



Entidad originadora:	Ministerio de Transporte – Agencia Nacional de Seguridad Vial
Fecha (dd/mm/aa):	Indique la fecha en que se presenta a Secretaría Jurídica de Presidencia
Proyecto de Decreto/Resolución:	Proyecto de Decreto ““Por el cual se modifica el literal a del artículo 2.3.2.1 del Capítulo 8 y se sustituye el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial PESV”

1. ANTECEDENTES Y RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE JUSTIFICAN SU EXPEDICIÓN.

La Ley 1503 de 2011, “*Por la cual se promueve la formulación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones*”, tiene por objeto: “*definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y, en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública (...)*”.

Por su parte, el artículo 12 de la precitada Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019 “*Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública*”; establece que: “*Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo -SGSST*”.

Teniendo en cuenta lo anterior, el Plan Estratégico de Seguridad Vial, es la herramienta de gestión que contiene las acciones, mecanismos, estrategias y medidas de planificación, implementación, seguimiento y mejora que deberán adoptar las diferentes entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado de acuerdo con lo señalado en el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, encaminadas a generar hábitos, comportamientos y conductas seguras en las vías para prevenir riesgos, reducir la accidentalidad vial y disminuir sus efectos nocivos.

Ahora bien, el ya mencionado Decreto Ley 2106 de 2019, incluyó varias modificaciones a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, como los contenidos mínimos del plan, la eliminación del aval, la obligatoriedad de articulación con el Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo y la adopción por parte del Ministerio de Transporte de una nueva metodología de diseño e implementación en función del tamaño y la misionalidad de las entidades, empresas y organizaciones obligadas.

Adicionalmente el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020, “*Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito*”, estableció que la verificación de la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial corresponde a la Superintendencia de Transporte, a los Organismos de Tránsito o al Ministerio de Trabajo, cada una en el marco de sus competencias y de acuerdo con las condiciones que establezca la Metodología adoptada por el Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en el Decreto Ley 2106 de 2019.



Teniendo en cuenta lo anterior, es de precisar que el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, reglamentó en su momento lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 estableciendo unas líneas de acción, unas condiciones de registro, adopción y cumplimiento que ya no guardan armonía con lo dispuesto en el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, ni en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020, en consecuencia dichos aspectos deben ser reformulados en virtud de las modificaciones introducidas.

La expedición del acto administrativo es necesaria y conveniente en tanto contribuirá con la seguridad jurídica de cara a los obligados a diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial y a las Autoridades de Tránsito convocadas a la verificación de la implementación de los planes, eliminando disposiciones contrarias a otras de mayor jerarquía y adicionalmente incluyendo disposiciones que permiten materializar lo dispuesto de forma general en el artículo 110 del Decreto 2106 de 2019 y el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020.

2. AMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, las disposiciones contenidas en el presente Decreto, van dirigidas a entidades, empresas y organizaciones del sector público o privado que cumplan las condiciones de flota vehicular automotor o no automotor superior a diez (10) unidades o que contraten o administren personal de conductores.

Adicionalmente, según lo establecido en el artículo 1 de la Ley 2050 de 2020, las disposiciones contempladas en el presente proyecto de acto administrativo van dirigidas a las autoridades encargadas de efectuar la verificación de la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, esto es respecto del Sector Transporte: a la Superintendencia de Transporte y a los Organismos de Tránsito.

3. VIABILIDAD JURÍDICA

3.1 Análisis de las normas que otorgan la competencia para la expedición del proyecto normativo

El señor presidente de la República es competente para la expedición del acto administrativo teniendo en cuenta las facultades concedidas por las siguientes disposiciones:

El numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia que le concede el ejercicio de la potestad reglamentaria, mediante la expedición de decretos, resoluciones y ordenes necesarios para la ejecución de las leyes.

El artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, *“Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública”*; que eliminó el aval de los Planes Estratégicos, incluyó la articulación con el Sistema de gestión y Seguridad en el Trabajo, modificó los contenidos mínimos de los Planes y señaló la expedición de una Metodología de Diseño e implementación por parte del Ministerio de Transporte, en función de la misionalidad y tamaño de las obligadas.

El artículo 1 de la Ley 2050 de 2020, *“Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito”*; que establece la verificación de la implementación de



los planes Estratégicos de Seguridad Vial, en el sector transporte por parte de la Superintendencia de transporte y los Organismos de Tránsito.

3.2 Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada

Las disposiciones normativas que se desarrollan en el presente Decreto se encuentran vigentes.

3.3. Disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas

Las disposiciones incluidas en el presente Decreto, modifican el literal a) del artículo 2.3.2.1 del Capítulo 8 y se sustituye el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial PESV.

3.4 Revisión y análisis de la jurisprudencia que tenga impacto o sea relevante para la expedición del proyecto normativo (órganos de cierre de cada jurisdicción)

No se requiere

3.5 Circunstancias jurídicas adicionales

La expedición del acto administrativo es necesaria y conveniente en tanto contribuirá con la seguridad jurídica de cara a los obligados a diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, así como de las Autoridades de Tránsito convocadas a verificar la implementación de los planes, eliminando disposiciones contrarias a otras de mayor jerarquía.

4. IMPACTO ECONÓMICO (Si se requiere)

El Decreto no genera costo alguno en su implementación.

5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL (Si se requiere)

N.A

6. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN (Si se requiere)

N.A

7. ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO (Si cuenta con ellos)

N.A

ANEXOS:

Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de incorporación en la agenda regulatoria

(Marque con una x)



El futuro
es de todos

Gobierno
de Colombia

FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA

<i>(Firmada por el servidor público competente –entidad originadora)</i>	
Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo <i>(Cuando se trate de un proyecto de reglamento técnico o de procedimientos de evaluación de conformidad)</i>	<i>(Marque con una x)</i>
Informe de observaciones y respuestas <i>(Análisis del informe con la evaluación de las observaciones de los ciudadanos y grupos de interés sobre el proyecto normativo)</i>	<i>(Marque con una x)</i>
Concepto de Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio <i>(Cuando los proyectos normativos tengan incidencia en la libre competencia de los mercados)</i>	<i>(Marque con una x)</i>
Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública <i>(Cuando el proyecto normativo adopte o modifique un trámite)</i>	<i>(Marque con una x)</i>
Otro <i>(Cualquier otro aspecto que la entidad originadora de la norma considere relevante o de importancia)</i>	<i>(Marque con una x)</i>

Aprobó:

MARIA DEL ROSARIO OVIEDO ROJAS

Viceministra de Transporte (E)

LUIS FELIPE LOTA

Director Agencia Nacional de Seguridad Vial

PABLO AUGUSTO ALFONSO CARRILLO

Jefe Oficina Asesora Jurídica

Vo. Bo. María del Pilar Uribe Pontón - Coordinadora de Regulación Ministerio de Transporte
Angélica María Avendaño Ortega, Jefe Oficina Asesora Jurídica ANSV

Elaboró: Natalia Cogollo Uyabán, Abogada Oficina Asesora Jurídica ANSV
María Isabel Rodríguez, Directora Comportamiento ANSV
Jorge Cely León, Abogado Grupo de Regulación Ministerio de Transporte