Función Pública

# Decreto 1430 de 2022

Los datos publicados tienen propósitos exclusivamente informativos. El Departamento Administrativo de la Función Pública no se hace responsable de la vigencia de la presente norma. Nos encontramos en un proceso permanente de actualización de los contenidos.

DECRETO 1430 DE 2022

(Julio 29)

Por medio del cual se aprueba el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-20231

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA,

En ejercicio de las facultades constitucionales y legales, en especial las consagradas en el artículo 115, numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia, el literal b del artículo 2 y los numerales 2 y 6 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el artículo 1 y el parágrafo 1 del artículo 4 de la Ley 769 de 2002, la Ley 1702 de 2013, y

CONSIDERANDO

Que 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.

Que 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

Que 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 Trasporte en su calidad de autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Que 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 (...)”.

Que 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 (...)”

Que mediante 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", se 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.

Que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5 de la precitada ley, se 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 victimas por siniestros de tránsito".

Que igualmente el artículo 5 de la Ley 1702 de 2013, 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.

Que el documento "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.

Que 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", establece 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.

Que la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, mediante consulta 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."

Que mediante la Resolución No. 1282 de 2012, "Por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016" el Ministerio de Trasporte 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.

Que en cumplimiento de las 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.

Que si bien 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 88% de las fatalidades derivadas de siniestros viales.

Que la Organización de las Naciones Unidas, mediante la Resolución A/RES/74/299 del 2020 y 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 la reducción de las muertes y lesiones en las carreteras en un 50%.

Que adicionalmente, mediante dicha Resolución, la OMS insta 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; este enfoque identifica que los accidentes viales son previsibles y derivado de ello al existir una probabilidad para su ocurrencia les denomina siniestros viales.

Que de acuerdo con las características de la siniestralidad vial en el país, se identifican como áreas de actuación adicionales a las planteadas en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 la gestión de velocidad, el cumplimiento de las normas de tránsito y la gestión de conocimiento, esta última, en consonancia con las directrices internacionales necesaria para mejorar las intervenciones en seguridad vial.

Que la evolución conceptual de la temática de seguridad vial a nivel mundial utiliza la expresión "siniestro vial", que 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 segura.

Que mediante Ley 2251 de 2022 "Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones "Ley Julián Esteban" se establecieron disposiciones normativas que orienten la formulación,

implementación y evaluación de la política pública de seguridad vial con el enfoque de sistema seguro.

Que en la Ley 2222 del 30 de junio de 2022 “Por medio de la cual se promueve el uso de la “bici” segura y sin accidentes” se estableció que: “En el proceso de formulación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2032, la Agencia Nacional de Seguridad Vial incorporará un capítulo, especial relacionado con el actor vial ciclista, En este, además de un diagnóstico, se establecerán los lineamientos de política pública para salvaguardar dicho actor vial vulnerable.”

Que basados en los principios de participación, transparencia y corresponsabilidad de la seguridad vial, el proceso de formulación y socialización del documento del Plan Nacional de Seguridad Vial en el año 2021 incluyó la participación de la ciudadanía. De manera complementaria, entre el 28 de julio y el 25 de agosto de 2021, se desarrollaron en las diferentes regiones del país, ocho (8) talleres regionales o diálogos territoriales.

Que, atendiendo a las dinámicas funcionales del territorio, el Plan reconoce ocho regiones para la 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 Andrés y Providencia).

Que igualmente, el plan se socializó ampliamente con diferentes actores del sector privado, entre ellos el Consejo Consultivo de Seguridad Vial el 25 de agosto de 2021 y el Comité Empresarial de Seguridad Vial el día 17 de septiembre de 2021.

Que, por lo anterior, se evidencia la necesidad de actualización del Plan Nacional de Seguridad Vial con el propósito de modernizar 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.

Que el contenido del presente Decreto fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte y en la página web de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, entre el 9 de junio de 2022 y el 24 de junio de 2022, en cumplimiento de lo determinado en el literal 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015 modificado y adicionado por el Decreto 270 de 2017, con el objeto de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas por parte de la ciudadanía.

Que, en mérito de lo expuesto,

DECRETA

ARTÍCULO 1. Objeto. El presente Decreto tiene por objeto aprobar el Plan Nacional de Seguridad Vial para la vigencia 2022-2031, contenido en el Anexo que hace parte integral del mismo.

ARTÍCULO 2. Áreas de acción Plan Nacional de Seguridad Vial 2022 - 2031. Las siguientes áreas de acción y objetivos constituirán las bases estratégicas del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, así:

| Área de Acción | Objetivo General |
|---|---|
| Velocidades seguras | 1. Fomentar la conducción de vehículos a velocidades seguras en las vías del país. |
| Vehículos seguros | 1. Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en seguridad vial para los vehículos nuevos que se comercialicen en el país.<br>2. Aumentar las condiciones de seguridad vial de los vehículos que se encuentran en operación en el país. |
| Infraestructura vial segura | 1. Proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento y conservación de la infraestructura vial.<br>2. Mitigar el riesgo en puntos, tramos y sectores críticos de siniestralidad.<br>3. Ascender hacia tecnologías y procesos de alto reconocimiento internacional en dispositivos y señalización para la infraestructura segura. |
| Comportamiento seguro en los actores viales | 1. Incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales |
| Cumplimiento de normas de tránsito en materia de seguridad vial | 1. Consolidar el cumplimiento de las normas de tránsito que propenden por la seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida. |

| | |
|---|---|
| Atención integral a las víctimas de siniestros viales | 1. Fortalecer la atención integral y rehabilitación a víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).<br>2. Mejorar la calidad de la atención inicial a las personas lesionadas en un accidente de tránsito (siniestro vial).<br>3. Fortalecer el acceso para la atención hospitalaria y la rehabilitación física, mental y social de las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales).<br>4. Fortalecer el acompañamiento psicológico, social y jurídico que se les brinda a las víctimas de accidentes de tránsito (siniestros viales). |
| Gobernanza | 1. Fortalecer los principios de la gobernanza en la gestión de la seguridad vial bajo el enforque sistema seguro.<br>2. Fortalecer las políticas públicas territoriales para la protección de la vida de los actores viales.<br>3. Articular el sector público con los actores privados, sociales y académicos en la implementación de la política de seguridad vial. |
| Gestión del Conocimiento | 1. Fortalecer la gestión del conocimiento acerca del fenómeno de siniestralidad vial como base para la formulación e implementación de la política pública en seguridad vial. |

ARTÍCULO 3. Seguimiento. La Agencia Nacional de Seguridad Vial coordinará la ejecución, seguimiento y evaluación del Plan Nacional de Seguridad Vial 2022- 2031.

Para tal efecto, este seguimiento se llevará a cabo por parte del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, con una periodicidad anual y a través de la estrategia de seguimiento definida en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, la cual permitirá establecer el avance en su implementación.

ARTÍCULO 4. Articulación con los Planes Locales de Seguridad Vial. Los Planes Locales de Seguridad Vial que diseñen e implementen las entidades territoriales deberán armonizarse con lo establecido en el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031, aprobado en el presente Decreto. Dicha armonización deberá ser llevada a cabo dentro de los doce (12) meses siguientes a la expedición del presente Decreto.

PARÁGRAFO. En todo caso, cada una de las entidades territoriales deberán atender las acciones particulares definidas en el Anexo durante el diseño e implementación de sus Planes Locales de Seguridad Vial, a partir de las características de los niveles de siniestralidad y condiciones particulares de su territorio. Lo anterior, sin perjuicio de desarrollar las demás acciones generales definidas en el citado Anexo.

ARTÍCULO 5. Vigencia. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación en el diario oficial.

PUBLÍQUESE, y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D. C., a los 29 días del mes de Julio de 2022

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

(FDO.) IVÁN DUQUE MÁRQUEZ

LA MINISTRA DE TRANSPORTE,

ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ

(Ver anexo técnico)

---

*Fecha y hora de creación: 2025-03-25 21:10:28*