarrollo e implementación de las obras públicas.</p> <p>El texto aprobado en primer debate menciona simplemente "intervenir con obras públicas", mientras que el texto modificado amplía esta idea a "la planificación, desarrollo e implementación de obras públicas." Esto muestra un enfoque más completo, que incluye todas las fases</p>
		<p>del proceso de intervención, desde la planificación hasta la ejecución.</p> <p>Se mantiene la idea de que las intervenciones deben estar "basadas en estudios técnicos que consideren los índices de siniestralidad y la concurrencia de los tramos a intervenir," pero el lenguaje se ajusta para ser más claro y específico sobre cómo estos estudios deben guiar todas las etapas del proceso de intervención.</p> <p>Se añade "la asignación de recursos adecuados y la evaluación continua de las intervenciones." Este cambio refuerza la necesidad de un apoyo financiero adecuado y de un monitoreo constante para garantizar la efectividad y sostenibilidad de las obras públicas orientadas a la prevención de la siniestralidad vial.</p> <p>Numeral 7.7: Se añade la palabra "supervisor" a las funciones de la ANSV, lo que implica que, además de coordinar y articular los operativos de control, la ANSV tendrá un papel más activo en la supervisión de estas actividades. Esto refuerza el rol de la ANSV no solo como coordinador, sino también como ente supervisor de la efectividad y el cumplimiento de los operativos.</p> <p>Se mantiene la colaboración con "los organismos de tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional," asegurando que la ejecución de los operativos de control continúe siendo una labor conjunta. Sin embargo, el cambio de "con" a "en colaboración con" sugiere un enfoque de trabajo más integrado y colaborativo entre las entidades involucradas.</p> <p>Se añade que los operativos de control deben "integrar enfoques preventivos y correctivos". Esto significa que los operativos no solo deben enfocarse en sancionar infracciones, sino también en prevenir y corregir incidentes y riesgos a través de acciones proactivas.</p> <p>Se especifica que los enfoques preventivos y correctivos deben estar "basados en análisis de riesgos." Esta modificación implica un uso más</p>	<p>ARTÍCULO 5. Modifíquese el artículo 10 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 10. ESTRUCTURA. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Consejo Directivo 2. Dirección General 3. Secretaría General 4. Dirección de Comportamiento 5. Dirección de Infraestructura y Vehículos 	<p>ARTÍCULO 5. Modifíquese el artículo 10 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 10. ESTRUCTURA. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Consejo Directivo 2. Dirección General 3. Secretaría General 4. Dirección de Comportamiento 5. Dirección de Infraestructura y Vehículos 	<p>estratégico y orientado a la evidencia en la planificación de los operativos de control, asegurando que las acciones se dirijan a mitigar los riesgos identificados.</p> <p>Numeral 7.8: Se modifica el verbo "hacer" a "asegurar" la presencia territorial de la ANSV a nivel nacional.</p> <p>Se añade la palabra "liderar" junto a "guiar" las acciones de planificación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial. Esto refuerza el papel de la ANSV no solo como guía, sino también como líder en la formulación y ejecución de políticas de seguridad vial a nivel territorial.</p> <p>Se mantiene la idea de trabajar "con los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital," pero se añade la palabra "en coordinación," lo que refuerza la necesidad de una colaboración activa y organizada entre la ANSV y los organismos locales.</p> <p>Se introduce un nuevo elemento que destaca la necesidad de "garantizar la adaptabilidad de las estrategias a las condiciones locales." Esto implica que las acciones del Plan Nacional de Seguridad Vial deben ser flexibles y adaptadas a las realidades específicas de cada región, asegurando que las estrategias sean efectivas en diversos contextos locales.</p>

<table border="1"> <tr> <td data-bbox="175 394 375 440">6. Dirección de Coordinación Interinstitucional y Cooperación Internacional</td> <td data-bbox="383 394 574 440">6. Dirección de Coordinación Interinstitucional, Inspección y Cooperación Internacional</td> <td data-bbox="583 394 789 440"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="175 445 375 466">6.1. Subdirecciones Territoriales</td> <td data-bbox="383 445 574 466">6.1. Subdirecciones Territoriales</td> <td data-bbox="583 445 789 466"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="175 471 375 504">7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial</td> <td data-bbox="383 471 574 504">7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial</td> <td data-bbox="583 471 789 504"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="175 510 375 538">8. Dirección de Inspección, Vigilancia y Control</td> <td data-bbox="383 510 574 538">8. Dirección de Inspección, Vigilancia y Control</td> <td data-bbox="583 510 789 538"></td> </tr> <tr> <td colspan="3" data-bbox="175 543 789 819"> <p>ARTÍCULO 6. MODIFICACIÓN DE LA PLANTA DE PERSONAL Y ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV). Para efectos de cumplir con lo previsto en la presente ley, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) podrá modificar su planta de personal y estructura organizacional, siempre y cuando la misma se realice a costo cero o genere ahorros en los gastos de la entidad, en concordancia con el Plan de Austeridad del Gasto del Gobierno Nacional.</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="3" data-bbox="175 824 789 1110"> <p>ARTÍCULO 7°. BANCO DE PROYECTOS DE SEGURIDAD VIAL: Créese un banco de proyectos de seguridad vial, administrado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y financiado con el Fondo Nacional de Seguridad Vial y presupuesto de entes territoriales intervenidos. Los gobernadores y alcaldes postularán proyectos en el banco en mención, los cuales se evaluarán y viabilizarán de acuerdo con un comité evaluador de la ANSV.</p> <p>PARÁGRAFO: Los proyectos estarán enfocados exclusivamente en la prevención de los siniestros viales, a través de obras públicas tales como: glorietas, pasos seguros, puentes peatonales, señalización, alumbrado público y demás intervenciones que se consideren pertinentes para la mejora de la seguridad vial.</p> </td> </tr> <tr> <td colspan="3" data-bbox="175 1115 789 1174"> <p>ARTÍCULO 8. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá expedir la reglamentación detallada</p> </td> </tr> </table>	6. Dirección de Coordinación Interinstitucional y Cooperación Internacional	6. Dirección de Coordinación Interinstitucional, Inspección y Cooperación Internacional		6.1. Subdirecciones Territoriales	6.1. Subdirecciones Territoriales		7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial	7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial		8. Dirección de Inspección, Vigilancia y Control	8. Dirección de Inspección, Vigilancia y Control		<p>ARTÍCULO 6. MODIFICACIÓN DE LA PLANTA DE PERSONAL Y ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV). Para efectos de cumplir con lo previsto en la presente ley, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) podrá modificar su planta de personal y estructura organizacional, siempre y cuando la misma se realice a costo cero o genere ahorros en los gastos de la entidad, en concordancia con el Plan de Austeridad del Gasto del Gobierno Nacional.</p>			<p>ARTÍCULO 7°. BANCO DE PROYECTOS DE SEGURIDAD VIAL: Créese un banco de proyectos de seguridad vial, administrado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y financiado con el Fondo Nacional de Seguridad Vial y presupuesto de entes territoriales intervenidos. Los gobernadores y alcaldes postularán proyectos en el banco en mención, los cuales se evaluarán y viabilizarán de acuerdo con un comité evaluador de la ANSV.</p> <p>PARÁGRAFO: Los proyectos estarán enfocados exclusivamente en la prevención de los siniestros viales, a través de obras públicas tales como: glorietas, pasos seguros, puentes peatonales, señalización, alumbrado público y demás intervenciones que se consideren pertinentes para la mejora de la seguridad vial.</p>			<p>ARTÍCULO 8. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá expedir la reglamentación detallada</p>			<table border="1"> <tr> <td data-bbox="836 762 1036 790">y necesaria para su implementación y cumplimiento.</td> <td data-bbox="1044 762 1243 790">y necesaria para su implementación y cumplimiento.</td> <td data-bbox="1252 762 1451 790"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="836 795 1036 819">ARTÍCULO 9°. VIGENCIA La presente ley rige a partir de su promulgación.</td> <td data-bbox="1044 795 1243 819">ARTÍCULO 9°. VIGENCIA La presente ley rige a partir de su promulgación.</td> <td data-bbox="1252 795 1451 819">Sin modificaciones.</td> </tr> </table>	y necesaria para su implementación y cumplimiento.	y necesaria para su implementación y cumplimiento.		ARTÍCULO 9°. VIGENCIA La presente ley rige a partir de su promulgación.	ARTÍCULO 9°. VIGENCIA La presente ley rige a partir de su promulgación.	Sin modificaciones.
6. Dirección de Coordinación Interinstitucional y Cooperación Internacional	6. Dirección de Coordinación Interinstitucional, Inspección y Cooperación Internacional																											
6.1. Subdirecciones Territoriales	6.1. Subdirecciones Territoriales																											
7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial	7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial																											
8. Dirección de Inspección, Vigilancia y Control	8. Dirección de Inspección, Vigilancia y Control																											
<p>ARTÍCULO 6. MODIFICACIÓN DE LA PLANTA DE PERSONAL Y ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV). Para efectos de cumplir con lo previsto en la presente ley, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) podrá modificar su planta de personal y estructura organizacional, siempre y cuando la misma se realice a costo cero o genere ahorros en los gastos de la entidad, en concordancia con el Plan de Austeridad del Gasto del Gobierno Nacional.</p>																												
<p>ARTÍCULO 7°. BANCO DE PROYECTOS DE SEGURIDAD VIAL: Créese un banco de proyectos de seguridad vial, administrado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y financiado con el Fondo Nacional de Seguridad Vial y presupuesto de entes territoriales intervenidos. Los gobernadores y alcaldes postularán proyectos en el banco en mención, los cuales se evaluarán y viabilizarán de acuerdo con un comité evaluador de la ANSV.</p> <p>PARÁGRAFO: Los proyectos estarán enfocados exclusivamente en la prevención de los siniestros viales, a través de obras públicas tales como: glorietas, pasos seguros, puentes peatonales, señalización, alumbrado público y demás intervenciones que se consideren pertinentes para la mejora de la seguridad vial.</p>																												
<p>ARTÍCULO 8. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá expedir la reglamentación detallada</p>																												
y necesaria para su implementación y cumplimiento.	y necesaria para su implementación y cumplimiento.																											
ARTÍCULO 9°. VIGENCIA La presente ley rige a partir de su promulgación.	ARTÍCULO 9°. VIGENCIA La presente ley rige a partir de su promulgación.	Sin modificaciones.																										
<p style="text-align: center;">VIII. PROPOSICIÓN</p> <p>En mérito de lo expuesto, presento ponencia positiva y, en consecuencia, solicito a la Plenaria del Senado de la República dar segundo debate al Proyecto de Ley 205 de 2023 Senado «Por medio de la cual se fortalecen las medidas de control y ejecución de políticas públicas para la reducción de los siniestros viales», de conformidad con el pliego de modificaciones propuesto.</p> <div style="text-align: center;">  <p>JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL SENADOR DE LA REPÚBLICA</p> </div>	<p style="text-align: center;">IX. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE</p> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY 205 DE 2023 SENADO</p> <p style="text-align: center;">"Por medio de la cual se fortalecen las medidas de control y ejecución de políticas públicas para la reducción de los siniestros viales"</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO 1. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 3°. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> El Ministro de Transporte. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Los Gobernadores y los Alcaldes. Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital. La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte. Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial. La Superintendencia de Transporte. Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 50 de este artículo. Los Agentes de Tránsito y Transporte. <p>PARÁGRAFO 1. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.</p> <p>PARÁGRAFO 2. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.</p>																											

<p>PARÁGRAFO 3. Las autoridades y los organismos de tránsito y las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Transporte.</p> <p>Sin perjuicio de las funciones de inspección asignadas a otras autoridades, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá funciones de inspección sobre todos los organismos y entidades públicas o privadas corresponsables de la seguridad vial, tanto en el nivel nacional como en el territorial, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial y, en general, respecto de todos los aspectos relacionados con la seguridad vial. Los hallazgos que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) haga en ejercicio de estas competencias, deberán ser comunicados a las autoridades correspondientes para lo de su competencia.</p> <p>PARÁGRAFO 4. La facultad de Autoridad de Tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.</p> <p>PARÁGRAFO 5. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de Autoridad de Tránsito.</p> <p>ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 2. AUTORIDAD. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la formulación, aplicación y ejecución de las políticas, estrategias y medidas de seguridad vial a nivel nacional. Coordina y articula las acciones de 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.</p> <p>Como autoridad de tránsito, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá funciones de inspección sobre los actores corresponsables de la seguridad vial, en los términos del inciso segundo del parágrafo 3 del artículo 3 de la Ley 769 de 2002 o las normas que lo modifiquen o sustituyan.</p> <p>ARTÍCULO 3. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 3. OBJETO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tiene como objeto la planificación, articulación, ejecución e inspección de las políticas, estrategias y acciones orientadas a mejorar la seguridad vial en todo el territorio nacional. Será responsable de coordinar y articular las actividades</p>	<p>de los organismos y entidades, tanto públicas como privadas, involucradas en la seguridad vial, así como de ejecutar e inspeccionar las estrategias, planes y acciones para cumplir con los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional. Asimismo, promoverá la implementación de iniciativas innovadoras, basadas en evidencia, para prevenir y reducir los accidentes de tránsito, asegurando la coherencia y eficacia en la ejecución de dichas medidas a nivel nacional.</p> <p>ARTÍCULO 4. Adiciónense, en el orden correspondiente, los siguientes numerales al artículo 9 de la Ley 1702 de 2013:</p> <p>1.7 Establecer y fortalecer alianzas de cooperación internacional con organismos gubernamentales, no gubernamentales, empresas privadas, organizaciones internacionales, centros de investigación y cualquier otro actor interesado, para desarrollar estrategias, compartir mejores prácticas, implementar tecnologías innovadoras, obtener recursos y llevar a cabo acciones que contribuyan al mejoramiento de la seguridad vial en el país.</p> <p>4.10 Ejercer, de manera complementaria, funciones de inspección sobre los actores corresponsables de la seguridad vial, tanto a nivel nacional como territorial, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial y, en general, respecto a todos los aspectos relacionados con la seguridad vial. A su vez, informar a las autoridades competentes sobre los hallazgos que se hagan en el ejercicio de esta función.</p> <p>4.11 Coordinar y liderar operativos de control en vías nacionales con el acompañamiento operativo y administrativo de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, asegurando el uso de tecnología avanzada y metodologías basadas en datos para la identificación de puntos críticos de siniestralidad.</p> <p>5.6 Desarrollar y liderar programas de capacitación para los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal y distrital, con el fin de que estos implementen y ejecuten campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial. Se establecerán indicadores de impacto y cumplimiento para evaluar y mejorar la efectividad en la difusión de los contenidos.</p> <p>6.3 Intervenir, en coordinación con los departamentos, municipios y distritos, en la planificación, desarrollo e implementación de obras públicas orientadas a la prevención de la siniestralidad vial, basadas en estudios técnicos que consideren los índices de siniestralidad y la concurrencia de los tramos a intervenir. Se asegurará la asignación de recursos adecuados y la evaluación continua de las intervenciones.</p>
<p>7.7 Coordinar, articular y supervisar operativos de control en vías, en colaboración con los organismos de tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, integrando enfoques preventivos y correctivos basados en análisis de riesgos.</p> <p>7.8 Asegurar la presencia territorial de la ANSV a nivel nacional, con el fin de liderar y guiar las acciones de planificación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial, en coordinación con los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal y distrital, garantizando la adaptabilidad de las estrategias a las condiciones locales.</p> <p>ARTÍCULO 5. Modifíquese el artículo 10 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 10. ESTRUCTURA. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Consejo Directivo 2. Dirección General 3. Secretaría General 4. Dirección de Comportamiento 5. Dirección de Infraestructura y Vehículos 6. Dirección de Coordinación Interinstitucional, Inspección y Cooperación Internacional 7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial <p>ARTÍCULO 6. MODIFICACIÓN DE LA PLANTA DE PERSONAL Y ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV). Para cumplir con lo previsto en la presente ley, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) podrá modificar su planta de personal y estructura organizacional, siempre que las modificaciones conduzcan a una mayor eficiencia y optimización de recursos. Estas modificaciones deberán realizarse a costo cero o generar ahorros en los gastos de la entidad, asegurando que cualquier cambio fortalezca las capacidades técnicas y operativas de la ANSV, en concordancia con el Plan de Austeridad del Gasto del Gobierno Nacional.</p> <p>ARTÍCULO 7º. BANCO DE PROYECTOS DE SEGURIDAD VIAL: Créese un banco de proyectos de seguridad vial, administrado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial</p>	<p>(ANSV) y financiado con el Fondo Nacional de Seguridad Vial y presupuesto de entes territoriales intervenidos. Los gobernadores y alcaldes postularán proyectos en el banco en mención, los cuales se evaluarán y viabilizarán de acuerdo con un comité evaluador de la ANSV.</p> <p>PARÁGRAFO: Los proyectos estarán enfocados exclusivamente en la prevención de los siniestros viales, a través de obras públicas tales como: glorietas, pasos seguros, puentes peatonales, señalización, alumbrado público y demás intervenciones que se consideren pertinentes para la mejora de la seguridad vial.</p> <p>ARTÍCULO 8. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá expedir la reglamentación detallada y necesaria para su implementación y cumplimiento.</p> <p>ARTÍCULO 9º. VIGENCIA La presente ley rige a partir de su promulgación.</p> <div style="text-align: center;">  <p>JULIO ALBERTO ECHIVERRI VIDAL SENADOR DE LA REPÚBLICA</p> </div>

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISION SEXTA DEL SENADO DE LA REPUBLICA, EN SESION REALIZADA EL DIA 18 DE JUNIO DE 2024, DEL PROYECTO DE LEY No. 205 DE 2023 SENADO

“Por medio de la cual se fortalecen las medidas de control y ejecución de políticas públicas para la reducción de los siniestros viales”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, el cual quedará así:

ARTÍCULO 3°. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

El Ministro de Transporte.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Los Gobernadores y los Alcaldes.

Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.

La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.

Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.

La Superintendencia de Transporte.

Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5o de este artículo.

Los Agentes de Tránsito y Transporte.

PARÁGRAFO 1. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.

PARÁGRAFO 2. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 3. Las autoridades y los organismos de tránsito y las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Transporte.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá Inspección, Vigilancia y Control sobre las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, los Planes Estratégicos y, en general, con todos los aspectos relacionados con la seguridad vial.

PARÁGRAFO 4. La facultad de Autoridad de Tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.

PARÁGRAFO 5. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de Autoridad de Tránsito.

ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:

ARTÍCULO 2. AUTORIDAD. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación, ejecución y control de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial y ejerce funciones de inspección, vigilancia y control, en materia de seguridad vial, sobre dichos organismos y entidades. Implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno. Su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.

ARTÍCULO 3. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:

ARTÍCULO 3. OBJETO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá como objeto la planificación, articulación, ejecución y control de la seguridad vial del país. Será la encargada de la coordinación, la ejecución, la vigilancia y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.

ARTÍCULO 4. Adiciónense, en el orden correspondiente, los siguientes numerales al artículo 9 de la Ley 1702 de 2013:

1.7 Establecer alianzas de cooperación internacional con organismos gubernamentales, no gubernamentales, empresas privadas y demás actores internacionales interesados para el fortalecimiento en la estrategia de seguridad vial en el país.

4.10 Ejercer Inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros.

4.11 Coordinar y ejercer operativos de control en vías nacionales con el acompañamiento operativo y administrativo de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

5.6 Capacitar a los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital para propender para que estos realicen las campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país, estableciendo metas de obligatorio cumplimiento para la difusión de los contenidos.

6.3 Intervenir con obras públicas para la prevención de la siniestralidad vial en acuerdo con los departamentos, distritos y municipios; partiendo de estudios técnicos de acuerdo con los índices de siniestralidad y concurrencia de los tramos a intervenir.

7.7 Coordinar y articular operativos de control en vía con los organismos de tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

7.8 Hacer presencia territorial a nivel nacional para guiar las acciones de planificación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial con los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.

ARTÍCULO 5. Modifíquese el artículo 10 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:

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 y Cooperación Internacional

6.1. Subdirecciones Territoriales

7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial

8. Dirección de Inspección, Vigilancia y Control

ARTÍCULO 6. MODIFICACIÓN DE LA PLANTA DE PERSONAL Y ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV). Para efectos de cumplir con lo previsto en la

presente ley, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) podrá modificar su planta de personal y estructura organizacional, siempre y cuando la misma se realice a costo cero o genere ahorros en los gastos de la entidad, en concordancia con el Plan de Austeridad del Gasto del Gobierno Nacional.

ARTÍCULO 7°. BANCO DE PROYECTOS DE SEGURIDAD VIAL: Créese un banco de proyectos de seguridad vial, administrado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y financiado con el Fondo Nacional de Seguridad Vial y presupuesto de entes territoriales intervenidos. Los gobernadores y alcaldes postularán proyectos en el banco en mención, los cuales se evaluarán y viabilizarán de acuerdo con un comité evaluador de la ANSV.

PARÁGRAFO: Los proyectos estarán enfocados exclusivamente en la prevención de los siniestros viales, a través de obras públicas tales como: glorietas, pasos seguros, puentes peatonales, señalización, alumbrado público y demás intervenciones que se consideren pertinentes para la mejora de la seguridad vial.

ARTÍCULO 8. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá expedir la reglamentación detallada y necesaria para su implementación y cumplimiento.

ARTÍCULO 9°. VIGENCIA La presente ley rige a partir de su promulgación.



Comisión Sexta Constitucional Permanente

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobado en Primer Debate por la Comisión Sexta, en sesión ordinaria realizada el día 18 de junio de 2024, el Proyecto de Ley No. 205 de 2023 SENADO “POR MEDIO DE LA CUAL SE FORTALECEN LAS MEDIDAS DE CONTROL Y EJECUCIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA REDUCCIÓN DE LOS SINIESTROS VIALES”, según consta en el Acta No. 51, de la misma fecha.

[Handwritten signature of Jorge Eliecer Laverde Vargas]

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General
Comisión Sexta del Senado

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

La Mesa Directiva Autoriza el Informe presentado para Segundo Debate por el Honorable Senador JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL, al Proyecto de Ley No. 205 de 2023 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE FORTALECEN LAS MEDIDAS DE CONTROL Y EJECUCIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA REDUCCIÓN DE LOS SINIESTROS VIALES", DE ACUERDO AL ARTÍCULO 165 DE LA LEY 5ª DE 1992 "REGLAMENTO DEL CONGRESO", para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

[Handwritten signature]

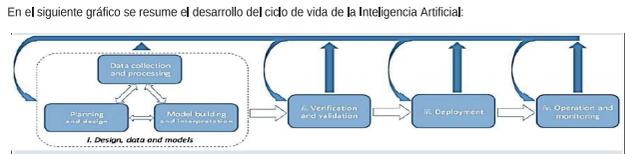
JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General
Comisión Sexta del Senado

CONCEPTOS JURÍDICOS

CONCEPTO JURÍDICO MINISTERIO DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 59 DE 2023 SENADO

por medio de la cual se establecen los lineamientos de política pública para el desarrollo, uso e implementación de inteligencia artificial y se dictan otras disposiciones.

Table with 2 columns: Left column contains administrative details (Código TRD: 1000, Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, Asunto: Comentarios al proyecto de Ley 059 de 2023 Senado, etc.) and right column contains the legal concept text (Igualmente, según el CONPES 3975, se entiende como inteligencia artificial al campo de la informática dedicado a resolver problemas cognitivos comúnmente asociados con la inteligencia humana o seres inteligentes, etc.) and a diagram of the AI lifecycle.



Source: OECD (2019), Artificial Intelligence in Society, OECD Publishing, Paris, https://doi.org/10.1787/eedfee77-en.

Como se reflejó anteriormente, la Inteligencia Artificial, por sí misma, involucra el desarrollo de actividades encadenadas para asegurar una adecuada operación y monitoreo. De esta manera, cada etapa involucra acciones complejas, que requieren que en cada caso se desarrollen las diferentes evaluaciones para la planeación, diseño, implementación, operación y monitoreo.

3. Sobre el debate global de la regulación

2 CONPES, Conpes 3975 "Política Nacional de Transformación Digital e Inteligencia Artificial, 2019.

En este complejo marco técnico de la adopción de la Inteligencia Artificial frente a sus potenciales riesgos, actualmente existe un debate mundial en el cual se presentan diversos enfoques sobre la regulación de la IA, desde una legislación exigente (hard law) en materia de cumplimiento en distintas etapas del desarrollo de esta tecnología (enfoque europeo a través del Acto de IA que cursa actualmente en el Parlamento Europeo) hasta modelos de auto regulación o regulaciones experimentales (sandboxes regulatorios) que buscan evitar los efectos de rezago en los desarrollos tecnológicos y potenciales desincentivos a la innovación que puede traer consigo una regulación sobre una tecnología que evoluciona de manera muy acelerada. En los Estados Unidos de América, el enfoque reciente del gobierno fue de auto regulación, suscribiendo con las grandes empresas desarrolladoras de IA compromisos voluntarios en materia de seguridad en sus desarrollos de IA (julio de 2023).

Posteriormente, en octubre de 2023, la Casa Blanca emitió una orden ejecutiva sobre el desarrollo y uso seguro y confiable de la inteligencia artificial desde un enfoque basado en la seguridad (octubre de 2023). Israel adopta una política regulatoria integral para la inteligencia artificial, evitando una legislación general para todo el campo.

Se recomienda que los reguladores de cada sector evalúen la necesidad de regulaciones específicas, en línea con prácticas internacionales. Se enfatiza la utilización de herramientas de gestión de riesgos y regulaciones "suaves", incluyendo la estandarización voluntaria y la autorregulación. Se propone el uso de formatos modulares y "sandboxes" regulatorios, con la participación del público.

Se establecen principios éticos centrados en la persona, respetando los derechos fundamentales e intereses públicos, promoviendo el crecimiento, la igualdad, la no discriminación, la transparencia, la seguridad y la responsabilidad.

Esto decantaría en que en un mismo sector como por ejemplo el del transporte, se considera que no es lo mismo la regulación de la IA aplicada al transporte masivo, la IA aplicada al transporte tipo Uber, o la IA que se aplicaría en el transporte aéreo, encontrando en cada uno de estos subsectores con parámetros de datos, información, desarrollos técnicos y riesgos de seguridad muy disímiles entre sí, los cuales ameritarían regulaciones específicas para cada caso.

Si bien ya existen amplios consensos internacionales sobre la necesidad de mitigar los riesgos, prevenir los potenciales incidentes, y en general, concebir un enfoque de seguridad en la implementación de una IA confiable, como lo ejemplifica la reciente Declaración de Bletchley emanada en noviembre de 2023 de la Cumbre de Seguridad del Reino Unido, o un enfoque de uso ético bajo instrumentos a los que se ha adherido el país como la Recomendación de la OCDE sobre la Inteligencia Artificial o los principios éticos de la UNESCO, desde el gobierno colombiano se considera que la regulación mundial se encuentra en una etapa prematura en la que no se tiene evidencia aún sobre las mejores prácticas regulatorias en relación con sus impactos sobre el desarrollo de la IA. Sumado a lo anterior, vale la pena resaltar que desde el segundo semestre de 2023 se concibió el Laboratorio de Inteligencia Artificial del Ministerio TIC que buscará impulsar la esta adopción masiva de esta tecnología en el país, para lo cual incluirá en sus pilares de trabajo el análisis de las necesidades regulatorias y marcos de implementación bajo un enfoque de implementación de una Inteligencia Artificial con propósito social y multisectorial, que fortalezca la productividad en las pequeñas y medianas empresas impactando positivamente la economía popular y la reindustrialización y brindando soluciones a los problemas sociales de Colombia generando mayor bienestar para los ciudadanos.

Así las cosas, se encuentra inconveniente que mediante una ley general se definan reglas de cómo una tecnología se desarrolla, del principio de neutralidad tecnológica consagrado en el artículo 2 de la Ley 1341 del 2009, el cual

atribuye al Estado el deber de garantizar, de un lado, la libre adopción de tecnologías, y del otro, la libre y leal competencia. Dice el precepto en comento:

Neutralidad Tecnológica. El Estado garantizará la libre adopción de tecnologías, teniendo en cuenta recomendaciones, conceptos y normativas de los organismos internacionales competentes e idóneos en la materia, que permitan fomentar la eficiente prestación de servicios, contenidos y aplicaciones que usen Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y garantizar la libre y leal competencia, y que su adopción sea armónica con el desarrollo ambiental sostenible

La aplicación del principio de neutralidad tecnológica ha llevado a que Colombia se mantenga actualizado frente a los estándares internacionales en materia de desarrollo y adopción de tecnologías. Así mismo, ha permitido la garantía de los derechos a la libertad de empresa y a un ambiente competitivo sano, entre otros.

Por lo anterior, desde el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, se sugiere avanzar en el desarrollo de la política y la estrategia de Laboratorio de IA, bajo principios de estándares éticos actuales, mientras que en paralelo se puedan estudiar rigurosamente las mejores experiencias de impacto regulatorio a nivel internacional en la medida que estos modelos se empiezan a implementar en el mundo, e incluso se introducen esquemas de sandbox regulatorio, en aras de definir, establecer y adoptar en el mediano plazo los marcos de ley necesarios que se ajusten a las particularidades del desarrollo de la IA en el país, garantizando un balance entre el uso ético, la seguridad, la innovación y el amplio despliegue que permita democratizar esta tecnología en Colombia.

Adicionalmente, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, también sugiere expandir las metodologías y frameworks tradicionales de innovación, creación de productos y desarrollo de soluciones tecnológicas que involucren el uso de modelos y herramientas de IA, para que incluyan un componente transversal enfocado en mecanismos de intervención estratégica y política. Esta expansión, en consonancia con las directrices de "Principled Artificial Intelligence" del Berkman Klein Center de Harvard, implica adaptar principios éticos y basados en los derechos humanos en el desarrollo de la IA en Colombia. Al integrar consideraciones sociales y éticas en todas las etapas de desarrollo y aplicación de estas metodologías y frameworks, se sugiere fomentar estándares que equilibren innovación con un uso ético y socialmente responsable de la IA para la sociedad colombiana.

4. Consideraciones finales:

El proyecto en estudio pretende establecer un marco jurídico para el desarrollo tecnológico sin que represente cargas administrativas innecesarias para las pymes y las empresas emergentes, pero basado en consideraciones éticas y en el respeto de los derechos humanos y fundamentales; para tal efecto, propugna por la adaptación, aplicación y ejecución de las normas ya existentes en materia de protección de datos personales.

Adicional a lo expuesto, procedemos a describir algunos motivos por los cuales se considera que el proyecto de ley en mención no es conveniente toda vez que contradice los lineamientos y estándares nacionales e internacionales sobre el uso de la Inteligencia Artificial a saber:

- En primera medida, el proyecto de ley confunde la definición de Inteligencia Artificial, con el concepto desde el punto de vista técnico de la "Inteligencia Artificial".

Al respecto, es importante señalar que el concepto utilizado de Inteligencia Artificial en el proyecto de ley corresponde a uno más de los conceptos técnicos de IA, mas no a la definición en estricto sentido de IA. Es preciso aclarar que la definición de IA aún no está consensuada por la Unión Europea en el marco de la redacción de la reglamentación de inteligencia artificial, por lo que se considera que no es procedente incluir una definición sobre la materia.

- Por otro lado, se confunde en la redacción del proyecto de ley la regulación de sistemas de Inteligencia Artificial con la regulación de temas de protección de datos.
- Igualmente, se evidencia que el proyecto de ley incorpora la interpretación de algunos principios en el uso de Inteligencia artificial de manera errónea.
- Finalmente, este ministerio considera que el proyecto de ley es inconveniente dado que, se incorporan cláusulas que se encuentran reguladas en leyes estatutarias como la Ley de Protección de Datos de Carácter Personal. Es importante, validar y revisar en este aspecto, la formulación de la regulación que realiza la UE entorno a sistemas de IA de alto riesgo y la prohibición de usos de IA.

Este Ministerio queda a su disposición para atender cualquier información adicional en relación con el particular y manifiesta su voluntad de colaborar con la actividad legislativa, dentro de los parámetros constitucionales y legales vigentes.

Cordialmente,

[FIRMADO DIGITALMENTE]
MAURICIO LIZCANO ARANGO
Ministro de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones

Proyectó: Marco Emilio Sánchez - Contratista DGD
Juliett Sepúlveda - Profesional Especializado DGD
Julían Moncada Español - Equipo Legislativo

Revisó: Shidey Carolina Bernal – Viceministra de Transformación Digital
Margarita Ochoa Ramírez – Asesora Viceministerio de Transformación Digital
Cesar Augusto Cruz Aya – Director de Gobierno Digital
Lucas Quevedo - Director Jurídico
Luis Leonardo Mongui - Coordinador GIJ Doctrina y Seguridad Jurídica
Julían Moncada Español - Equipo Legislativo.

REGISTRO DE FIRMAS ELECTRONICAS		
242002844_5450		
Ministerio de Tecnología de la Información y las Comunicaciones gestionado por: azsign.com.co		
Id Acuerdo: 20240117-165941-b59a88-85205422	Creación: 2024-01-17 16:59:41	Escanee el código para verificación
Estado: Finalizado	Finalización: 2024-01-17 17:10:32	
<p>Firma: Firmante</p>  <p style="font-size: x-small; margin-top: 5px;">Mauricio Lizcano Arango C.C 79.960.663 mlizcano@mintic.gov.co</p>		

<p>REPORTE DE TRAZABILIDAD</p> <p>242002844_5450</p> <p>Ministerio de Tecnología de la Información y las Comunicaciones gestionado por: azsign.com.co</p> <p>Id Acuerdo: 20240117-165941-b59a88-85205422 Creación: 2024-01-17 16:59:41 Estado: Finalizado Finalización: 2024-01-17 17:10:32</p>				 <p>Escanee el código para verificación</p>					
<table border="1"> <thead> <tr> <th>TRAMITE</th> <th>PARTICIPANTE</th> <th>ESTADO</th> <th>ENVIO, LECTURA Y RESPUESTA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">Firma</td> <td>Mauricio Lizcano Arango mlizcano@minic.gov.co</td> <td style="text-align: center;">Aprobado</td> <td>Env.: 2024-01-17 16:59:42 Lec.: 2024-01-17 16:59:59 Res.: 2024-01-17 17:10:32 IP Res.: 190.71.137.3</td> </tr> </tbody> </table>	TRAMITE	PARTICIPANTE	ESTADO		ENVIO, LECTURA Y RESPUESTA	Firma	Mauricio Lizcano Arango mlizcano@minic.gov.co	Aprobado	Env.: 2024-01-17 16:59:42 Lec.: 2024-01-17 16:59:59 Res.: 2024-01-17 17:10:32 IP Res.: 190.71.137.3
TRAMITE	PARTICIPANTE	ESTADO	ENVIO, LECTURA Y RESPUESTA						
Firma	Mauricio Lizcano Arango mlizcano@minic.gov.co	Aprobado	Env.: 2024-01-17 16:59:42 Lec.: 2024-01-17 16:59:59 Res.: 2024-01-17 17:10:32 IP Res.: 190.71.137.3						

CONTENIDO

Gaceta número 1330 - Martes, 10 de septiembre de 2024
SENADO DE LA REPÚBLICA
PONENCIAS

	Págs.
Informe de ponencia para segundo debate, pliego de modificaciones, texto propuesto y texto aprobado Proyecto de Ley número 205 de 2023 Senado. por medio de la cual se fortalecen las medidas de control y ejecución de políticas públicas para la reducción de los siniestros viales.	1
CONCEPTOS JURÍDICOS	
Concepto jurídico Ministerio de tecnologías de la información y las comunicaciones al Proyecto de Ley número 59 de 2023 Senado, por medio de la cual se establecen los lineamientos de política pública para el desarrollo, uso e implementación de inteligencia artificial y se dictan otras disposiciones.	14