

PARA: FASECOLDA
DE: AXIS CONSULTORÍA PÚBLICA
ASUNTO: Posición sobre el **Proyecto de Ley No. 127 de 2020 Senado** “Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, y se dictan otras disposiciones”. Y en general sobre la Política Pública de Seguridad Vial del Gobierno Nacional.
FECHA: 19 DE AGOSTO DE 2020

Debate convocada por la comisión primera de Senado sobre el **Proyecto de Ley No. 127 de 2020 Senado** “Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, y se dictan otras disposiciones”, sesión a la que asistió la Viceministra de Transporte. Realizado el 19 de agosto de 2020 de las 10 a.m a 4:27 p.m

INTERVENCIONES DE LOS SENADORES

HS. Roy Leonardo Barreras - Partido de la U, Bogotá

Casi 500 niños murieron el año pasado en accidentes de tránsito, 7.000 mil adultos murieron el año pasado en accidentes y 35 mil heridos graves. El problema es que los 7.000 mil muertes no son solo de un año, sino que se repiten todos los años.

Se reconoce que los traumas causados por el tránsito constituye una problemática en salud.

Hay responsabilidad de quienes diseñan las vías y de quienes las utilizan. El estatuto de seguridad vial tiene una protección de los derechos fundamentales a la vida, la integridad personal y la salud que necesitan de un sistema con vehículos seguros, vías seguras, velocidades adaptadas y normas seguras.

Cada año mueren 7 mil colombianos en las vías del país, es la segunda causa de muerte violenta por lesión de causa externa y segunda causa de muerte de los niños entre los 5 a 14 años.

Las muertes y traumatismos en siniestros viales, son un problema de equidad social que ahonda las trampas de la pobreza ya que son en su mayoría de motociclistas, el 71% de los muertos se dan en las carreteras.

Las causas más claras de muertes en accidentes de tránsito son, desobediencia en señales de tránsito, el exceso de velocidad y embriaguez.

El tema de la velocidad es muy importante, invertir en la reducción de velocidad, ahorra dinero en unos 153 millones de dólares.

Si todos los carros cumplieran los estándares que recomiendan las Naciones Unidas, se podrían evitar 1400 muertes al año.

El estatuto de seguridad vial contiene principios generales de protección de los derechos a la vida la integridad personal y salud, circulación segura en las vías, calidad de la red vial, seguridad vehicular y seguridad de las emisiones contaminantes.

Reglamentación sobre vehículos e infraestructura, bajo la reglamentación WP29, estándares de diseño vial para la prevención y disuasión de comportamientos de riesgo, proyectos de infraestructura y diseño vial.

Reformas de código de tránsito con licencia para transporte público a partir de los 21 años, identificación de conductor Novel, Límites de velocidad en vías urbanas de 50 KM, zonas escótales 30 KM, vías nacionales 90 KM, para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclistas y moto triciclos, cascos de seguridad en estado íntegro homologado.

Adición al código penal para la protección del bien jurídico de la seguridad pública.

Reforma a las ley 1843 sobre multas de tránsito, responsabilidad de las multas de tránsito, como regla general es el propietario pero puede suministrar la información que identifique al responsable de la infracción.

Registro de lesiones corporales en las vías nacionales, registro de tramos y vías que presenten siniestros con resultados de lesiones corporales, registro anual consolidado de vehículos involucrados en siniestros de tránsito

HS. Manuel Antonio Virgüez Piraquive - MIRA, Bogotá

Se debe dar seguridad, movilidad y la economía, en el tema de las motocicletas.

Se tienen que establecer deberes y derechos a todo el sistema, por eso se propuso crear la cátedra de seguridad vial.

Se deben dar normas de calidad nacional e internacional para la elaboración e importación de elementos de seguridad, repuestos, vehículos, etc.

El mayor número de víctimas son los motociclistas.

Se debe dar la creación de la policía cívica motorizada.

A nivel vial, pintura de los pavimentos, señalización, infraestructura de la red vial primaria.

En junio de 2018 superaron los 8,6 millones de motos y 1 de cada 5,6 colombianos usa la motocicleta para transportarse.

En el cálculo de SOAT no puede centralizarse hacia la criminalización, se debe garantizar una tarifa accesible para evitar la evasión y promover la cobertura como la educación vial de estos sectores.

Se debe dar un principio de proporcionalidad porque por ejemplo el SOAT de una motocicleta pequeña paga más que un carro de 1000 centímetros cúbicos, porque la fórmula es diferente y esto genera falsificación de SOAT, por eso hay que generar principios en este tema.

HS. **Roy Leonardo Barreras** - Partido de la U, Bogotá

Se debería crear una comisión de seguimiento al estatuto de seguridad vial en la que hagan parte todos los partidos.

HS. **Luis Fernando Velasco Chaves** – Partido Liberal, Cauca

Invita a hacer normas específicas en el código de policía con sanciones fuertes.

Montarle a las sanciones de conductores ebrios el arresto adicional.

HS. **Gustavo Francisco Petro Urrego** – Partido Colombia Humana , Córdoba

Debe haber una política de estímulo al transporte público que incluye el subsidio al pasajero en condiciones de vulnerabilidad.

HS. **Paloma Susana Valencia Laserna** – Partido Centro Democrático, Cauca

Preocupa crear nuevos delitos, lo único que daría lugar a un arresto es el uso de drogas o embriaguez.

Preocupa crear multas en una norma estatutaria.

HS. **Roy Leonardo Barreras** - Partido de la U, Bogotá

Dice que antes del segundo debate del proyecto se debe hacer un foro con expertos en seguridad vial y con los gremios.

INTERVENCIONES DE LOS CITADOS

Viceministra de Transporte - Carmen Ligia Valderrama Rojas

Se coincide que es prioritario salvar vidas y que es importante proteger la seguridad vial y propender por vías más seguras para los habitantes del territorio.

Un proyecto de estas características permitirá desarrollar normas de seguridad vial.

Elevar a términos de ley estatutaria el licenciamiento o características técnicas de infraestructura o multas es una rigidez que no debe tenerse, la ley se puede tramitar como ley ordinaria.