



Entidad originadora:	Ministerio de Transporte – Agencia Nacional de Seguridad Vial
Fecha (dd/mm/aa):	N/A.
Proyecto de Decreto/Resolución:	Proyecto de Decreto “Por medio del cual se aprueba el “Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031”

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

La Constitución Política Colombiana define como derecho fundamental el derecho a la vida y la libre circulación en el territorio nacional, la cual debe ser reglamentada e intervenida por las autoridades, con el fin de salvaguardar la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de las personas con discapacidad física y mental, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

De igual forma el artículo 2 de la Ley 105 de 1993 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones” establece dentro de los principios fundamentales que rigen el sector transporte, que la seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.

Por su parte el artículo 1 de la Ley 769 de 2002, “*Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*”, establece como competencia del Ministerio de Transporte en su calidad de autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito. Así, el artículo 2 de la precitada ley, define el accidente de tránsito como un “*evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él (...)*”.

En esta línea, el parágrafo 1 del artículo 4 de la Ley 769 de 2002 establece que “*el Ministerio de Transporte deberá elaborar un plan nacional de seguridad vial con el objetivo de disminuir la accidentalidad en el país que sirva además como base para los planes departamentales, metropolitanos, distritales y municipales (...)*”

Ahora bien, en lo que respecta a la normatividad vigente relacionada con la Agencia, es pertinente mencionar que el artículo 1 de la Ley 1702 de 2013 “*Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones*”, creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como unidad administrativa especial, adscrita al Ministerio de Transporte y máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Dicha norma definió el Plan Nacional de Seguridad Vial como: “*(...) un plan, basado en el diagnóstico de la accidentalidad y del funcionamiento de los sistemas de seguridad vial del país. Determinará objetivos, acciones y calendarios, de forma que concluyan en una la (sic) acción multisectorial encaminada a reducir de víctimas por siniestros de tránsito*”.

El artículo 5 de la Ley 1702, establece que: “*La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) será el órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan*



Nacional de Seguridad Vial, que seguirá vigente hasta que se apruebe la ley y se promulgue un nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial”.

Por su parte las Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022, *“Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”* adoptado mediante Ley 1955 de 2019 *“Por el cual se expide el “Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”*, en su Capítulo VI. *“Pacto por el transporte y la logística”*, establece, entre otras actividades, la actualización del Plan Nacional de Seguridad Vial con un horizonte de 10 años, con el fin de mejorar las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos y la construcción de una cultura ciudadana de corresponsabilidad y autorregulación para una movilidad segura.

En relación con las funciones específicas desarrolladas de forma reglamentaria, el numeral 5 del artículo 3 del Decreto 787 de 2015, *“Por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones”*, estableció como función del Consejo Directivo, someter a aprobación del Gobierno nacional el Plan Nacional de Seguridad Vial, sus actualizaciones o modificaciones, aprobar las estrategias necesarias para su ejecución y velar por su cumplimiento.

Por otra parte, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, mediante providencia de 6 de diciembre de 2021 en el expediente 11001-03-06-000-2021-00072-00 (2467) consideró que *“El Plan Nacional de Seguridad Vial sí debe ser aprobado. El Gobierno nacional, conforme a la Ley 1702 de 2013 y el Decreto 787 de 2015, en la forma prevista en el artículo 115 de la Constitución Política, debe aprobarlo, mediante decreto ejecutivo, con fundamento en las consideraciones expuestas”(…)* *“Conforme a una interpretación sistemática de las normas, con la expedición de la Ley 1702 de 2013 y el Decreto 787 de 2015, la función de «aprobar» el Plan Nacional de Seguridad Vial le corresponde Gobierno nacional, en los términos del artículo 115 de la Constitución Política.”*

En este contexto, mediante la Resolución No. 1282 de 2012, *“Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016”* el Ministerio de Transporte adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2016 y mediante la Resolución 2273 de 2014 *“Por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 -2021 y se dictan otras disposiciones”* se ajustó el contenido del Plan y se amplió su vigencia hasta el 2021.

Así las cosas y en cumplimiento de la funciones establecidas en la Ley 1702 de 2013 y en el Decreto 787 de 2015, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, realizó el seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y determinó que la meta de fatalidades derivadas de siniestros viales no evidencia avances hacia su reducción y se debe consolidar un modelo de gobernanza que, a partir del principio de corresponsabilidad, permita el establecimiento de acuerdos entre el sector público, nivel nacional y territorial; el sector privado y los diferentes actores viales en un objetivo común de lograr la meta de reducir al 50% las fatalidades y lesiones derivadas de siniestros viales al año 2031.

De esta forma, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011 – 2021, definió cinco (5) áreas de actuación, el país debe desarrollar un modelo de gestión de los factores de riesgo que afectan a los diferentes actores, principalmente los más vulnerables – motociclistas, peatones y ciclistas, que,



conforme a las cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, representan el 86% de las fatalidades derivadas de siniestros viales, encontrándose que el 80% del total de fatalidades se originan en desobedecer señales de tránsito (41%) y exceso de velocidad (39%).

A nivel internacional, el problema de la siniestralidad vial y sus efectos ha sido objeto de seguimiento por parte de la Organización Mundial de la Salud, organismo que de acuerdo con sus estadísticas ha identificado que la siniestralidad vial genera anualmente, la pérdida de vida de más de 1,3 millones de personas en el mundo y se posicionó como la octava causa de muerte en importancia. Por lo anterior y ante la necesidad de revertir el impacto creciente de los siniestros y sus afectaciones sociales y económicas para la población y la economía de los países, la organización de las Naciones Unidas, la cual, mediante la Resolución 64/255 (2010), decretó el período 2011 - 2021 como el Decenio de acción para la seguridad vial, con el fin de promover una acción coordinada a nivel mundial, basado en la definición de un esquema institucional para el desarrollo de la seguridad vial y con amplia participación de sectores como transporte, salud, justicia, educación y planificación, entre otros; organizaciones no gubernamentales y la sociedad civil.

Diferentes instrumentos de la Organización de las Naciones Unidas han reconocido la importancia creciente de la siniestralidad y las metas de su reducción como objetivos globales, incorporado en la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible¹, la cual incluye en el Objetivo 3. Meta 3.6: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito a nivel global y en el Objetivo 11. Meta 11.2: Para 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Sin embargo, a pesar de este posicionamiento en la agenda global de desarrollo, el balance realizado en la Tercera conferencia ministerial mundial sobre seguridad vial (2020), definió que las metas de reducción de la siniestralidad solo pueden lograrse a través de un mayor liderazgo nacional, la aplicación de estrategias basadas en evidencias y la participación de todos los actores relevantes, incluido el sector privado - Declaración de Estocolmo²(2020).

En virtud de la Declaración de Estocolmo, la Organización de las Naciones Unidas, mediante la Resolución A/RES/74/299, proclamó la Segunda Década de Acción para la Seguridad Vial 2021 – 2030, en la cual reiteró como meta la reducción de las muertes y lesiones en las carreteras en un 50% y reconoció la integralidad de la seguridad vial al asociarla con las acciones de ordenamiento territorial, infraestructura vial segura, vehículos seguros, comportamiento seguro y atención postsiniestro a las víctimas.

Actualmente se evidencia que el problema de la siniestralidad vial en la última década ha cobrado

¹ Resolución 70/1 del 2015 de la Asamblea General de Naciones Unidas: Transformar nuestro mundo: la agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

² Adoptada mediante Resolución 74/299 del 2020 de la Asamblea General de Naciones Unidas: Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.



la vida de más de 64.000 personas (ONSV, 2020). Al respecto, los fallecimientos en siniestros viales representaron en el año 2019³ el segundo contexto de violencia que más ocasionó lesiones fatales de causa externa en Colombia (INMLCF, 2019). Los actores viales más vulnerables, motociclistas, peatones y ciclistas representan el 86% de las fatalidades – motociclistas 54%, peatones 26% y ciclistas 6%-, mientras a nivel mundial, este porcentaje es del 50%. Adicionalmente, se reconoció que durante la vigencia 2019, más de 700.000 personas fueron reportadas como lesionadas en siniestros viales. Esto evidencia el reto que enfrenta hoy la sociedad para generar el cambio necesario que lleve a revertir esta situación.

En este sentido, se hace necesario que el nuevo Plan Nacional de Seguridad Vial reconozca la evolución conceptual de la temática de seguridad vial a nivel mundial, y a partir del reconocimiento de la falibilidad del cuerpo humano y el entendimiento de que los siniestros viales son previsibles y su ocurrencia puede reducir los impactos en términos de pérdida de vida y lesiones que estos generan, modifica su aproximación a la reducción de la siniestralidad a partir del enfoque de Sistema Seguro. Por lo anterior, a pesar de que la Ley 769 de 2002, no trae concebida la definición de "Siniestro Vial", pues esta solo define el "Accidente de Tránsito (art. 2 del CNT), sí es necesario utilizar la lexicología actualizada en temas de seguridad vial, la cual ya es reconocida a nivel mundial, (NTC ISO 39001/2014), así el texto del Plan emplea la expresión «siniestro vial», la cual refleja la concepción incorporada en el enfoque Sistema Seguro, según la cual estos eventos no son un hecho fortuito debido al azar sino a un fallo en alguna de las partes que conforman el Sistema de movilidad.

En función de ello, el PNSV 2022 – 2031:

- i) Reconoce los avances del país en materia de seguridad vial y plantea consolidar la institucionalidad creada;
- ii) Incrementa de cinco (5) a ocho (8) los ejes de actuación, reconociendo el rol de los gobiernos, como gestores de acuerdos en torno al objetivo nacional y global, de reducir a 2031 el 50% de muertes y lesiones por siniestros viales;
- iii) Reconoce la importancia de la gestión de conocimiento como base para la toma de decisiones sobre las intervenciones a realizar
- iv) Reconoce que el riesgo de sufrir un siniestro vial puede ser reducido si los vehículos y la infraestructura incorporan condiciones de seguridad para los diferentes actores;
- v) Plantea un programa de gestión de velocidad y cumplimiento de normas, en reconocimiento de la incidencia de estos factores en el 80% en promedio durante los últimos cinco años;
- vi) Apuesta por un modelo de cultura vial basado en el respeto de los diferentes actores y el cambio comportamental en la vía y, finalmente,
- vii) Plantea un modelo integral de atención a víctimas, para reducir el impacto físico, mental y social de los siniestros.

De otra parte, entendiendo que las políticas se materializan en el territorio, el Plan reconoce una regionalización de acciones atendiendo las ocho regiones que definió el PND 2018 – 2022, para la

³ El PNSV 2022 – 2031 hace referencia a las cifras de siniestralidad del periodo 2019 dados los cambios atípicos en las dinámicas de desplazamiento ocasionados por las medidas decretadas en el país en el marco de la emergencia sanitaria por la pandemia COVID – 19.



implementación de los diferentes programas, así: Región Central (Cundinamarca, Boyacá, Tolima, Huila y el Distrito Capital); Región Eje Cafetero y Antioquia (Quindío, Risaralda, Caldas y Antioquia); Región Caribe (La Guajira, Magdalena, Cesar, Bolívar, Atlántico, Córdoba y Sucre); Región Pacífico (Valle del Cauca, Cauca, Choco y Nariño). Región de Los Santanderes (Santander y Norte de Santander); Región Llanos - Orinoquía (Arauca, Casanare, Meta y Vichada); Región Amazonía (Amazonas, Caquetá, Putumayo, Vaupés, Guaviare y Guainía) y Región Sea Flower (Archipiélago de San Andres y Providencia).

Es así como, el Plan define orientaciones diferenciales para entidades territoriales, sobre los principales aspectos que deben considerar frente a la seguridad vial en sus territorios y define la asistencia que desde el orden nacional se debe generar en los diferentes programas, como apoyo a esta responsabilidad.

Con respecto al proceso de formulación del Plan, este se basó en los principios de participación, transparencia y corresponsabilidad. Es así como a partir del diagnóstico de la situación de la política de la seguridad vial en el país (octubre 2020 a febrero 2021), se desarrolló un ejercicio de participación ciudadanía⁴, con el fin de identificar los programas que deberían ser tomados en cuenta por parte de la Nación para el desarrollo del componente general del Plan, cuya responsabilidad de implementación se desarrolla por parte de las entidades del orden nacional. Vale la pena resaltar dicho componente, se consolidó mediante las etapas de socialización y concertación con 19 entidades del orden nacional. Este Componente General, se socializó con representantes del sector privado, entre otros, el Consejo Consultivo de Seguridad Vial (agosto de 2021 y enero de 2022); y el Comité Empresarial de Seguridad Vial (septiembre de 2021).

Así mismo, para la formulación del componente territorial del Plan, se desarrollaron ocho (8) talleres⁵ regionales o diálogos territoriales, los cuales contaron con la participación de actores viales representantes institucionales (entidades nacionales y territoriales), el sector privado, la academia y representantes de las víctimas de siniestros viales.

En el marco del Segundo Decenio de Acción por la seguridad Vial, el PNSV 2022 -2021, representa el compromiso del Gobierno Nacional, ante la defensa a la vida de los diferentes usuarios viales y el compromiso con el mundo de contribuir a la meta pactada por los países en el seno de la ONU.

2. AMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

El ámbito de aplicación comprende a todas las entidades y organismos del orden nacional, territorial del sector público, así como al sector privado y la ciudadanía en general corresponsables de la política de seguridad vial.

3. VIABILIDAD JURÍDICA

⁴ Más de 500 propuestas se recibieron entre marzo y abril en la página web de la ANSV.

⁵ En los meses de julio y agosto de 2021, para los cuales se llevó a cabo una amplia convocatoria que incluyó a todos los departamentos del país.



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 artículo 115 y 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 literal e del artículo 2 y el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.”, que señalan la Seguridad como principio fundamental y prioridad del sector transporte.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 de la Ley 769 de 2002, le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito, así mismo y según lo establecido en el párrafo 1 del artículo 4 de la precitada Ley 769 de 2002, el Ministerio de Transporte, elaborará un plan nacional de seguridad vial con el objetivo de disminuir la accidentalidad en el territorio nacional, además de sentar las bases para las entidades territoriales en este mismo fin.

En el contexto internacional es importante destacar que, la ONU mediante la Resolución 64/255 de 2010 proclamó el período 2011-2020 “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial. Por lo que el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 1282 de 2012, adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016 y posteriormente mediante la Resolución 2273 de 2014 ajustó y amplió el plazo de este para la vigencia 2011- 2021

A partir de la creación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial mediante la Ley 1703 de 2013, como unidad administrativa especial adscrita al Ministerio de Transporte, y máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, también se estableció como órgano responsable del proceso de elaboración, planificación, coordinación y seguimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Así mismo, el numeral 5 del artículo 3 del Decreto 787 de 2015, estableció entre otras funciones del Consejo Directivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la obligación de someter el Plan Nacional de Seguridad Vial, sus actualizaciones o modificaciones a aprobación del Gobierno.

Adicionalmente, la Organización de las Naciones Unidas mediante la Resolución A/RES/74/299, tomando como base la Declaración de Estocolmo, proclamó la segunda década de acción para la seguridad vial 2021 – 2030, en la cual reiteró como meta a 2030 la reducción de las muertes y lesiones en las carreteras en un 50% para 2030 e instó a los países miembros a la adopción del enfoque de sistema seguro y de visión cero que promueva un enfoque basado en pruebas e impulsado por los datos.



De otro lado, el documento bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022: Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad, adoptado mediante Ley 1955 de 2019, definió como objetivo del país para el cuatrienio la mejora de las condiciones de seguridad de la infraestructura de transporte y de los vehículos y la construcción de una cultura ciudadana de corresponsabilidad y autorregulación para una movilidad segura.

Finalmente, se debe considerar que la promulgación de la Ley 1702 de 2013 definió un nuevo marco institucional para la seguridad vial y ello derivó en la necesidad de revisar el procedimiento y acto administrativo para la aprobación y adopción del Plan Nacional de Seguridad Vial, lo definido en los Decretos 29 de 2002 y 3680 de 2007.

Este último elemento posiciona al Plan Nacional de Seguridad Vial en la agenda pública nacional y fortalece el compromiso de las diferentes entidades del orden nacional que participan en el, de otra parte, cumple con el lineamiento de respaldo del alto Gobierno en la implementación de las acciones que permitirán cumplir con la meta de reducción del 50% de fatalidades y lesiones derivadas de los siniestros viales, al año 2031.

3.2 Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada

Las normas señaladas en el anterior numeral, las cuales son reglamentadas mediante este proyecto de Decreto, se encuentran vigentes.

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

El Presente proyecto de Decreto deroga la Resolución 1282 de 2012 y la Resolución 2273 de 2014 expedidas por el Ministerio de Transporte.

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)

El tema de seguridad vial ha sido objeto de reconocimiento en diferentes instancias de la institucionalidad del país, en este sentido se encuentran algunos pronunciamientos de la Corte Constitucional con respecto al tema de seguridad vial, en las diferentes temáticas asociadas, entre ellas la C-144 de 2009 en la cual definió el espíritu del “Legislador, al expedir la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre-, consagró como uno de sus fines, la seguridad de los usuarios, por cuanto la actividad de conducir vehículos automotores ha sido considerada por la jurisprudencia nacional y por la doctrina extranjera como una actividad riesgosa, que rompe el equilibrio que debe existir entre los asociados y que pone a la comunidad, ante inminente peligro de recibir lesión y determinó la promoción de la seguridad de las personas y la seguridad vial en su conjunto, como principio rector de los preceptos en materia de tránsito en general, habida cuenta del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares (...), pues, si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés



colectivo, se verían gravemente afectados”.

Así mismo, se ha destacado también el tema del I licenciamiento de actores viales, Sentencia C-468 de 2011 manifestó que *“la actividad de conducir un vehículo automotor, ya sea público o privado, en sí misma es un privilegio porque no puede ser ejercido por cualquier persona que cuente con la posibilidad material de ingresar a un automóvil y conducirlo, puesto que previamente debe haber demostrado que cumple los requisitos requeridos para hacerlo de manera competente, y en consecuencia, segura, es decir, que conoce las normas que regulan el tránsito, conoce el vehículo, puede detectar y entender los mensajes escritos que el vehículo transmite, está en capacidad de descifrar los mensajes de advertencia o peligro que se dispongan en las vías y cuenta con la aptitud física y mental para conducir sin poner en peligro a sus congéneres”.*

De otro lado, cabe señalar que la corte constitucional en sentencia C-633 de 2014, en relación con la Obligación de expedir normas jurídicas que busquen salvaguardar la seguridad vial, preciso que *“la naturaleza del tránsito terrestre, su carácter imperativo para garantizar el derecho a la movilidad y circulación de las personas y ciudadanos, el carácter de interés público que entraña y la prevalencia de este interés sobre el privado” son circunstancias que fundamentan una “amplia facultad legislativa”[8] en tanto se trata de “un ámbito que es competencia especial del legislador”.*

Tal facultad legislativa se anuda “a la necesidad de regular este ámbito de claro y prevalente interés público, garantizando que se realice en condiciones de seguridad, y con el fin de proteger la vida, la integridad, los bienes, la infraestructura y malla vial, el medio ambiente, entre otros fines, valores y derechos constitucionales de primer orden.” En esa dirección “el tránsito es una actividad frente a la cual se ha considerado legítima una amplia intervención policiva del Estado, con el fin de garantizar el orden y proteger los derechos de las personas (...)”. En otros términos “es el Estado, por conducto del legislador, el que debe determinar cuáles son las restricciones que deben imponerse para que el tránsito de vehículos y de peatones permita alcanzar niveles aceptables de orden, seguridad, salubridad y comodidad públicas.”

Finalmente, se destaca el pronunciamiento de la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, mediante providencia de 6 de diciembre de 2021 en el expediente 11001-03-06-000-2021-00072-00 (2467) al considerar que *“El Plan Nacional de Seguridad Vial sí debe ser aprobado. El Gobierno nacional, conforme a la Ley 1702 de 2013 y el Decreto 787 de 2015, en la forma prevista en el artículo 115 de la Constitución Política, debe aprobarlo, mediante decreto ejecutivo, con fundamento en las consideraciones expuestas”(…) “Conforme a una interpretación sistemática de las normas, con la expedición de la Ley 1702 de 2013 y el Decreto 787 de 2015, la función de «aprobar» el Plan Nacional de Seguridad Vial le corresponde Gobierno nacional, en los términos del artículo 115 de la Constitución Política.”*

3.5 Circunstancias jurídicas adicionales

La expedición del acto administrativo es necesaria y conveniente en tanto contribuirá a la armonización de la política de seguridad vial del país de acuerdo con las directrices de carácter internacional, 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 para mediano y largo plazo con horizonte al año 2031.

4. IMPACTO ECONÓMICO (Si se requiere)

No se genera ningún impacto económico, teniendo en cuenta que las acciones para la implementación del Plan Nacional de Seguridad Vial, se desarrollarán por parte de las entidades correspondientes, dentro del marco de sus funciones y competencias, atendiendo a los presupuestos destinados para tal fin.

Adicional a lo anterior, se precisa que el Plan Nacional de Seguridad Vial, se viene implementando por parte de las entidades tanto nacionales como territoriales desde el año 2011.

5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL (Si se requiere)

No se requiere. Lo anterior, teniendo en cuenta que el Parágrafo del Art. 7 de la Ley 1702 de 2013, define que “(...) Parágrafo. Los recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial serán administrados por una Fiduciaria; con quien la Agencia Nacional de Seguridad Vial suscribirá el contrato respectivo.

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

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

La norma a expedir no genera impacto medioambiental o sobre el patrimonio cultural de la Nación.

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

Documento “*INFORME DE SEGUIMIENTO AL PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021*”

ANEXOS:

Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de incorporación en la agenda regulatoria
(Firmada por el servidor público competente –entidad originadora)

(Marque con una x)

Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo
(Cuando se trate de un proyecto de reglamento técnico o de procedimientos de evaluación de conformidad)

(Marque con una x)

Informe de observaciones y respuestas

(Análisis del informe con la evaluación de las observaciones de los ciudadanos y grupos de interés sobre el proyecto normativo)

(Marque con una x)



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:

CAMILO PABÓN ALMANZA
Viceministro de Transporte

MARÍA DEL PILAR URIBE
Jefe Oficina Asesora Jurídica Ministerio de Transporte

LUIS FELIPE LOTA
Director Agencia Nacional de Seguridad Vial

Revisó: Angélica María Yance Díaz- Coordinadora Grupo de Regulación MT
Angélica María Avendaño Ortegón, Jefe Oficina Asesora Jurídica ANSV
Javier Díaz Peñaloza – Abogado Oficina Jurídica

Elaboró: Angie De La Vega Restrepo, Abogada Oficina Asesora Jurídica ANSV
Diana Milena González Castro Abogada Oficina Asesora Jurídica ANSV
David Felipe Pérez Prieto, Asesor Dirección General ANSV
Oscar David Valverde Reyes- Abogado Dirección de Comportamiento ANSV