



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVIII - N° 452

Bogotá, D. C., miércoles, 5 de junio de 2019

EDICIÓN DE 56 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 164 DE 2018 CÁMARA

por medio de la cual se fortalecen las reglas para la persecución penal efectiva y el reintegro de bienes por parte de procesados y condenados por corrupción y delitos contra la administración pública y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., junio de 2019

Señor

Honorable Representante

GABRIEL SANTOS

Presidente Comisión Primera

Cámara de Representantes

Asunto: Informe de Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 164 de 2018 Cámara, por medio de la cual se fortalecen las reglas para la persecución penal efectiva y el reintegro de bienes por parte de procesados y condenados por corrupción y delitos contra la administración pública y se dictan otras disposiciones.

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 164 DE 2018 CÁMARA

por medio de la cual se fortalecen las reglas para la persecución penal efectiva y el reintegro de bienes por parte de procesados y condenados por corrupción y delitos contra la administración pública y se dictan otras disposiciones.

Respetado Presidente

En cumplimiento del encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir Informe de Ponencia Positiva para Primer Debate en Cámara al Proyecto de ley número 164 de 2018 Cámara. El Informe de Ponencia de este proyecto de ley se rinde en los siguientes términos:

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El Proyecto de ley número 164 de 2018 Cámara, fue radicado el día 18 de septiembre de 2018, siendo autores del mismo el señor Presidente de la República, doctor Iván Duque Márquez, la Ministra del Interior, doctora Nancy Patricia Gutiérrez Castañeda; los honorables Senadores Julián Gallo, Ernesto Macías Tovar, Gustavo Bolívar Moreno, Maritza Martínez Aristizábal, Iván Marulanda Gómez, Jhon Milton Rodríguez, honorable Senador Juan Castro y los honorables Representantes César Augusto Ortiz Zorro, David Ricardo Racero Mayorca, Fabián Díaz Plata, Katherine Miranda Peña Mauricio Andrés Toro Orjuela.

El día 23 de octubre, el honorable Representante César Augusto Lorduy, radicó solicitud de concepto al Consejo Superior de Política Criminal, con base en el Decreto número 2055 de 2014 que, por la naturaleza del proyecto, es obligatoria la emisión del concepto, aunque su contenido no sea vinculante en la toma de decisiones al interior de la Célula Legislativa, la Corte Constitucional se ha pronunciado al respecto mediante Sentencia T-762 de 2015, a través de la cual explica que la Política Criminal es *el conjunto de respuestas*

que un Estado adopta para hacer frente a las conductas punibles, con el fin de garantizar la protección de los intereses esenciales del Estado y de los derechos de los residentes en su jurisdicción. En esa medida, busca combatir la criminalidad a partir de diferentes estrategias y acciones en el ámbito social, jurídico, económico, cultural, administrativo y/o tecnológico, entre otros. La política criminal colombiana necesita con urgencia crear y fortalecer los precarios sistemas de información sobre la criminalidad y sus dinámicas, para poder presentar propuestas que retroalimenten las diversas respuestas institucionales a los fenómenos criminales. La tendencia al endurecimiento punitivo es una característica de la política criminal colombiana que, según el diagnóstico realizado por la Comisión Asesora, puede evidenciarse a partir del estudio de: (i) la creación de nuevas conductas penales, (ii) el incremento en las penas mínimas y máximas de los delitos existentes, y (iii) el aumento de las personas privadas de la libertad. En forma concomitante, fue radicada solicitud de prórroga para rendir ponencia, sujeta a la rendición del concepto.

El mismo día se radicó solicitud de prórroga por los honorables Representantes Margarita Restrepo, Buenaventura León León y Alfredo Rafael Deluque Zuleta, más adelante, el 29 se remitió petición de concepto al Consejo Superior de Política Criminal por parte de la honorable Representante Margarita María Restrepo Arango. Adicionalmente, el 5 de noviembre por parte de la Secretaría de la Comisión de manera oficiosa se compulsó solicitud en el mismo sentido. Aunado a lo anterior, desde la oficina del honorable Representante Harry Giovanni González, el 24 de octubre fue radicada solicitud de audiencia pública, pero se retiró el día 13 de noviembre. Es de aclarar que este acto jurídico interrumpió el término para radicar ponencia por cuanto no es posible radicar ponencia cuando existe de por medio una solicitud de audiencia en trámite legislativo.

El 1° de noviembre de 2018, el Consejo de Política Criminal envía notificación al honorable Representante César Augusto Lorduy, mediante la cual se informa que avocan conocimiento y están emitiendo concepto.

El 14 de noviembre la Comisión Primera envió notificación a todos los ponentes, para que en el término de 8 días se sirvieran rendir ponencia, argumentando que el término era suficiente para el análisis jurídico. Así las cosas, dicho lapso de tiempo se agota el miércoles 21 de noviembre.

II. CONTENIDO DEL PROYECTO

El proyecto de ley se desarrolla en once (11) artículos así:

Artículo 1°. OBJETO.

Artículo 2°. DETENCIÓN Y RECLUSIÓN EFECTIVA.

Artículo 3°. PROHIBICIÓN DE PENA DOMICILIARIA.

Artículo 4°. PROHIBICIÓN DE SUSTITUCIÓN DE LA DETENCIÓN PREVENTIVA.

Artículo 5°. PROHIBICIÓN DE LIBERTAD CONDICIONAL.

Artículo 6°. REINTEGRO DE LOS BIENES EN CASOS DE ACEPTACIÓN DE CARGOS.

Artículo 7°. Crea un nuevo artículo en la Ley 65 de 1993, REACTIVACIÓN DE LA PENA PRINCIPAL.

Artículo 8°. Adiciona un numeral al artículo 38 de la Ley 906 de 2004, DEL TRÁMITE DE LA REACTIVACIÓN DE LA PENA PRINCIPAL.

Artículo 9°. REINTEGRO DE LOS BIENES EN CASOS DE APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD.

Artículo 10. Crea un nuevo artículo en la Ley 906 de 2004. PROCEDENCIA ANTICIPADA DE MEDIDAS CAUTELARES.

Artículo 11. VIGENCIA.

III. CONSIDERACIONES DE LOS PONENTES

Este proyecto de ley fue concebido como consecuencia de la concertación entre el Gobierno Nacional y la Mesa Técnica Anticorrupción, creada con los diferentes representantes de los partidos políticos con la finalidad de implementar las medidas legislativas necesarias para la lucha de la corrupción.

JUSTIFICACIÓN

El proyecto de ley pretende que las personas que sean condenadas por delitos de corrupción no puedan acceder a ningún beneficio penal.

MOTIVOS DE CONVENIENCIA DEL PROYECTO DE LEY

Es pertinente destacar que uno de los aspectos que se ha omitido reglamentar de manera adecuada es la reclusión especial para personas condenadas por delitos contra la administración pública. Si bien fueron excluidos de subrogados penales o mecanismos sustitutivos de la pena privativa de libertad, se mantuvo la posibilidad de ser asignado a un sitio de reclusión especial. Esto limita el costo de cometer actos contra la administración pública, haciendo menos gravosa su condena y disminuyendo el efecto disuasivo de la pena. Es evidente la necesidad de aumentar el costo de la comisión de delitos contra la administración pública, no solo en términos económicos sino también en materia de severidad de la sanción. Al respecto ha conceptualizado la Comisión Nacional Ciudadana para la Lucha Contra la Corrupción:

“Sin tener un mecanismo o una reglamentación que aumente los costos de cometer actos de corrupción, estos hechos seguirán siendo rentables. Si la ciudadanía en general percibe

que tiene mayor beneficio cometer un acto de corrupción porque no será castigado de una forma que sobrepase los costos que implica incurrir en el mismo, seguir actuando de manera corrupta en Colombia continuará siendo rentable”.

Cifras en materia de comisión de delitos contra la administración pública y tratamiento penitenciario

Gran parte de quienes cometen delitos contra la administración pública son beneficiarios de condiciones especiales de reclusión. Según el Observatorio de Transparencia y Anticorrupción, entre los años 2008 y 2017, se identificaron “3.176 sanciones penales vinculadas a delitos asociados con corrupción”. Dentro de estas sanciones se constata que: “(...) el 87.78% está relacionado con delitos contra la Administración Pública, seguido por 10.42% que corresponde a delitos contra el Orden Económico y Social y un restante 1.79% de delitos contra los Mecanismos de Participación Ciudadana”.¹

De la información presentada por el Observatorio también se puede constatar que:²

- Las sanciones por delitos contra la administración pública, se encuentran de manera reiterada en los tipos penales de: Cohecho (51.15%), Peculado (22.99%) y Concusión (12.7%).

- Las sanciones por delitos contra el Orden Económico y Social, se encuentran de manera reiterada en los tipos penales de: Lavado de Activos (54.08%), Enriquecimiento Ilícito de particulares (14.50%), Favorecimiento por Servidor Público de contrabando de Hidrocarburos y sus derivados (10.88%) y Captación masiva y habitual de dineros (9.67%).

- Las sanciones por delitos contra los Mecanismos de Participación Democrática, se encuentran de manera reiterada en los tipos penales de: Voto Fraudulento (70.18%) y el delito de Corrupción de Sufragante (17.54%).

Por otra parte, aunque el daño fiscal se estima en millonarias cifras, los responsables de delitos contra la administración pública no representan una población numerosa para el sistema carcelario ordinario lo cual permite argumentar que su inclusión en el régimen ordinario no comporta un problema respecto de la reclusión carcelaria.

Según cifras oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, a enero de 2018, la población reclusa en establecimientos que se habían desempeñado como funcionarios públicos asciende a un total de 1.340 personas³.

¹ Observatorio de Transparencia y Anticorrupción. Indicado de Sanciones Penales. Tomado el 17 de septiembre de 2018: <http://www.anticorrupcion.gov.co/Paginas/indicador-sanciones-penales.aspx>

² *Ibidem.*

³ Inpec N° 12. Informe Estadístico diciembre de 2017. Pág. 41.

Esta población corresponde al 1.2% de la población intramuros.⁴ Así, es evidente que el número de funcionarios aforados que acceden a condiciones de reclusión especial es mínimo para las proporciones poblacionales que maneja el Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario y, por lo tanto, su inclusión en el régimen ordinario no influirá de manera determinante en el índice de hacinamiento carcelario.

LA RECLUSIÓN ESPECIAL DE ALTOS FUNCIONARIOS NO ES COMPATIBLE CON EL PRINCIPIO DE ENFOQUE DIFERENCIAL

De acuerdo al régimen penitenciario colombiano, la reclusión especial de altos funcionarios encuentra su justificación en el principio de enfoque diferencial, sin embargo, este beneficio no se acopla a la finalidad del enfoque diferencial ni a los principios constitucionales que lo sustentan.

El artículo 2° de la Ley 1709 de 2014, *por medio de la cual se reforman algunos artículos del Código Penitenciario y Carcelario*, contempla el principio de enfoque diferencial, reconociendo la existencia de poblaciones con características particulares en razón de su edad, género, religión u otros, principio que la norma materializa en distintas medidas penitenciarias, entre ellas, las medidas de reclusión especial.

Es evidente que la reclusión de altos funcionarios no se acopla al principio de enfoque diferencial ya que los funcionarios aforados legales o constitucionales no constituyen una población de condiciones uniformes ni de especial vulnerabilidad que tenga que ser sujeto de especial protección por parte de la ley. La inclusión de un enfoque diferencial se hace con el objetivo, constitucionalmente válido, de avanzar hacia la inclusión con dignidad y equidad de las poblaciones étnicas, históricamente marginadas, condición en la que evidentemente no encuadran los funcionarios aforados, ya que estos antes de representar una comunidad en especial peligro, vulnerabilidad o marginación, representan personas que se han enriquecido a costa del patrimonio público, y a través de actividades delictivas han adquirido poder político y económico.

LOS FUEROS CONSTITUCIONALES Y LEGALES SON UNA GARANTÍA PARA EL JUZGAMIENTO, MAS NO UNA GARANTÍA PARA LA ESPECIAL RECLUSIÓN

La finalidad constitucional y legal de los fueros para altos funcionarios encuentra su sustento en la necesidad de conservar el equilibrio y la autonomía de los poderes públicos, lo cual se garantiza con prerrogativas especiales en materia de investigación y juzgamiento, mas no de reclusión. Así lo establece el Tribunal Constitucional en

⁴ *Ibidem.*

Sentencias T-965-09 y la Sala de Casación Penal en Providencia del 29 de noviembre de 2000, dentro del proceso de única instancia radicado 11.507:

“En el nuevo esquema constitucional, dicha garantía, fuero, o privilegio de jurisdicción, ha sido establecida a favor de los miembros del Congreso de la República por razón de su cargo, durante el desempeño de sus funciones o con ocasión de ellas, con la finalidad de garantizar la independencia y autonomía del órgano a que pertenecen y el pleno ejercicio de sus funciones constitucionales, de manera que en particular muestra de respeto por la dignidad que la investidura representa, la investigación y juzgamiento por las conductas punibles que se les imputen se lleve a cabo por autoridades diferentes de aquellas a quien se atribuye competencia por razón de la naturaleza del hecho, sin que para el ejercicio de la jurisdicción deba mediar, permiso, autorización o trámite previo o especial”.

Es pertinente señalar que la finalidad, descrita de manera explícita, es garantizar autonomía en el desempeño de las funciones de los altos funcionarios, la cual se podría ver vulnerada ante la posibilidad de ser investigado por cualquier fiscal o juez de la República; sin embargo, la afectación a la autonomía de funcionarios que han cometido delitos contra la administración pública no se ve impactada por la posibilidad de ser reclusos en establecimientos penales ordinarios ya que esto no representa una forma de presión sobre su actividad sino una consecuencia propia de la condena, razón por la cual la reclusión especial no encuentra sustento en la finalidad de los fueros constitucionales o legales.

Finalmente, cabe señalar que de acuerdo al régimen penitenciario vigente la reclusión especial se aplica incluso a personas que ya han sido declaradas culpables por delitos contra la administración pública y, en consecuencia, retiradas de su cargo, asumiendo de manera equivocada la garantía del fuero como un privilegio personal que acompaña al exfuncionario incluso después de retirado de su cargo y no como una medida institucional de equilibrio de poderes, al respecto ha dicho la Corte Constitucional en Sentencia T-1320 de diciembre 10 de 2001 que:

“En relación con el fuero otorgado a los congresistas para ser juzgados por la Corte Suprema de Justicia, ha de tenerse en cuenta que dicho fuero no se instituye como un privilegio de carácter personal, sino en razón de la investidura y con una finalidad protectora de la integridad y la autonomía del Congreso de la República (...)”.

LA RECLUSIÓN ESPECIAL DE ALTOS FUNCIONARIOS NO ES COMPATIBLE CON EL PRINCIPIO CONSTITUCIONAL DE IGUALDAD

La jurisprudencia ha fijado de manera clara los criterios para analizar el principio constitucional de

la igualdad como un mandato que vincula a todos los poderes públicos, incluyendo al legislativo y al sistema carcelario. Este mandato implica dar un tratamiento igual a supuestos de hecho equivalentes, como es el caso de funcionarios condenados por delitos contra la administración pública y demás presos en el régimen penal ordinario.

No existen supuestos de hecho que diferencien de manera tajante a la generalidad de los presos colombianos de los altos funcionarios condenados por delitos en contra de la administración pública, ya que, si bien estos ocuparon un cargo de altas responsabilidades del Estado, es posible su reclusión en establecimientos ordinarios conservando garantías mínimas de seguridad, bajo un análisis de lo estrictamente necesario para garantizar la seguridad del interno.

Si bien es cierto que en razón de la relación de especial sujeción que existe entre condenados por delitos contra la administración pública y el Estado, es imperativo que el último asegure los derechos fundamentales del reo con las limitaciones propias de la pena. Esta relación funciona de la misma manera con quienes pagan sus penas en el régimen penal ordinario, razón por la cual el Estado se ve en la obligación de garantizar los derechos fundamentales a unos y otros de manera independiente a las calidades o dignidades que una persona haya ocupado en el pasado, razón por la cual no se encuentra una diferencia que justifique un trato desigual ante la ley.

Por estos motivos se busca con el proyecto realizar los siguientes cambios:

1. Eliminar privilegios en centros de reclusión especial para los corruptos

El Código Penitenciario y Carcelario, Ley 65 del 93, contempló la figura de la “reclusión en casos especiales”, y encargó al Director del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario (Inpec), y al grupo de asuntos penitenciarios, para que designe o fije el lugar de reclusión especial que va a tener un condenado en su condición de beneficiario.

El mismo régimen establece que cuando el hecho punible haya sido cometido por personal del Inpec, funcionarios y empleados de la Justicia Penal, o por funcionarios que gocen de fuero legal o constitucional, entre otros, la condena se llevará a cabo en establecimientos especiales; esto significa que en todos los delitos contra la administración pública donde el sujeto activo sea un “alto funcionario” protegido con fuero legal o constitucional, no será suficiente la garantía de investigación especial que le concede el fuero sino que además es necesaria su reclusión en sitios especiales.

Por su parte, la Resolución Interna del Inpec 2122 del 2012, establece las facultades y

competencias del director de esa institución para que a través de un acto administrativo pueda fijar el lugar para cumplir la pena de reclusión especial, dejando un margen amplio de discrecionalidad para el cumplimiento de penas en lugares con distintas condiciones, las cuales en la mayoría de casos difieren en gran medida del régimen penal ordinario.

2. Prohibición de la libertad condicional

Con el presente proyecto de ley se busca eliminar el beneficio penal de otorgar libertad condicional para aquellos delitos que están relacionados con conductas de corrupción. Esta iniciativa busca que las personas que cometan este tipo de delitos no se beneficien de subrogados penales que permitan que la pena efectiva no se cumpla en un centro de retención carcelario.

En el mismo sentido, se prohíbe la sustitución de la detención preventiva para este mismo tipo de delitos, de tal manera que las personas se vean coaccionadas a pensar en cometer alguno de estos tipos de conductas, de tal manera que opera la conocida prevención general en las teorías de utilidad de la pena.

3. Reintegro de los bienes en casos de aceptación de cargos, aplicación del principio de oportunidad y acuerdos o negociaciones

El Observatorio de Transparencia y Anticorrupción determinó que desde el 2014 hasta el 2017 se presentaron 9.399 denuncias relacionadas con actos de corrupción, con una tendencia de crecimiento pronunciada. En este sentido, es necesario consagrar una disposición para que los bienes que hayan sido adquiridos mediante delitos relacionados con la corrupción puedan ser reintegrados al patrimonio del Estado, dado que la situación actual afecta el proceso de recuperación de dineros y bienes.

En el derecho penal existen tres herramientas para lograr la solución alternativa de conflictos derivados de conductas punibles de poca monta, evitar la imposición de penas innecesarias, lograr la colaboración de personas involucradas en conductas punibles para lograr la desarticulación de la delincuencia organizada, entre otros fines.

Estas tres herramientas son la aceptación de cargos, la aplicación del principio de oportunidad y la realización de acuerdos o negociaciones. Estos instrumentos tienen fines constitucionales legítimos, que permiten mejorar la administración de justicia en asuntos que atañen al derecho penal.

Sin embargo, es importante que el principio de oportunidad, la aceptación de cargos y los acuerdos no se transformen en instrumentos de “válvulas de escape”, que permitan que los recursos públicos nunca se reintegren al patrimonio público. Este es el problema que se pretende hacer frente con el establecimiento de normas que atan el beneficio que el procesado adquiere con este instrumento a la

devolución inicial de los dineros atendiendo a las particularidades de cada uno de los instrumentos.

En materia de acuerdos y aceptación de cargos, se debe reintegrar el 50% del valor adquirido mediante la conducta pública, y realizar un acuerdo de que devolverá el resto, para efectos de poder adquirir los beneficios que tiene cada uno de estos instrumentos.

Para la aplicación del principio de oportunidad la Fiscalía tomará las medidas necesarias para que el aspirante reintegre tales incrementos en la mayor proporción posible, o, en caso de ausencia de apropiación, suministre información precisa sobre su destino, rutas e intermediarios si los conoce.

4. Procedencia anticipada de medidas cautelares

En los procesos que se adelanten por los delitos que afecten el patrimonio del Estado y todos aquellos que estén relacionados con actos de corrupción, se establece la posibilidad para que el Juez de Control de Garantías a solicitud del Fiscal pueda otorgar medidas cautelares antes de la audiencia de imputación de cargos para evitar que las personas que estén siendo vinculadas en el proceso penal puedan insolventarse de los recursos que han adquirido mediante conductas de corrupción. El objetivo de esta medida es otorgar al fiscal las herramientas y capacidades necesarias para garantizar la reintegración de los dineros que salen de patrimonio del Estado.

Proposición

Por las anteriores consideraciones, nos permitimos solicitar respetuosamente a la Comisión Primera Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes dar Primer Debate al Proyecto de ley número 164 de 2018 Cámara, *por medio de la cual se fortalecen las reglas para la persecución penal efectiva y el reintegro de bienes por parte de procesados y condenados por corrupción y delitos contra la administración pública y se dictan otras disposiciones*, conforme al texto radicado por los autores.

De los honorables Representantes,

H.R. MARGARITA MARIA RESTREPO
Coordinador Ponente

H.R. BUENAVENTURA LEON LEON
Coordinador Ponente

H.R. CÉSAR AUGUSTO LORDUY
Ponente

H.R. ELBERT DÍAZ LOZANO
Ponente

H.R. HARRY GIOVANNY GONZÁLEZ
Ponente

H.R. INTI RAÚL ASPRILLA REYES
Ponente

H.R. ÁNGELA MARÍA ROBLEDÓ GÓMEZ
Ponente


H.R. LUIS ALBERTO ALBÁN URBANO
Ponente

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER
DEBATE**

**AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 164 DE
2018 CÁMARA**

por medio de la cual se fortalecen las reglas para la persecución penal efectiva y el reintegro de bienes por parte de procesados y condenados por corrupción y delitos contra la administración pública y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto adoptar medidas para la sanción efectiva de los delitos cometidos contra la administración pública, a través de la eliminación de beneficios penales y de la modificación del régimen de inhabilidades para contratar con el Estado. Lo anterior, con el fin de garantizar el principio constitucional de igualdad y transparencia.

Artículo 2°. *Detención y reclusión efectiva.* Adiciónese el siguiente párrafo al artículo 29 de la Ley 65 de 1993, el cual quedará así:

Parágrafo 2°. El personal del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, funcionarios y empleados de la Justicia Penal, Cuerpo de Policía Judicial y del Ministerio Público, servidores públicos de elección popular, funcionarios que gocen de fuero legal o constitucional, así como los ex servidores públicos detenidos preventivamente o condenados por cometer delitos que afecten el patrimonio del Estado, delitos dolosos contra la administración pública contemplados en el Título XV, Capítulos Primero, Segundo, Tercero, Cuarto, Quinto, Sexto y Séptimo del Libro Segundo de este Código y los que atentan contra la eficaz y recta impartición de justicia, deberán ser detenidos o reclusos en establecimientos penitenciarios y carcelarios, sin ningún privilegio especial.

Artículo 3°. *Prohibición de pena domiciliaria.* Modifíquese el artículo 39G de la Ley 599 de 2000, que trata de la ejecución de la pena privativa de la libertad en lugar de residencia, el cual quedará así:

“Artículo 38G. La ejecución de la pena privativa de la libertad se cumplirá en el lugar de residencia o morada del condenado cuando haya cumplido la mitad de la condena y concurren los presupuestos contemplados en los numerales 3 y 4 del artículo 38B del presente código, excepto en los casos en que el condenado pertenezca al grupo familiar de la víctima o en aquellos eventos en que fue sentenciado por alguno de los siguientes delitos: genocidio; contra el Derecho Internacional Humanitario; desaparición forzada; secuestro extorsivo; tortura; desplazamiento forzado; tráfico de menores; uso de menores de edad para la comisión de delitos; tráfico de migrantes; trata de personas; delitos contra la libertad, integridad y formación sexuales; extorsión; concierto para delinquir agravado; lavado de activos; terrorismo;

usurpación y abuso de funciones públicas con fines terroristas; financiación del terrorismo y de actividades de delincuencia organizada; administración de recursos con actividades terroristas y de delincuencia organizada; financiación del terrorismo y administración de recursos relacionados con actividades terroristas; fabricación, tráfico y porte de armas y municiones de uso restringido, uso privativo de las fuerzas armadas o explosivos; delitos relacionados con el tráfico de estupefacientes, salvo los contemplados en el artículo 375 y el inciso 2° del artículo 376 del presente código; en los delitos que afecten el patrimonio del Estado, en los delitos dolosos contra la administración pública contemplados en el Título XV, Capítulos Primero, Segundo, Tercero, Cuarto, Quinto, Sexto y Séptimo del Libro Segundo de este Código y los que atentan contra la eficaz y recta impartición de justicia”.

Artículo 4°. *Prohibición de sustitución de la detención preventiva.* Modifíquese el párrafo del artículo 314 de la Ley 906 de 2004, que trata sobre la improcedencia de la sustitución de la detención preventiva, el cual quedará así:

Parágrafo. No procederá la sustitución de la detención preventiva en establecimiento carcelario, por detención domiciliaria cuando la imputación se refiera a los siguientes delitos: Los de competencia de los jueces penales del circuito especializados o quien haga sus veces, Tráfico de migrantes (C. P., artículo 188); Acceso carnal o actos sexuales con incapaz de resistir (C. P. artículo 210); Violencia intrafamiliar (C. P. artículo 229); Hurto calificado (C. P. artículo 240); Hurto agravado (C. P. artículo 241, numerales 7, 8, 11, 12 y 15); Estafa agravada (C. P. artículo 247); Uso de documentos falsos relacionados con medios motorizados hurtados (C. P. artículo 291); Fabricación, tráfico y porte de armas de fuego o municiones de uso personal, cuando concorra con el delito de concierto para delinquir (C. P. artículos 340 y 365), o los imputados registren sentencias condenatorias vigentes por los mismos delitos; Fabricación, tráfico y porte de armas y municiones de uso privativo de las fuerzas armadas (C. P. artículo 366); Fabricación, importación, tráfico, posesión y uso de armas químicas, biológicas y nucleares (C. P. artículo 367); Peculado por apropiación en cuantía superior a cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales (C. P. artículo 397); Concusión (C. P. artículo 404); Cohecho propio (C. P. artículo 405); Cohecho impropio (C.P. artículo 406); cohecho por dar u ofrecer (C. P. artículo 407); Enriquecimiento Ilícito (C.P. artículo 412); Soborno Transnacional (C.P. artículo 433); Interés Indevido en la Celebración de Contratos (C.P. artículo 409); Contrato sin Cumplimiento de Requisitos Legales (C.P. artículo 410); Tráfico de Influencias (C.P. artículo 411); Receptación repetida, continua (C.P. artículo 447, incisos 1° y 3°); Receptación para ocultar o encubrir el delito de hurto calificado, la receptación para ocultar

o encubrir el hurto calificado en concurso con el concierto para delinquir, receptación sobre medio motorizado o sus partes esenciales, o sobre mercancía o combustible que se lleve en ellos (C. P. artículo 447, inciso 2°); y los delitos que afecten el patrimonio del Estado, los delitos dolosos contra la administración pública contemplados en el Título XV, Capítulos Primero, Segundo, Tercero, Cuarto, Quinto, Sexto y Séptimo del Libro Segundo de este Código y los que atentan contra la eficaz y recta impartición de justicia.

Artículo 5°. *Prohibición de libertad condicional.* Adiciónese un numeral 4 al artículo 64 a la Ley 599 de 2000, que trata sobre la libertad condicional, el cual quedará así:

Artículo 64. *Libertad condicional.* El juez, previa valoración de la conducta punible, concederá la libertad condicional a la persona condenada a pena privativa de la libertad cuando haya cumplido con los siguientes requisitos:

1. Que la persona haya cumplido las tres quintas (3/5) partes de la pena.

2. Que su adecuado desempeño y comportamiento durante el tratamiento penitenciario en el centro de reclusión permita suponer fundadamente que no existe necesidad de continuar la ejecución de la pena.

3. Que demuestre arraigo familiar y social.

Corresponde al juez competente para conceder la libertad condicional establecer, con todos los elementos de prueba allegados a la actuación, la existencia o inexistencia del arraigo.

En todo caso su concesión estará supeditada a la reparación a la víctima o al aseguramiento del pago de la indemnización mediante garantía personal, real, bancaria, o acuerdo de pago, salvo que se demuestre insolvencia del condenado.

El tiempo que falte para el cumplimiento de la pena se tendrá como periodo de prueba. Cuando este sea inferior a tres años, el juez podrá aumentarlo hasta en otro tanto igual, de considerarlo necesario.

4. “Que no se trate de delitos que afecten el patrimonio del Estado, delitos dolosos contra la administración pública contemplados en el Título XV, Capítulos Primero, Segundo, Tercero, Cuarto, Quinto, Sexto y Séptimo del Libro Segundo de este Código y los que atentan contra la eficaz y recta impartición de justicia”.

Artículo 6°. *Reintegro de los bienes en casos de aceptación de cargos.* Modifíquese el artículo 349 de la Ley 906 de 2004, que trata sobre la improcedencia de acuerdos o negociaciones con el imputado o acusado, el cual quedará así:

“Artículo 349. Improcedencia de acuerdos o negociaciones con el imputado o acusado. En los delitos en los cuales el sujeto activo de la conducta punible hubiese obtenido incremento patrimonial fruto del mismo, no se podrá celebrar

el acuerdo con la Fiscalía hasta tanto se reintegre, por lo menos, el cincuenta por ciento del valor equivalente al incremento percibido y se asegure el recaudo del remanente.

“Tratándose de aceptación de cargos por delitos que afecten el patrimonio del Estado, delitos dolosos contra la administración pública contemplados en el Título XV, Capítulos Primero, Segundo, Tercero, Cuarto, Quinto, Sexto y Séptimo del Libro Segundo de este Código y los que atentan contra la eficaz y recta impartición de justicia, cuando el procesado haya incrementado su patrimonio como consecuencia de los mismos, este podrá renunciar a los derechos contenidos en los literales b) y k) del artículo 8° de este código. Sin embargo, las rebajas previstas en este código solo procederán hasta tanto se reintegre, por lo menos, el cincuenta por ciento del valor equivalente al incremento percibido y se asegure el recaudo del remanente.

Cuando el indiciado por estos mismos delitos no hubiese incrementado su patrimonio, el acceso a las rebajas punitivas solo procederá cuando se informe al fiscal de conocimiento el destino de los recursos.

En estos casos, el juez de conocimiento impondrá la pena principal, la suspenderá por un término igual a la misma, e impondrá en subsidio la pena reducida luego de la rebaja punitiva correspondiente.

En caso de que durante el término de suspensión de la pena principal se acredite que la persona conocía del destino de los recursos, y hubiese manifestado desconocerlo o haya suministrado información incompleta, se reactivará la pena principal, perdiendo así las rebajas punitivas a las que se había hecho beneficiario.

Para adelantar el trámite de reactivación de la pena principal, la Fiscalía General de la Nación remitirá comunicación escrita al juez de ejecución de penas y medidas de seguridad en la que se acredite tal situación para que adopte las decisiones correspondientes en los términos previstos en el artículo 7A de la Ley 65 de 1993”.

Artículo 7°. Adiciónese el artículo 7B a la Ley 65 de 1993, el cual quedará, así:

Artículo 7B. Reactivación de la pena principal. Recibida la comunicación de que trata el artículo 349 de la Ley 906 de 2004, el Juez de Ejecución de Penas y Medidas de Seguridad dará traslado de la misma, por el medio más expedito, al condenado o a su apoderado para que en el término de cinco (5) días hábiles se pronuncie y aporte las pruebas que sustenten su pretensión. Vencido este plazo, el juez contará con quince (15) días para emitir su pronunciamiento.

En caso de encontrar procedente la reactivación de la pena principal, y hallándose privado de la libertad el condenado, el juez remitirá su decisión al Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario

(Inpec), para lo de su competencia. En caso de que el condenado esté gozando de libertad, el juez expedirá la correspondiente orden de captura y dará trámite a lo dispuesto en el artículo 299 de la Ley 906 de 2004.

Parágrafo. Para efectos de correr traslado de la comunicación de la Fiscalía y de la notificación de la decisión de que trata el presente artículo, los condenados que hayan sido beneficiados con la imposición de la pena subsidiaria contemplada en el artículo 349 de la Ley 906 de 2004, deberán suministrar al juez de ejecución de penas y medidas de seguridad la dirección física o de correo electrónico para recibir sus comunicaciones. Se entenderá notificada la comunicación remitida a la dirección suministrada por el condenado.

Artículo 8°. Adiciónese el numeral 10 al artículo 38 de la Ley 906 de 2004, el cual quedará así:

10. Del trámite de la Reactivación de la pena principal. Artículo 9°. Reintegro de los bienes en casos de aplicación del principio de oportunidad. Adiciónese un parágrafo 4° al artículo 324 de la Ley 906 de 2004, modificado por la Ley 1312 de 2009, el cual quedará así:

Para efectos de la aplicación del principio de oportunidad por los numerales 4 y 5 del presente artículo, respecto de los delitos en que se hubiese incrementado el patrimonio como consecuencia de la comisión de delitos que afecten el patrimonio del Estado, delitos dolosos contra la administración pública contemplados en el Título XV, Capítulos Primero, Segundo, Tercero, Cuarto, Quinto, Sexto y Séptimo del Libro Segundo de este Código y los que atentan contra la eficaz y recta impartición de justicia, la Fiscalía tomará las medidas necesarias para que el aspirante reintegre tales incrementos en la mayor proporción posible o, en caso de ausencia de apropiación, suministre información precisa sobre su destino, rutas e intermediarios si los conoce.

Artículo 10. Créase un nuevo artículo 92A de la Ley 906 de 2004, el cual quedará así:

Artículo 92A. Procedencia anticipada de medidas cautelares. En los procesos que se adelanten por los delitos que afecten el patrimonio del Estado, delitos dolosos contra la administración pública contemplados en el Título XV, Capítulos Primero, Segundo, Tercero, Cuarto, Quinto, Sexto y Séptimo del Libro Segundo de este Código y los que atentan contra la eficaz y recta impartición de justicia, el juez de control de garantías, a solicitud de la Fiscalía General de la Nación, podrá decretar las medidas cautelares de embargo, secuestro y suspensión, de registros obtenidos fraudulentamente, sobre bienes del indiciado, con el fin de proteger el patrimonio del Estado y garantizar la indemnización de los

perjuicios causados, en caso de una eventual condena.

La Fiscalía deberá acreditar, además de los requisitos establecidos en este capítulo, la existencia de una inferencia razonable de autoría o participación respecto de la persona titular de los derechos patrimoniales de los bienes que serán objeto de las medidas cautelares.

La audiencia se realizará de forma reservada y solo requerirá la presencia del Fiscal.

Artículo 11. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación.

De los señores Congressistas,

H.R. MARGARITA MARIA RESTREPO
Coordinador Ponente

H.R. BUENAVENTURA LEON LEON
Coordinador Ponente

H.R. CÉSAR AUGUSTO LORDUY
Ponente

H.R. ELBERT DÍAZ LOZANO
Ponente

H.R. HARRY GIOVANNY GONZÁLEZ
Ponente

H.R. INTI RAÚL ASPRILLA REYES
Ponente

H.R. ÁNGELA MARÍA ROBLEDÓ GÓMEZ
Ponente

H.R. LUIS ALBERTO ALBÁN URBANO
Ponente

* * *

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 328 DE 2019 CÁMARA

por medio de la cual se establece una excepción al régimen de incompatibilidades de los Concejales y se promueve la profesionalización de los Concejales.

Bogotá, D. C., 30 de mayo de 2019

GABRIEL SANTOS GARCÍA

Presidente

Comisión Primera Constitucional

Honorable Cámara de Representantes

La Ciudad

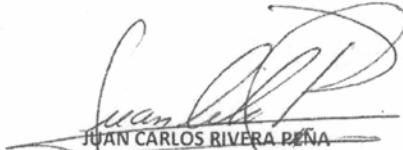
Asunto: Informe de ponencia para primer debate en Cámara al Proyecto de ley número 328 de 2019 Cámara, por medio de la cual se establece una excepción al régimen de incompatibilidades de los Concejales y se promueve la profesionalización de los Concejales.

Respetado Presidente Santos:

Atendiendo la honrosa designación hecha por usted de conformidad con el Acta número 030 del 2018 de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la honorable Cámara de Representantes y con base en lo establecido en los artículos 144, 150 y 156, de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos rendir informe de ponencia para primer debate Cámara al Proyecto de ley número 328 de 2019 Cámara, *por medio de la cual se establece una excepción al régimen*

de incompatibilidades de los Concejales y se promueve la profesionalización de los Concejales.

Cordialmente,



JUAN CARLOS RIVERA PEÑA
Representante a la Cámara
Departamento de Risaralda

I. CONTENIDO DEL INFORME DE PONENCIA

El presente informe rendirá ponencia positiva para Primer Debate Cámara al Proyecto de ley número 328 de 2019 Cámara, *por medio de la cual se establece una excepción al régimen de incompatibilidades de los Concejales y se promueve la profesionalización de los Concejales.* Entre las consideraciones que se abordarán en este informe se plantea: (I) Objeto del proyecto, (II) Marco legal, (III) Conveniencia del proyecto Proposición Final.

OBJETO DEL PROYECTO

La iniciativa legislativa presentada pretende adicionar un párrafo al artículo 45 de la Ley 136 de 1994, por medio del cual se configura una excepción al régimen de incompatibilidades la celebración de contratos de prestación de servicios, o a la gestión por parte de los Concejales de cuarta, quinta y sexta categoría garantizando el derecho al trabajo.

Se presenta la misma bajo la autorización Constitucional de encontrarse facultado el Legislativo para establecer el régimen de incompatibilidades y sus excepciones y los principios de proporcionalidad y razonabilidad de configuración de las mismas.

Así mismo el proyecto busca promover la formación académica profesional, tecnológica y técnica de los Concejales bajo criterios de responsabilidad, cualificando el servicio que prestan a la comunidad y a los entes territoriales.

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. MARCO LEGAL

El presente proyecto se encuentra soportado en la siguiente legislación y jurisprudencia que permite la viabilización del mismo:

1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 25. El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.

Artículo 26. Toda persona es libre de escoger profesión u oficio. ...Las autoridades competentes inspeccionarán y vigilarán el ejercicio de las profesiones. Las ocupaciones, artes y oficios

que no exijan formación académica son de libre ejercicio, salvo aquellas que impliquen un riesgo social.

Artículo 209. La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.

Artículo 293. Sin perjuicio de lo establecido en la Constitución, la ley determinará las calidades, inhabilidades, incompatibilidades, fecha de posesión, períodos de sesiones, faltas absolutas o temporales, causas de destitución y formas de llenar las vacantes de los ciudadanos que sean elegidos por voto popular para el desempeño de funciones públicas en las entidades territoriales. La ley dictará también las demás disposiciones necesarias para su elección y desempeño de funciones.

Artículo 123. Señala tres categorías distintas de servidores públicos, los cuales a su vez, están sometidos a diferentes regulaciones en cuanto al ejercicio de sus funciones, así como al régimen de inhabilidades e incompatibilidades. Entonces son servidores públicos los siguientes:

- Los miembros de las Corporaciones Públicas.
- Los Empleados Públicos, y
- Los Trabajadores Oficiales.

Los servidores públicos es una denominación genérica que trae la Constitución y que comprende la clasificación de servidores al servicio del Estado.

Los Concejales y diputados tienen las siguientes notas características:

- Son miembros del Concejo Municipal, o Asamblea Departamental, según corresponda.
- Son servidores públicos, no empleados públicos, por orden constitucional.
- Desempeñan una función pública de ámbito local.
- Desempeñan su misión de forma colegiada.
- Acceden a su función por elección directa y democrática. Son servidores de período.

Artículo 312. En cada municipio habrá una corporación administrativa elegida popularmente para períodos de cuatro (4) años que se denominará concejo municipal, integrado por no menos de siete, ni más de veintiún miembros, según lo determine la ley, de acuerdo con la población respectiva. La ley determinará las calidades, inhabilidades e incompatibilidades de los Concejales y la época de sesiones ordinarias de los concejos. Los Concejales no tendrán la calidad de empleados públicos. La ley podrá determinar los casos en que tengan derecho a honorarios por su

asistencia a sesiones. Su aceptación de cualquier empleo público constituye falta absoluta.

Partiendo de lo anterior se ha establecido que los Concejales no son funcionarios públicos sino servidores públicos, razón por lo cual se hace necesario hacer exposición sobre el particular en cuanto al pronunciamiento por parte de las entidades de vigilancia y control adicionando la jurisprudencia que ha existido, tenemos:

2. **Jurisprudencia**

SENTENCIA C-222/99

“PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN - Competencia respecto a quienes desempeñen cargos de elección popular / CONCEJAL - Control disciplinario

No cabe duda en el sentido de que, por su carácter de servidores públicos, la función de vigilancia de la Procuraduría se extiende a quienes desempeñan cargos de elección popular, entre los cuales se encuentran los miembros de las corporaciones administrativas de las entidades territoriales y, claro está, cubre a los diputados y Concejales y a todos aquellos que laboran para las asambleas y concejos. Los Concejales municipales, aun no siendo empleados públicos, sí son servidores del Estado y, en realidad, puesto que desempeñan funciones al servicio del mismo, son “funcionarios”. Con este término se define en general a quien cumple una función y, en la materia de la que aquí se trata -la disciplinaria- comprende a quienes, por su vínculo laboral con el Estado y en razón de las responsabilidades que contraen (artículo 123 C.P.), están sujetos a la vigilancia de la Procuraduría General de la Nación.

CONCEJALES - Naturaleza

Respecto de los Concejales Municipales, la Constitución consagra en forma enfática que “los Concejales no tendrán la calidad de empleados públicos”. No obstante, en el artículo 123 ibídem sí se establece con claridad que los miembros de las corporaciones públicas son servidores públicos. Y es que no es lo mismo pertenecer a este género (servidor público) - que abarca a todos los que mantienen un vínculo laboral con el Estado, bien desde el punto de vista legal y reglamentario o puramente contractual- que ser catalogado como empleado público, una especie de aquel, que se caracteriza por una relación legal y reglamentaria, de modo que el nexo con el Estado tiene lugar por nombramiento y posesión y no por contrato. Los empleados públicos son servidores públicos. Los Concejales también, pero sin tener el carácter específico de empleados públicos, dado el origen de su vinculación, por elección popular, que difiere del de aquellos.

SERVIDORES PÚBLICOS EN LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA VIGENTE - Alcance expresión

La Constitución de 1991 ha utilizado la expresión genérica ya mencionada -Servidores Públicos- para resaltar que quienes pertenecen a esta categoría están al servicio del Estado y de la comunidad (artículo 123 C.P.), y que no desempeñan los cargos o empleos -por importantes que ellos sean- en su propio beneficio e interés, sino en el colectivo, siendo por tanto depositarios de la confianza pública, que no pueden defraudar, respondiendo en consecuencia por sus acciones u omisiones. Pero con ello no se quiere decir que en la terminología legal esté proscrita la utilización del vocablo “funcionarios”, como sinónimo de “servidores públicos”, que es justamente lo que ocurre en este caso. Del hecho de que la Constitución Política manifieste en forma clara e inequívoca que los Concejales municipales no son empleados públicos, no se desprende que les pueda ser suprimido o ignorado su carácter de “funcionarios”, término que utiliza la norma demandada en el entendido de que alude a “servidores públicos”, de lo cual surge con meridiana claridad que están sujetos a la vigilancia del Ministerio Público, a cargo de la dependencia del mismo que la ley señale”.

En concepto emitido número 91.781 de 2015 Departamento Administrativo de la Función Pública, Radicado No.: 20156000091781, se concluyó que:

“De conformidad con lo establecido en la Constitución Política y los diferentes pronunciamientos efectuados por el Consejo de Estado se ha establecido que los Diputados y los Concejales son servidores públicos de elección popular que no tienen la calidad de empleados públicos”.

En pronunciamiento dado por el Consejo de Estado tenemos:

“En Sentencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Quinta de agosto 25 de 2005, Radicación número: 23001233100020030141801, Consejero Ponente: Darío Quiñones Pinilla, señaló:

“Ahora bien, para la Sala es claro que la causal de inelegibilidad del numeral 2 del artículo 37 de la Ley 617 de 2000, que modificó el artículo 95 de la Ley 136 de 1994, no se aplica al Alcalde que se haya desempeñado como Diputado dentro de los doce meses anteriores a la fecha de su elección, por cuanto el Diputado no tiene la calidad de empleado público.

“(…)”.

De manera que el Diputado, según el artículo 123 de la Carta, es un servidor público de la especie miembro de corporación pública.

En ese orden de ideas, una correcta interpretación de la inhabilidad para ser Alcalde cuando ha desempeñado el cargo de Diputado debe armonizarse con el artículo 123 Constitucional, que define la naturaleza jurídica

del cargo de Diputado, excluyéndolos de la categoría de empleados, públicos.

En consecuencia, los Diputados son servidores de elección popular directa que no tienen la calidad de empleados públicos. Por lo tanto, la causal de inelegibilidad de los Alcaldes que consagra el numeral 2 del artículo 37 de la Ley 617 de 2000, que modificó el artículo 95 de la Ley 136 de 1994, no se refiere a los Diputados sino a los servidores que son empleados públicos. (Subrayado fuera de texto).

“(…)”.

De otra parte la misma Corporación, en sentencia de fecha 13 de mayo de 2005, expediente número 3588, Magistrado Ponente: Darío Quiñones Pinilla, ha señalado:

“Para la Sala es claro que la causal de inelegibilidad del numeral 2 del artículo 37 de la Ley 617 de 2000, que modificó el artículo 95 de la Ley 136 de 1994, no se aplica al Alcalde que se haya desempeñado como Concejal dentro de los doce meses anteriores a la fecha de su elección, por cuanto el Concejal no tiene la calidad de empleado público.

En efecto, el artículo 123 de la Carta Política adopta la denominación genérica de servidores públicos para referirse a las personas que prestan sus servicios al Estado. Según esa norma, los servidores públicos comprenden las siguientes categorías: la de los miembros de las corporaciones públicas, la de los empleados públicos y la de los trabajadores oficiales.

Quiere decir lo anterior que el concepto de servidores públicos es genérico y está integrado por las especies ya señaladas.

De manera que el Concejal, según el artículo 123 de la Carta, es un servidor público de la especie miembro de corporación pública, pues, además, expresamente el artículo 312 ibídem señala que no tiene la calidad de empleado público, lo cual está en armonía con lo ya dicho, dado que los empleados públicos son otra especie del género servidores públicos.

En ese orden de ideas, una correcta interpretación de la inhabilidad para ser Alcalde cuando ha desempeñado el cargo de Concejal debe armonizarse con el artículo 312 Constitucional, que define la naturaleza jurídica del cargo de Concejal, excluyéndoles la calidad de empleados públicos a los Concejales.

En consecuencia, los Concejales son servidores de elección popular directa que no tienen la calidad de empleados públicos. Por lo tanto, la causal de inelegibilidad de los Alcaldes que consagra el numeral 2 del artículo 37 de la Ley 617 de 2000, que modificó el artículo 95 de la Ley 136 de 1994, no se refiere a los Concejales sino a los servidores que son empleados públicos”. (Subrayado fuera de texto).

En cuanto a que con el presente proyecto no existe vulneración alguna al derecho a la igualdad tenemos que ha existido pronunciamiento por parte de:

La Corte Constitucional en Sentencia C-390-16 de 27 de julio de 2016 indicó lo siguiente:

El otorgar un beneficio a un grupo de Concejales y no a otros no implica necesariamente una violación al principio de igualdad.

4.1. Los municipios de Colombia se encuentran clasificados legalmente, según categorías, establecidas de acuerdo con los criterios de población e ingresos, en los siguientes términos,

“Ley 136 de 1994; artículo 6°. Categorización. Los municipios de Colombia se clasificarán, atendiendo su población y sus recursos fiscales como indicadores de sus condiciones socioeconómicas así:

CATEGORÍA ESPECIAL: Todos aquellos municipios con población superior a los quinientos mil uno (500.001) habitantes y cuyos ingresos anuales superen los cuatrocientos mil (400.000) salarios mínimos legales mensuales.

PRIMERA CATEGORÍA: Todos aquellos municipios con población comprendida entre cien mil uno (100.001) y quinientos mil (500.000) habitantes y cuyos ingresos anuales oscilen entre cien mil (100.000) y cuatrocientos mil (400.000) salarios mínimos legales mensuales.

SEGUNDA CATEGORÍA: Todos aquellos municipios con población comprendida entre cincuenta mil uno (50.001) y cien mil (100.000) habitantes y cuyos ingresos anuales oscilen entre cincuenta mil (50.000) y cien mil (100.000) salarios mínimos legales mensuales.

TERCERA CATEGORÍA: Todos aquellos municipios con población comprendida entre treinta mil uno (30.001) y cincuenta mil (50.000) habitantes y cuyos ingresos anuales oscilen entre treinta mil (30.000) y cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales.

CUARTA CATEGORÍA: Todos aquellos municipios con población comprendida entre quince mil uno (15.001) y treinta mil (30.000) habitantes y cuyos ingresos anuales oscilen entre quince mil (15.000) y treinta mil (30.000) salarios mínimos legales mensuales.

QUINTA CATEGORÍA: Todos aquellos municipios con población comprendida entre siete mil uno (7.001) y quince mil (15.000) habitantes y cuyos ingresos anuales oscilen entre cinco (5.000) y quince mil (15.000) salarios mínimos legales mensuales.

SEXTA CATEGORÍA: Todos aquellos municipios con población inferior a siete mil (7.000) habitantes y con ingresos anuales no superiores a cinco mil (5.000) salarios mínimos legales mensuales.

Parágrafo 1°. Los municipios con población considerada en la correspondiente categoría y que superen el monto de ingresos señalados, se clasificarán automáticamente en la categoría inmediatamente superior.

Así mismo, los municipios que acrediten la población en la categoría correspondiente, pero cuyos ingresos no alcancen el monto señalado, se clasificarán en la categoría inmediatamente inferior.

Parágrafo 2°. Para los efectos de esta categorización, no se computarán los recursos del crédito en el cálculo de los ingresos”.

...

4.3. Para la Sala, el argumento no es procedente. Como se indicó, la jurisprudencia ha señalado que no es posible comparar regímenes laborales y prestacionales con diferencias, de manera puntual y parcial, no de forma completa e íntegra. Ello en razón a que un beneficio otorgado de más en un determinado régimen, puede estar compensado por otro tipo de beneficio distinto en otro régimen diferente. Sólo una comparación integral de ambos conjuntos de reglas puede mostrar si uno de ellos es discriminatorio e inequitativo frente al otro”.

Por su parte la Universidad del Rosario al manifestar su concepto sobre el principio de igualdad indicó que:

“Lo anterior también encuentra correlato en lo que toca con el régimen de las autoridades territoriales (en este caso municipales), que como tal, varía conforme a los requerimientos y a la complejidad orgánica del ente territorial. Por esta razón, es constitucionalmente admisible que se establezcan regímenes prestacionales diferenciados respecto de las autoridades territoriales, siempre y cuando, se observen los mismos límites (proporcionalidad y razonabilidad) de forma tal que no se afecte la igualdad. Tal como lo ha establecido la jurisprudencia constitucional. [...]”.

2. Para la intervención, un trato igual entre los municipios y los Concejales de los mismos, dadas las diferencias existentes, sería lo que violaría el principio de igualdad de manera grosera. Dice al respecto,

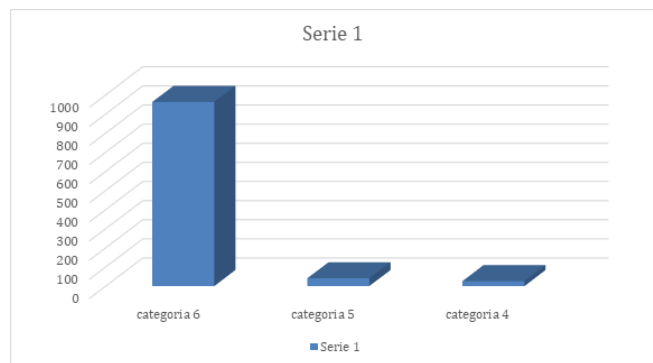
“[...] el nivel de complejidad de los asuntos de un municipio es directamente proporcional con la categoría que el legislador le asigna, con las competencias y tareas que deben desarrollarse y con las prestaciones que, en consecuencia, se reconocen a las autoridades respectivas. Luego, si se equiparan todas las situaciones y se diera un tratamiento igualitario a las autoridades territoriales, habría un evidente desconocimiento al principio de igualdad, toda vez que el hecho de que la Constitución permita al legislador la categorización de los municipios, es un reconocimiento al hecho cierto de que entre ellos se presentan diferencias relevantes a todo nivel, lo cual justifica con suficiencia el hecho de que

haya regímenes prestacionales con enfoque diferencial”.

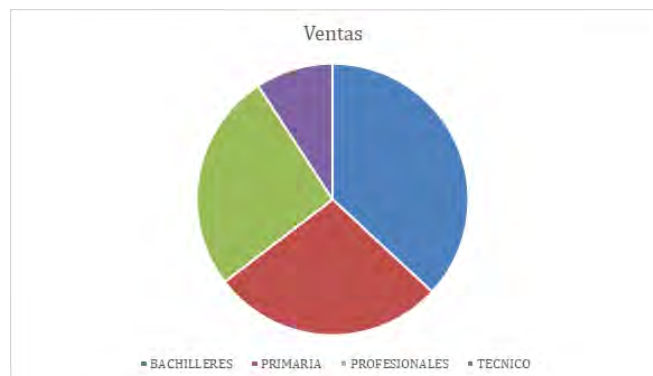
La excepción propuesta no puede predicarse de todas las categorías, teniendo en cuenta que las condiciones económicas son desfavorables para los Concejales de los municipios de menor categoría (cuarta, quinta y sexta), en comparación con las de categoría primera o especial, incluso por las mismas condiciones financieras y presupuestales de los entes territoriales como las garantías económicas que brinda la empresa privada en las categorías primera especial.

III. CONVENIENCIA DEL PROYECTO

Partiendo del análisis jurídico sobre la viabilidad del presente proyecto, es necesario determinar la necesidad que se tiene para la presentación de este como posible solución a la falencia que existe actualmente en nuestros municipios de categorías 4, 5 y 6, por cuanto, de 1.084 municipios de Colombia de acuerdo a la información dada por el Departamento Nacional de Planeación año 2019, contamos con 963 municipios de categoría sexta, 41 municipios categoría quinta y 26 municipios categoría cuarta, para un total de 12.166 Concejales para el periodo 2016-2019, y abarca un promedio aproximado de más de 10.143 Concejales, que equivale a un 83%, aproximadamente.



En estudio realizado el año 2016 Fenacon identificó que el 60% de los Concejales son bachilleres, el 17% es profesional, y otro 17% técnico o tecnólogo, estadistas que fueron cotejadas con una muestra realizada por este despacho en los departamentos de Risaralda, Meta y Cundinamarca, donde se obtuvo que 24 de estos Concejales son bachilleres, 15 profesionales y 18 con solo primaria.



Aunado a las anteriores estadísticas tenemos la siguiente información en cuanto ingresos por categoría de municipio por cada sección de consejo:

Categoría	Valor sesión 2018	Variación Anual IPC 2018	Valor sesión 2019
Especial	\$482.354	3.18	\$497.692
Primera	\$408.703	3.18	\$421.699
Segunda	\$295.418	3.18	\$304.812
Tercera	\$236.971	3.18	\$244.506
Cuarta	\$198.237	3.18	\$204.540
Quinta	\$159.655	3.18	\$164.732
Sexta	\$120.625	3.18	\$124.460

Frente a esta estadística se requiere el apoyo del Congreso, con el fin de iniciar proyectos de ley que se inclinen al mejoramiento de la calidad de vida y dignificación de la labor de los Concejales, para que así su trabajo sea reconocido en condiciones equitativas y justas situación que se viene visualizando en los diferentes encuentros con los Concejales del país los cuales han solicitado les sean reconocidas condiciones más favorables para ejercer su función, es así que en agosto de 2017 en un encuentro nacional de Concejales realizado en Medellín, los Concejales reclamaron condiciones más dignas, no tienen primas, ni salarios, los Concejales están por fuera de elementos que los protejan laboralmente, *“Cualquier concejal que se quiera hacer a una pensión tiene que cotizar de su bolsillo”*, Jesús Aníbal Echeverri, Presidente del Concejo de Medellín, expuso *“Uno se pone corazón de hierro. La labor de concejal es un honor que cuesta mucho”*.

Posición que fue ratificada en la audiencia pública que se llevó a cabo el 23 de mayo de los corrientes al escuchar a las entidades públicas intervinientes, como a los Concejales que se encuentran dentro de esta situación jurídica, obteniéndose que:

El Ministerio del Interior en su intervención manifestara *“La iniciativa justifica la incorporación del párrafo, teniendo en cuenta que la Constitución autoriza al Legislativo para establecer el régimen de incompatibilidades y sus excepciones en estricto cumplimiento de los principios de proporcionalidad y razonabilidad...”*, sin que se hubiera opuesto a este proyecto, por el contrario dio su aprobación luego de escuchar las diferentes intervenciones que se realizaron en la misma en que a una sola voz manifestaban la difícil situación económica en cuanto a sus honorarios que en algunos casos ni siquiera alcanzaban para las gestiones de traslado que debían hacer a las diferentes entidades gubernamentales a nivel nacional como departamental con el fin de gestionar trámites, recursos y demás para el desarrollo de cada municipio y el apoyo de sus diferentes proyectos municipales.

Lo anterior soporta lo que ha manifestado Fenacon en cuanto al ejercicio de la labor como Concejales en Colombia las cuales han pasado por distintas etapas desde la gratuidad, las inhabilidades e incompatibilidades, el conflicto de intereses, el poco presupuesto para el propio funcionamiento de las corporaciones públicas, entre otras y hacer control político en dichas condiciones, implica un grado de desventaja frente a las competencias que la Constitución y la Ley les han atribuido, pero a ello debe sumarse el escaso porcentaje de Concejales que cuentan con un grado de preparación en el quehacer de lo público.

Si bien es cierto, existen en la actualidad algunos mecanismos para que los Concejales puedan recibir procesos de formación académica, como son los determinados en la Ley 1551 de 2012 ley consiste en: *por la cual se dictan normas para modernizar la organización y el funcionamiento de los municipios*, la cual reza en su art. 5° **“Capacitación y formación.** La Escuela Superior de Administración Pública creará programas gratuitos, presenciales y/o virtuales, y de acceso prioritario de capacitación y formación profesional destinados a alcaldes, Concejales y miembros de las juntas administradoras locales.

Parágrafo. La capacitación y formación académica a que hace relación el presente artículo, se extenderá a personeros municipales y distritales, así como a quienes en estas instituciones, realicen judicatura o práctica laboral o profesional como requisito para acceder a título profesional o presten el servicio de auxiliar jurídico *ad honórem* en los términos de la Ley 1322 de 2009.

La ESAP contará con 1 año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley para implementar las disposiciones del presente artículo.”

Herramienta la cual deberá ser utilizada por los Concejales con el fin de capacitarse y avanzar en sus metas profesionales para que los resultados obtenidos sean en pro de su labor con la comunidad.

Ahora bien, de acuerdo con la afirmación que hiciera el Director Ejecutivo Edgar Alberto Polo Devia de la Federación Nacional de Concejales y Concejos (Fenacon) (agosto de 2017) señaló:

“Cada cuatro años entre el 70 y 80 por ciento de los 12.243 Concejales del país son elegidos por primera vez. Muchos llegan por su capacidad de liderazgo, y no por su conocimiento sobre la administración pública, razón por la cual todas estas iniciativas formativas son vitales para que estos nuevos líderes puedan tomar decisiones sobre políticas públicas para el beneficio de sus comunidades. En un estudio realizado el año

pasado por la Federación identificamos que el 60% de los Concejales es bachiller, el 17% es profesional, y otro 17 % técnico o tecnólogo”.

E igualmente otras alternativas que permitan a los Concejales acceder a instituciones cuyo objeto es la de formación de profesionales, técnicos y tecnólogos como son el Sena entidad educativa pública que deberá apoyar la profesionalización de los concejos municipales fortaleciendo incluso la actividad de las corporaciones en el desarrollo de sus territorios.

Habiéndose capacitado en el ejercicio profesional, técnico y tecnólogo los criterios de proporcionalidad y razonabilidad en que configuran las incompatibilidades se deberá indicar que los Concejales, pese a ser servidores públicos, no son empleados estatales o funcionarios públicos, ni el ejercicio de su investidura les reporta ingresos permanentes como para dedicarse solo a esta actividad.

Para lo cual debemos tener en cuenta la información ya suministrada anteriormente donde se visualiza que los honorarios que reciben los Concejales tal como lo prevé la Ley 136 de 1994 constituyen asignaciones provenientes del tesoro público, “con cargo a los respectivos presupuestos municipales o distritales”, en este entendido la limitación prevista en el artículo 45 de la Ley 136, en cuanto a contratar, debe ser vista en el ámbito de aplicación local mas no territorial.

Por cuanto partiendo de restricción del artículo 128 Constitucional, consonante con las previsiones del artículo 66 de la Ley 136 de 1994 en donde los honorarios percibidos por los Concejales son con cargo al presupuesto municipal y no departamental.

Adicionalmente, se hace necesario tener en cuenta que las condiciones de empleabilidad en los municipios de inferiores categorías son escasas, la geografía política colombiana está dividida. Una Colombia que es de los municipios de categorías especiales y primera, que son las ciudades capitales y municipios que tienen músculo económico para generar programas o proyectos de inversión que incrementan las posibilidades de generar empleo, que son las 32 capitales, otros municipios de segunda y tercera categoría y las áreas metropolitanas que tienen una economía propia. El resto, 1.084 municipios pertenecen a las categorías 4, 5 y 6 siendo esta última categoría la más amplia (963 municipios), que no tienen recursos propios suficientes para poder financiar proyectos que generen inversión pública y, por ende, las fuentes de empleo son mínimas.

Si bien es cierto, que los Concejales podrían tener acceso al sector privado no podemos

desconocer las circunstancias expuestas por las que atraviesa la economía del país cuando las cifras de desempleo aumentan, resulta oportuno entonces buscar alternativas que no limiten la posibilidad de acceder a otras formas de ingresos a los Concejales de categorías inferiores cuyos ingresos no son suficientes para el sustento mínimo vital, permitiéndoles contratar con el Estado en la modalidad de prestación de servicios y/o de apoyo a la gestión en aquellas entidades públicas que no tengan injerencia en lugar donde este fue elegido, ni influencia en las entidades territoriales del mismo departamento, esto con el fin de prevenir riesgos o prácticas clientelistas.

Partiendo de lo anterior, la modalidad de contratación directa a través de contratos de prestación de servicios profesionales y/o de apoyo a la gestión con entidades públicas en las que no tengan injerencia por su calidad de concejal permite a los cabildantes de cuarta, quinta y sexta categoría acceder a oportunidades laborales sin infringir los principios de contratación pública ya mencionados y, por el contrario, busca que las personas que ostentan la calidad de concejal no dependan exclusivamente de los honorarios que perciben por esta actividad.

Así mismo, el proyecto de ley busca generar un trato justo y equitativo ya que la incompatibilidad establecida en el numeral 3 del artículo 45 de la Ley 136 de 1994, no resulta razonable y proporcional al imponerle una carga a un concejal de categoría cuarta a sexta que percibe ingresos por honorarios bajos e incluso inferiores a un salario mínimo en el caso de los de sexta categoría, limitándoles la posibilidad de acceder a través del ejercicio exclusivo de su profesión, arte u oficio a la obtención de otro ingreso a través de un vínculo contractual que les permita un sustento digno.

La excepción que se propone busca evitar y prevenir incluso que las personas que ostentan la calidad de concejal dependan exclusivamente de los honorarios que percibe, lo cual puede conducir a conductas inadecuadas a comprometer su poder político de decisión dentro de la corporación.

Por otra parte, no resulta conveniente para muchos profesionales aspirar a ocupar curules en las corporaciones públicas, porque de cierta manera sienten que al vincularse como concejal limitan su progreso profesional al restringirles la posibilidad de contratar en el ejercicio de su profesión con entidades públicas diferentes a las que pueda tener injerencia por su condición, ajenas al territorio y a las competencias o funciones de los cabildantes. Permitir que personas profesionales que se encuentran vinculadas a través de contratos con el Estado tengan la posibilidad de acceder a las corporaciones públicas y aportar sus conocimientos al ente territorial y a la comunidad, profesionaliza las corporaciones.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

Texto original del Proyecto de Ley radicado en Secretaría General	Texto propuesto para Primer Debate Cámara – Comisión Primera	Justificación de modificaciones al articulado original
<p>ARTÍCULO 1°. OBJETO: La presente ley tiene por objeto:</p> <p>a. Establecer una excepción al régimen de incompatibilidades a los concejales para que puedan celebrar contratos de prestación de servicios profesionales y/o de apoyo a la gestión garantizando el derecho al trabajo sin poner en riesgo la transparencia del acceso a la función pública.</p> <p>b. Promover la profesionalización de las personas que ostenten la calidad de concejales.</p>	<p>ARTÍCULO 1°. OBJETO: La presente ley tiene por objeto:</p> <p>c. Establecer una excepción al régimen de incompatibilidades a los concejales para que puedan celebrar contratos de prestación de servicios profesionales y/o de apoyo a la gestión garantizando el derecho al trabajo sin poner en riesgo la transparencia del acceso a la función pública.</p> <p>d. Promover la profesionalización de las personas que ostenten la calidad de concejales.</p>	
<p>ARTÍCULO 2°. Modifíquese el artículo 45 de la Ley 136 de 1994 adicionando un párrafo, el cual quedara redactado así:</p>	<p>ARTÍCULO 2°. Modifíquese el artículo 45 de la Ley 136 de 1994 adicionando un párrafo, el cual quedara redactado así:</p>	<p>Se propone modificación al articulado en cuanto que la restricción sea únicamente a nivel municipal y no departamento.</p>
<p>ARTÍCULO 45. INCOMPATIBILIDADES. Los concejales no podrán:</p> <p><u>1.</u> Ser apoderado ante las entidades públicas del respectivo municipio o ante las personas que administren tributos procedentes del mismo, o celebrar con ellas, por sí o por interpuesta persona, contrato alguno, con las excepciones que más adelante se establecen.</p> <p><u>2.</u> Ser miembros de juntas o consejos directivos de los sectores central o descentralizado del respectivo municipio, o de instituciones que administren tributos procedentes del mismo.</p> <p><u>3.</u> Celebrar contratos o realizar gestiones con personas naturales o jurídicas de derecho privado que administren, manejen o inviertan fondos públicos procedentes del respectivo municipio o sean contratistas del mismo o reciban donaciones de éste.</p> <p><u>4.</u> Ser representantes legales, miembros de juntas o consejos directivos, auditores o revisores fiscales, empleados o contratistas de empresas que</p>	<p>ARTÍCULO 45. INCOMPATIBILIDADES. Los concejales no podrán:</p> <p><u>1.</u> Ser apoderado ante las entidades públicas del respectivo municipio o ante las personas que administren tributos procedentes del mismo, o celebrar con ellas, por sí o por interpuesta persona, contrato alguno, con las excepciones que más adelante se establecen.</p> <p><u>2.</u> Ser miembros de juntas o consejos directivos de los sectores central o descentralizado del respectivo municipio, o de instituciones que administren tributos procedentes del mismo.</p> <p><u>3.</u> Celebrar contratos o realizar gestiones con personas naturales o jurídicas de derecho privado que administren, manejen o inviertan fondos públicos procedentes del respectivo municipio o sean contratistas del mismo o reciban donaciones de éste.</p> <p><u>4.</u> Ser representantes legales, miembros de juntas o consejos directivos, auditores o revisores fiscales, empleados o contratistas de empresas que</p>	

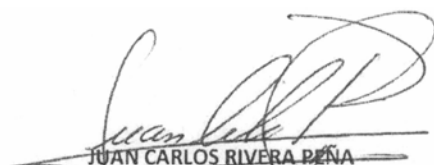
<p>presten servicios públicos domiciliarios o de seguridad social en el respectivo municipio.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Se exceptúa del régimen de incompatibilidades el ejercicio de la cátedra.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. El funcionario público municipal que nombre a un concejal para un empleo o cargo público o celebre con él un contrato o acepte que actúe como gestor en nombre propio o de terceros, en contravención a lo dispuesto en el presente artículo, incurrirá en causal de mala conducta.</p> <p><u>PARAGRAFO 3º. Se exceptúa del régimen de incompatibilidades la celebración de contratos de prestación de servicios profesionales y/o de apoyo a la gestión sólo para efectos de ejercer su profesión, arte u oficio a los concejales de los municipios de categorías cuarta, quinta y sexta con entidades públicas del orden nacional, departamental, distrital y municipal, salvo en el municipio donde fue elegido y los</u></p>	<p>presten servicios públicos domiciliarios o de seguridad social en el respectivo municipio.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Se exceptúa del régimen de incompatibilidades el ejercicio de la cátedra.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. El funcionario público municipal que nombre a un concejal para un empleo o cargo público o celebre con él un contrato o acepte que actúe como gestor en nombre propio o de terceros, en contravención a lo dispuesto en el presente artículo, incurrirá en causal de mala conducta.</p> <p><u>PARAGRAFO 3º. Se exceptúa del régimen de incompatibilidades la celebración de contratos de prestación de servicios profesionales y/o de apoyo a la gestión sólo para efectos de ejercer su profesión, arte u oficio a los concejales de los municipios de categorías cuarta, quinta y sexta con entidades públicas del orden nacional, departamental, distrital y municipal, salvo en el municipio donde fue elegido y los municipios del mismo departamento.</u></p>	
<p><u>municipios del mismo departamento.</u></p>		
<p>ARTÍCULO 3º. PROMOVER EL ACCESO A LA FORMACIÓN PROFESIONAL, TECNOLÓGICA Y TÉCNICA DE LOS CONCEJALES. Quienes ostenten la condición de concejal y accedan a las instituciones de educación superior públicas a programas académicos en carreras profesionales, tecnológicas y técnicas tendrán derecho al 50% del valor de la matrícula a cargo del presupuesto del concejo, siempre y cuando el concejal que acceda, tenga ingresos inferiores a dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes.</p> <p>PARAGRAFO 1º. El derecho se mantendrá mientras el beneficiario ostente la calidad de concejal y apruebe la totalidad del crédito o materias</p>	<p>ARTÍCULO 3º. PROMOVER EL ACCESO A LA FORMACION PROFESIONAL, TECNOLÓGICA Y TÉCNICA DE LOS CONCEJALES. Quienes ostenten la condición de concejal y accedan a las instituciones de educación superior públicas a programas académicos en carreras profesionales, tecnológicas y técnicas tendrán derecho al 50% del valor de la matrícula a cargo del presupuesto del concejo, siempre y cuando el concejal que acceda, tenga ingresos inferiores a dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes.</p> <p>PARAGRAFO 1º. El derecho se mantendrá mientras el beneficiario ostente la calidad de concejal y apruebe la totalidad del crédito o materias del pensum</p>	<p>MODIFICACIÓN, se eliminaría este artículo <u>por cuanto de acuerdo a la Ley 1551 de 2012, los concejales cuentan con este mecanismo legal para la profesionalización, herramienta que debe ser utilizada por los mismos en pro de la comunidad que representan.</u></p> <p>Toda vez que los mismos pueden acceder a los programas dados por la ESAP de una manera gratuita como así lo determina el art 5 de la mencionada legislación.</p>

<p>del pensum académico. Se perderá el beneficio cuando el concejal sea sancionado disciplinariamente, penal o fiscalmente o pierda su investidura.</p> <p>Quien sin causa justificada abandone el programa académico deberá restituir el valor erogado, a la respectiva corporación pública de acuerdo al valor vigente al momento del retiro.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. Dentro de los presupuestos de los Concejos Municipales se destinará un rubro con destino a la formación superior profesional, tecnológica y técnica de los concejales.</p> <p>PARÁGRAFO 3º La mesa directiva de cada concejo evaluará las solicitudes del beneficio, verificará el cumplimiento de los requisitos y aprobará la concesión del mismo.</p> <p>El Concejo Municipal reglamentará mediante acuerdo el procedimiento para el otorgamiento del beneficio, que deberá ser en igualdad de condiciones para todos los miembros de la corporación que deseen obtenerlo, para la reglamentación tendrán un plazo de seis meses a partir de la</p>	<p>académico. Se perderá el beneficio cuando el concejal sea sancionado disciplinariamente, penal o fiscalmente o pierda su investidura.</p> <p>Quien sin causa justificada abandone el programa académico deberá restituir el valor erogado, a la respectiva corporación pública de acuerdo al valor vigente al momento del retiro.</p> <p>PARÁGRAFO 2º. Dentro de los presupuestos de los Concejos Municipales se destinará un rubro con destino a la formación superior profesional, tecnológica y técnica de los concejales.</p> <p>PARAGRAFO 3º La mesa directiva de cada concejo evaluará las solicitudes del beneficio, verificará el cumplimiento de los requisitos y aprobará la concesión del mismo.</p> <p>El Concejo Municipal reglamentará mediante acuerdo el procedimiento para el otorgamiento del beneficio, que deberá ser en igualdad de condiciones para todos los miembros de la corporación que deseen obtenerlo, para la reglamentación tendrán un plazo de seis meses a partir de la</p>	
<p>entrada en vigencia de la presente ley.</p>	<p>entrada en vigencia de la presente ley.</p>	
<p>ARTÍCULO 4º. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley <u>rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</u></p>	<p>ARTÍCULO 4º. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente ley <u>rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</u></p>	

Proposición Final

Con base en las anteriores consideraciones y en cumplimiento de la Constitución Política y de la Ley 5ª de 1992, presento ponencia favorable con modificación en el Art 3º del proyecto y, en consecuencia, solicitamos muy atentamente a los honorables Congresistas dar primer debate al Proyecto de ley número 328 de 2019, “*por medio de la cual se establece una excepción al régimen de incompatibilidades de los Concejales y se promueve la profesionalización de los Concejales*”.

Atentamente,



JUAN CARLOS RIVERA PEÑA
Representante a la Cámara
Departamento de Risaralda

**PROYECTO DE LEY NÚMERO... DE 2019
CÁMARA**

por medio de la cual se establece una excepción al régimen de incompatibilidades de los concejales y se promueve la profesionalización de los concejales.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto:

- a) Establecer una excepción al régimen de incompatibilidades a los Concejales para que puedan celebrar contratos de prestación de servicios profesionales y/o de apoyo a la gestión garantizando el derecho al trabajo sin poner en riesgo la transparencia del acceso a la función pública.
- b) Promover la profesionalización de las personas que ostenten la calidad de Concejales.

Artículo 2°. Modifíquese el artículo 45 de la Ley 136 de 1994 adicionando un párrafo, el cual quedará redactado así:

Artículo 45. *Incompatibilidades.* Los Concejales no podrán:

1. Ser apoderado ante las entidades públicas del respectivo municipio o ante las personas que administren tributos procedentes del mismo, o celebrar con ellas, por sí o por interpuesta persona, contrato alguno, con las excepciones que más adelante se establecen.

2. Ser miembros de juntas o consejos directivos de los sectores central o descentralizado del respectivo municipio, o de instituciones que administren tributos procedentes del mismo.

3. Celebrar contratos o realizar gestiones con personas naturales o jurídicas de derecho privado que administren, manejen o inviertan fondos públicos procedentes del respectivo municipio o sean contratistas del mismo o reciban donaciones de este.

4. Ser representantes legales, miembros de juntas o consejos directivos, auditores o revisores fiscales, empleados o contratistas de empresas que presten servicios públicos domiciliarios o de seguridad social en el respectivo municipio.

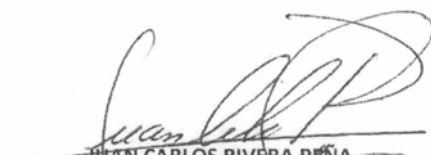
Parágrafo 1°. Se exceptúa del régimen de incompatibilidades el ejercicio de la cátedra.

Parágrafo 2°. El funcionario público municipal que nombre a un concejal para un empleo o cargo público o celebre con él un contrato o acepte que actúe como gestor en nombre propio o de terceros, en contravención a lo dispuesto en el presente artículo, incurrirá en causal de mala conducta.

Parágrafo 3°. Se exceptúa del régimen de incompatibilidades la celebración de contratos de prestación de servicios profesionales y/o de apoyo a la gestión solo para efectos de ejercer su profesión, arte u oficio a los Concejales de los municipios de categorías cuarta, quinta y sexta con entidades públicas del orden nacional, departamental, distrital y municipal, salvo en el municipio donde fue elegido.

Artículo 3°. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,



JUAN CARLOS RIVERA PEÑA
Representante a la Cámara
Departamento de Risaralda

**INFORME DE PONENCIA PARA
SEGUNDO DEBATE -SEGUNDA VUELTA-,
AL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO
NÚMERO 269 DE 2018 CÁMARA, 10 DE
2018 SENADO**

por el cual se otorga la categoría de Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico al municipio de Barrancabermeja en el departamento de Santander.

Bogotá, D. C., 4 de junio de 2019

Honorable Representante

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN
CAMARGO

Presidente de la honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Asunto: Informe de ponencia para segundo debate -segunda vuelta-, al Proyecto de Acto Legislativo número 269 de 2018 Cámara, 10 de 2018 Senado, *“por el cual se otorga la categoría de Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico al municipio de Barrancabermeja en el departamento de Santander”.*

Respetado Presidente;

En cumplimiento de la honrosa designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, y de acuerdo con las disposiciones contenidas en la Ley 5ª de 1992, me permito rendir informe de ponencia para segundo debate **-segunda vuelta-, al Proyecto de Acto Legislativo número 269 de 2018 Cámara, 10 de 2018 Senado,** *“por el cual se otorga la categoría de Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico al municipio de Barrancabermeja en el departamento de Santander”.*

**PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO
NÚMERO 269 DE 2018 CÁMARA, 10 DE
2018 SENADO**

por el cual se otorga la categoría de Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico al municipio de Barrancabermeja en el departamento de Santander.

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO

Este Proyecto de Acto Legislativo¹ se presentó por primera vez el nueve (9) de marzo del año 2010 por los Senadores Juan Manuel Galán, Oscar Josué Reyes, Bernabé Celis y otros, con número de radicado 11, pero fue archivado en la Comisión Primera del Senado de la República por vencimiento de términos para su trámite, de conformidad con el artículo 162 de la Constitución Política y 190 de la Ley 5ª de 1992 (Tránsito de Legislatura). Posteriormente, el Proyecto de Acto Legislativo se volvió a presentar con el número 005 de 2010 del Senado, el cinco (5) de agosto

¹ “Por el cual se modifican los artículos 328 y 356 de la constitución política, otorgándole al municipio de Barrancabermeja (Santander), el carácter de Distrito Petroquímico y portuario de Santander”.

de 2010, y fue archivado el dieciséis (16) de noviembre de ese año en el debate de la Plenaria del Senado.

El treinta y uno (31) de agosto del año 2016, el Senador Juan Manuel Galán radicó el Proyecto de ley número 128 del Senado de la República, que nuevamente buscó otorgar la categoría de Distrito Petroquímico, Portuario y Turístico al municipio de Barrancabermeja (Santander), pero este fue archivado en la Comisión Primera de esa Corporación por tránsito de legislatura; y este mismo Proyecto de ley se volvió a presentar el treinta y uno (31) de julio de 2017, con radicado número 54 del Senado, siendo archivado por las mismas razones.

Finalmente, esta iniciativa fue radicada como reforma constitucional el veinticinco (25) de abril de 2018, con radicado 017 del Senado, y fue archivada de nuevo por tránsito de legislatura.

II. OBJETO DEL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO

El objeto del Proyecto de Acto Legislativo número 269 de 2018 Cámara, 10 de 2018 Senado, “*por el cual se otorga la categoría de Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico al municipio de Barrancabermeja en el departamento de Santander*”, es reformar los artículos 328 y 356 de la Constitución Política de Colombia, y convertir al municipio de Barrancabermeja (Santander), en Distrito Especial, Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico.

III. CONSIDERACIONES

3.1. Algunas consideraciones respecto a la formulación y trámite del Proyecto

Este Proyecto de Acto Legislativo de autoría del Senador Horacio José Serpa Uribe y otros, se ha trabajado de forma conjunta con la comunidad de Barrancabermeja y el ex Senador Juan Manuel Galán, quien acompañó la radicación del mismo en Secretaría General del Senado de la República, en conjunto con los Senadores Jorge Enrique Robledo y Doris Clemencia Vega.

Se trata de un trabajo coordinado con el cual se busca el apoyo necesario para otorgar la categoría de Distrito Especial al municipio de Barrancabermeja; en este sentido, los autores del proyecto recibieron las banderas de este de las manos del ex Senador Juan Manuel Galán, con el fin de materializar este sueño de los santandereanos.

A. Trámite en Primera Vuelta

El presente Proyecto fue asignado -para el trámite en Senado de la República-, al honorable Congresista Miguel Ángel Pinto Hernández, quien realizó la ponencia positiva para primer debate (primera vuelta); la misma fue discutida el 23 de octubre de 2018 en la Comisión Primera de Senado -en donde se presentaron tres (3) proposiciones para modificar el título y los dos (2) artículos, que se presentan a continuación:

TEXTO ORIGINAL	TEXTO APROBADO
Título: <i>“por el cual otorga la categoría de Distrito Petroquímico, Portuario y Turístico al municipio de Barrancabermeja en el departamento de Santander”</i>	Título: <i>“por el cual se otorga la categoría de Distrito <u>Petroquímico Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico</u> al municipio de Barrancabermeja en el departamento de Santander”</i>
Artículo 1°. Adiciónese el siguiente inciso al artículo 356 de la Constitución Política: La ciudad de Barrancabermeja se organiza como Distrito Portuario, Petroquímico y Turístico. Su régimen político, fiscal y administrativo será el que determine la Constitución y las leyes especiales, que para el efecto se dicten, y en lo no dispuesto en ellas, las normas vigentes para los municipios.	Artículo 1°. Adiciónese el siguiente inciso al artículo 356 de la Constitución Política: La ciudad de Barrancabermeja se organiza como Distrito Portuario, Petroquímico y Turístico <u>Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico</u> . Su régimen político, fiscal y administrativo será el que determine la Constitución y las leyes especiales, que para el efecto se dicten, y en lo no dispuesto en ellas, las normas vigentes para los municipios.
Artículo 2°. Adiciónese un inciso al artículo 328 de la Constitución Política, el cual quedará así: El Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta y Barranquilla conservarán su régimen y carácter, y se organiza a Buenaventura y Tumaco como Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico. La ciudad de Barrancabermeja se organiza como Distrito Petroquímico, Portuario y Turístico.	Artículo 2°. Adiciónese un inciso al artículo 328 de la Constitución Política, el cual quedará así: El Distrito Turístico y Cultural de Cartagena de Indias, el Distrito Turístico, Cultural e Histórico de Santa Marta y Barranquilla conservarán su régimen y carácter, y se organiza a Buenaventura y Tumaco como Distrito Especial, Industrial, Portuario, Biodiverso y Ecoturístico. La ciudad de Barrancabermeja se organiza como Distrito Petroquímico, Portuario y Turístico <u>Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico</u> .

Las proposiciones relacionadas anteriormente fueron discutidas y votadas de forma afirmativa por los honorables Senadores de la Comisión Primera. El proyecto fue aprobado por unanimidad.

El día trece (13) de noviembre de 2018, se llevó a cabo el segundo debate de este Proyecto de Acto Legislativo en la Plenaria del Senado de la República. La votación fue unánime y pasó sin presentación de alguna modificación, hecho que demuestra un alto consenso existente para la aprobación de la presente iniciativa en el Senado de la República.

Para el trámite en la Cámara de Representantes, -concretamente en la Comisión Primera en donde la ponencia fue asignada al honorable Representante Nilton Córdoba Manyoma-, se presentó el mismo texto aprobado en el Senado de la República; este fue avalado, contando con veinticuatro (24) votos, a favor y solo uno (1) en contra.

En la discusión del Proyecto en dicha Comisión se enfatizó que, para dicha iniciativa no son aplicables los requisitos del artículo 8° de la Ley 1617 de 2013, dado que, con su aprobación, Barrancabermeja pasaría a ser un Distrito reconocido por la Constitución mediante acto legislativo sin el cumplimiento de condiciones adicionales.

Para el debate en Cámara de Representantes (primera vuelta), se reforzaron algunos argumentos de la ponencia, que permiten sustentar las razones por las cuales se debe elevar a la ciudad de Barrancabermeja a Distrito Especial; así, ante las inquietudes presentadas por algunos Congresistas en el debate de la Comisión Primera de esta cédula legislativa, se sustentó la viabilidad de creación de distritos a través del trámite de acto legislativo. Ésta ponencia fue votada positivamente en la Plenaria de Cámara de Representantes, el día doce (12) de diciembre de 2018.

El Congreso de la República mediante comunicación del 26 de diciembre de 2018, radicada el 28 de diciembre de 2018, en la Presidencia de la República, remitió para el trámite pertinente el **Proyecto de Acto Legislativo número 10 Senado, 269 de 2018 Cámara**, “*por el cual se otorga la categoría de Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico al municipio de Barrancabermeja en el departamento de Santander*”.

El 8 de febrero de 2019, la Secretaría General del Senado de la República recibió el expediente del **Proyecto de Acto Legislativo número 10 de 2018 Senado, 269 de 2018 Cámara**, “*por el cual se otorga la categoría de Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico al municipio de Barrancabermeja en el departamento de Santander*”.

B. Trámite en segunda vuelta

- SENADO DE LA REPÚBLICA

El 27 de marzo del año en curso, se presentó ponencia para ser debatida en segunda vuelta de la Comisión Primera del Senado de la República, la cual fue aprobada por unanimidad, con trece (13) votos a favor.

El 7 de mayo del año en curso, se presentó ponencia para ser debatida en segunda vuelta ante la honorable Plenaria del Senado de la República, la cual fue aprobada con setenta y cinco (75) votos a favor.

- CÁMARA DE REPRESENTANTES

El 29 de mayo del año en curso, se presentó ponencia para ser debatida en segunda vuelta ante la Comisión Primera de la honorable Cámara de Representantes, la cual fue aprobada con veintitrés (23) votos a favor.

3.2. Consideraciones de fondo

El artículo 2° de la Ley 1617 de 2013 contempla que los Distritos son entidades territoriales organizadas de conformidad con lo previsto en la Constitución Política, los cuales están sujetos a un régimen especial, en virtud del cual sus órganos y autoridades gozan de facultades especiales diferentes a las contempladas dentro del régimen ordinario aplicable a los demás municipios del país, así como del que rige para las otras entidades territoriales establecidas dentro de la estructura político administrativa del Estado colombiano.

Barrancabermeja es un municipio del departamento de Santander, ubicado a orillas del río Magdalena, capital de la provincia de mares, y sede de la Refinería más grande del país que ha funcionado desde 1922; es el municipio más importante de la región del Magdalena Medio y su economía gira principalmente alrededor de la industria petroquímica. Según las proyecciones del Censo 2005, cuenta con 191.704 habitantes.

Las preocupaciones sobre las posibilidades de desarrollo del municipio de Barrancabermeja alertan sobre la necesidad de realizar esfuerzos adicionales para aprovechar los beneficios de la industria petroquímica, portuaria y turística presente en el territorio. Así, el proyecto se justifica por la problemática social significativa que presenta el municipio en cuestión, pues según datos del censo de 2005, el 22,3% de la población registra Necesidades Básicas Insatisfechas como vivienda, servicios sanitarios, educación básica e ingreso mínimo, mientras el 20,69% de la población registra carencias habitacionales en infraestructura, espacio disponible y acceso a los servicios públicos domiciliarios. Estas cifras son paradójicas si se considera que el municipio de Barrancabermeja realiza importantes aportes a la economía nacional por su producción y refinería de crudo, además de la presencia en su territorio del puerto fluvial más importante del país. A continuación, se amplían estas afirmaciones.

Barrancabermeja, Ciudad Industrial

El aporte a la economía nacional desde Barrancabermeja es importante por su contribución a la sostenibilidad energética del país, produciendo el 75% del crudo en el departamento de Santander y el 4,8% del país. Además, cuenta con una capacidad para procesar 250.000 barriles de crudo al día, produciendo gas propano licuado, gasolinas regulares y para avión, diésel, disolventes, bases lubricantes, parafinas, propilenos, asfaltos y azufre, entre otros (Reuters, 2017); se resalta que este municipio refina alrededor del 60% de la gasolina y el 49% del diésel que se consume en el país (Departamento Nacional de Planeación, 2016).

La economía local del municipio se ve completamente encadenada a la producción petrolera, manteniendo un 70% de dependencia, situación que deja en riesgo la sostenibilidad económica del municipio en caso de una crisis energética o de un desplome del precio internacional (Alcaldía de Barrancabermeja, 2016), haciéndose necesaria la diversificación de la economía que se puede adelantar, a través de su desarrollo como ciudad portuaria, biodiversa y turística, tal y como se sustenta a continuación.

Barrancabermeja, Ciudad Portuaria

El río Magdalena es una autopista natural que conecta el Caribe con el interior del país, siendo un medio exitoso para el transporte de mercancías y para la apuesta por un modelo multimodal más rentable económicamente² y amigable con el medio ambiente.

Como ya se mencionó, Barrancabermeja cuenta con el Primer Megapuerto Fluvial del país, denominado Puerto Impala, que se encuentra ubicado sobre el río Magdalena y que tuvo una inversión de cuatrocientos cincuenta (450) millones de dólares. Consiste en un puerto multipropósito a orillas del río Magdalena que posee varias terminales, siendo las más importantes la de hidrocarburos y la de contenedores de carga general, ofreciendo servicios para transportar carga líquida y carga seca.

Esta inversión del Gobierno nacional para desarrollar el mayor puerto fluvial del país en el municipio de Barrancabermeja se ve representado en la necesidad de coordinar todo el proceso productivo de hidrocarburos en un espacio acotado, es decir, que si bien los yacimientos petroleros y la refinería del municipio son unos actores importantes en la producción nacional, la incapacidad de transportar toda la producción hacia los destinos de exportación, incrementaba el costo del producto final, disminuyendo su competitividad internacional.

De esta manera, el Puerto cuenta con una capacidad instalada para movilizar anualmente cien mil (100.000) contenedores y veintiocho millones (28.000.000) de barriles de hidrocarburos. Igualmente, el puerto también fue pensado para funcionar como un motor de despachos de diferentes productos originarios de las principales ciudades del país (Bogotá, Medellín, Cali, Bucaramanga, Cúcuta, entre otras), por su posición central frente a estas (Departamento Nacional de Planeación, 2016).

Pero el Puerto Impala no solo contribuye al desarrollo del país y al transporte de mercancías desde el interior hacia el Caribe, generando importantes ganancias económicas para la Nación, sino que concretamente beneficia a los barramejos, pues en el proceso de concertación con las comunidades del área de influencia directa del Proyecto se llegó al acuerdo de mantener el 100% de la mano de obra no calificada y el 30% de la calificada como mano de obra local, generando una importante fuente de empleo. Además, gracias a este proyecto, nuevos negocios locales enfocados en la logística como los restaurantes y hoteles han comenzado a surgir.

Se espera que en cinco (5) años el Puerto esté conectando el servicio de transporte en el país con los servicios internacionales.

Barrancabermeja: Biodiversa y turística

El municipio de Barrancabermeja está rodeado por ciénagas y quebradas que le han permitido ser reconocida como la “ciudad entre aguas”; ciénagas como San Silvestre, Juan Esteban, San Rafael de Chucurí, El Llanito y el río Magdalena contienen una importante diversidad de fauna y flora que permiten desarrollar la actividad ecoturística.

La Ciénaga San Silvestre es un paisaje a destacar, siendo la reserva natural más importante de Barrancabermeja; allí se pueden realizar recorridos en bote y crucero, deportes como ski, y también se utiliza como balneario.

Desde Barrancabermeja también es factible viajar a Yondó sobre el río Magdalena, o a través del puente que comunica al municipio con el departamento de Antioquia. Allí los visitantes pueden conocer la Laguna del Miedo, la Sabana de Torres y disfrutar de los paseos familiares en los sitios conocidos como La Gómez y La Llana (Alcaldía de Barrancabermeja, 2016-2019).

Sumado a lo anterior, Barrancabermeja basa su potencial de diversidad en actividades agrícolas, pecuarias (mayor centro de acopio pesquero del oriente del país), y zootecnia, que le otorgan condiciones especiales para su conservación, manejo y uso sostenible desde la perspectiva local y sobre todo ecosistémico, con el fin de garantizar los bienes y servicios ambientales de su población y área de influencia (Departamento Nacional de Planeación, 2016).

² Es más rentable transportar a través del río que vía terrestre. En una sola barcaza se puede mover la misma carga que en doscientos cincuenta (250) camiones.

3.3. Beneficios de la iniciativa

La declaratoria de Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico al municipio de Barrancabermeja en el departamento de Santander, *grosso modo* permitiría:

- Convertirse en autoridad portuaria y hacerse partícipe de los recursos nacionales y departamentales para el desarrollo municipal.
- Fortalecer y ampliar su actividad turística.
- Ampliar las zonas francas de servicios turísticos.
- Solicitar al departamento que los dineros recaudados en su circunscripción sean invertidos y destinados preferencialmente en sus proyectos.
- Fortalecer su estructura administrativa y política y acercarla a los ciudadanos.
- Suscribir contratos y convenios en el marco de la normatividad vigente, bajo las prerrogativas que en materia de acceso y estabilidad jurídica le son aplicables como distrito especial.

La iniciativa no solo ha contado con el apoyo del Alcalde y los concejales de Barrancabermeja, sino también con el respaldo del Gobernador de Santander, Didier Tavera, pues este proyecto de acto legislativo coincide con esfuerzos que han hecho los gobiernos departamental y municipal para generar propuestas que permitan diversificar la economía regional desde Barrancabermeja. En este sentido, el municipio ha venido adelantando estudios y obras para construir un muelle flotante con tecnología de punta, así como ha adelantado acciones para la descontaminación de la ciudad, y el mejoramiento de la capacidad hotelera instalada y de la plaza de mercado de Torcorama.

3.4. Creación de distritos a través de actos legislativos

En relación con los requisitos para la creación de Distritos, establecidos en el artículo 8° de la Ley 1617 de 2013, se aclara que estos no son aplicables y exigibles a este Proyecto por tratarse de un Acto Legislativo; así, ha aclarado la Corte Constitucional a lo largo de su jurisprudencia que la creación de Distritos se puede hacer a través de dos (2) mecanismos: 1. A través del procedimiento de ley ordinaria, siguiendo los requisitos establecidos en la Ley 1617 de 2013 -que tiene contenidos de ley orgánica de conformidad con lo dispuesto en la sentencia C-494 de 2015-; o, 2. Atendiendo a la voluntad del constituyente, mediante el procedimiento de Acto Legislativo tal y como se ha hecho hasta el momento. Cualquiera de las dos (2) vías se ajusta al marco constitucional colombiano.

Por tanto, en lo que respecta a los cargos que algunos congresistas plantearon en el marco del debate sobre la posible inconstitucionalidad procedimental del acto legislativo para la creación del Distrito de Barrancabermeja, pues a su sentir consideran que la creación de un distrito debe tramitarse exclusivamente bajo el procedimiento

de la Ley 1617 de 2013, concretamente de su artículo 8°, es importante advertir que la Corte Constitucional mediante Sentencia C-313 de 2009, reconoció la virtualidad de un acto constituyente o legislativo para crear un distrito.

Consideró el Alto Tribunal en la precitada sentencia:

“En suma, el acto de creación, eliminación, modificación o fusión de distritos, que debe consistir en una ley, se encuentra regido por otra norma legal, de naturaleza orgánica bajo cuyos parámetros se expide. Corresponde a tal norma legal establecer las “bases y condiciones” de existencia de los distritos y de otras entidades territoriales. Sólo que actualmente no existe en el ordenamiento jurídico una normatividad orgánica que predetermine tales “bases y condiciones”, vacío normativo que se ha suplido erigiendo municipios en distritos mediante acto constituyente o legislativo, como ocurría al amparo de la Constitución de 1886 con sus reformas”.

Posteriormente las bases y condiciones para la creación de los distritos se consagraron en la Ley 1617 de 2013; no obstante, el legislador no limitó el procedimiento a las disposiciones de esta ley, es decir, no señaló de manera expresa que sólo mediante ley ordinaria era posible crear una entidad distrital. Este argumento se refuerza en las consideraciones de la Sentencia C-494 de 2015, publicada con posterioridad a la Ley 1617 y que versa sobre esta ley, que ratificó que los Distritos pueden ser creados mediante Actos Legislativos; así la Corte Constitucional consideró:

En cuanto a la creación de distritos como entidades territoriales, se observa que en la actualidad estas entidades territoriales han surgido de dos maneras: i) voluntad directa del Constituyente de 1991, o; ii) por acto legislativo...

La Corte ha precisado que el acto de creación, eliminación, modificación o fusión de los distritos corresponde al Legislador mediante ley, salvo que el mismo poder constituyente se ocupe de ello. “En suma, a diferencia del municipio, la existencia de la entidad territorial distrital y sus vicisitudes - creación, modificación, fusión, eliminación - depende del Congreso de la República, a través de la ley, de conformidad con el artículo 150, numeral 4 de la Carta, a menos que el propio poder constituyente se ocupe de ello (...) (Subrayado fuera del texto).

Lo cierto es que hoy es posible crear una entidad distrital mediante un acto legislativo; como ejemplo de ello se puede mencionar el Acto Legislativo número 02 de 2018, por el cual se modificaron los artículos 328 y 356 de la Constitución Política y se elevó a categoría de distrito especial, industrial, portuario, biodiverso y ecoturísticos a las ciudades de Buenaventura y Tumaco. Dicha reforma constitucional modificó

los mismos artículos que pretende cambiar el presente proyecto de acto legislativo.

Si la advertencia de inconstitucional gozara de fundamento, todos los actos legislativos por los cuales se crearon entidades distritales, especialmente aquellos posteriores a la Ley 1617, adolecerían de inconstitucionalidad, pues su procedimiento de creación se debía hacer mediante ley ordinaria.

3.5. Aval del Concejo Municipal de Barrancabermeja

Aun así y con la claridad de que no se requiere el cumplimiento de los requisitos de la Ley 1617, se ha querido fortalecer la propuesta de convertir a Barrancabermeja en Distrito, por lo que esta fue presentada y puesta en consideración del Concejo Municipal de Barrancabermeja por parte del señor Alcalde de la ciudad, obteniendo concepto previo y favorable el día veintinueve (29) de septiembre de 2017.

Como lo establece el concepto del Concejo Municipal, declarar a Barrancabermeja como Distrito Especial le permite acceder a los beneficios contemplados en la Ley 1617 de 2013, tales como asignaciones presupuestales más acordes a sus necesidades, así como también contribuye a consolidar su proceso de descentralización, incremento de la autonomía territorial y afianzamiento de los procesos de participación democrática de los ciudadanos en los temas de interés.

De esta forma, se podrán generar mejores condiciones para lograr la inclusión social y productiva de la población, a través de la consolidación de una economía más diversificada y con capacidad para mejorar las condiciones de vida de los habitantes, lo que permitirá superar las condiciones de pobreza de un amplio sector poblacional.

Adicionalmente, como Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico, el municipio de Barrancabermeja podrá manejar y administrar los bienes de uso público que puedan usufructuarse; en este orden de ideas, los bienes que son patrimonio de la Nación y que se encuentran localizados en la jurisdicción distrital, podrán ser administrados por las autoridades del respectivo distrito. Las autoridades locales también podrán incentivar y fortalecer la actividad turística, ampliar las zonas francas industriales de servicios turísticos y tendrán la facultad para solicitar al departamento que los dineros recaudados en su circunscripción sean invertidos preferencialmente en ellos.

3.6. Marco constitucional

El artículo 1° de la Constitución Política establece que Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de república unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales.

En el artículo 286 describe que “Son entidades territoriales los departamentos, los distritos, los municipios y los territorios indígenas”.

El artículo 287 refiere que “Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley”.

El artículo 356 de la Constitución Política modificado por el artículo 2° del Acto Legislativo 1 de 2001, establece que:

Salvo lo dispuesto por la Constitución, la ley, a iniciativa del Gobierno, fijará los servicios a cargo de la Nación y de los Departamentos, Distritos, y Municipios. Para efecto de atender los servicios a cargo de estos y a proveer los recursos para financiar adecuadamente su prestación, se crea el Sistema General de Participaciones de los Departamentos, Distritos y Municipios.

Los Distritos tendrán las mismas competencias que los municipios y departamentos para efectos de la distribución del Sistema General de Participaciones que establezca la ley.

Para estos efectos, serán beneficiarias las entidades territoriales indígenas, una vez constituidas. Así mismo, la ley establecerá como beneficiarios a los resguardos indígenas, siempre y cuando estos no se hayan constituido en entidad territorial indígena.

Los recursos del Sistema General de Participaciones de los departamentos, distritos y municipios se destinarán a la financiación de los servicios a su cargo, dándoles prioridad al servicio de salud, los servicios de educación, preescolar, primaria, secundaria y media, y servicios públicos domiciliarios de agua potable y saneamiento básico, garantizando la prestación y la ampliación de coberturas con énfasis en la población pobre.

Teniendo en cuenta los principios de solidaridad, complementariedad y subsidiariedad, la ley señalará los casos en los cuales la Nación podrá concurrir a la financiación de los gastos en los servicios que sean señalados por la ley como de competencia de los departamentos, distritos y municipios.

La ley reglamentará los criterios de distribución del Sistema General de Participaciones de los Departamentos, Distritos, y Municipios, de acuerdo con las competencias que le asigne a cada una de estas entidades; y contendrá las disposiciones necesarias para poner en operación el Sistema General de Participaciones de estas, incorporando principios sobre distribución que tengan en cuenta los siguientes criterios:

a) *Para educación, salud y agua potable y saneamiento básico: población atendida y por atender; reparto entre población urbana y rural, eficiencia administrativa y fiscal, y equidad. En la distribución por entidad territorial de cada uno de los componentes del Sistema General de*

Participaciones, se dará prioridad a factores que favorezcan a la población pobre, en los términos que establezca la ley;

b) Para otros sectores: población, reparto entre población y urbana y rural, eficiencia administrativa y fiscal, y pobreza relativa.

No se podrá descentralizar competencias sin la previa asignación de los recursos fiscales suficientes para atenderlas.

Los recursos del Sistema General de Participaciones de los Departamentos, Distritos, y Municipios se distribuirán por sectores que defina la ley.

El monto de recursos que se asigne para los sectores de salud y educación, no podrá ser inferior al que se transfería a la expedición del presente acto legislativo a cada uno de estos sectores.

Las ciudades de Buenaventura y Tumaco se organizan como Distritos Especiales, Industriales, Portuarios, Biodiversos y Ecoturísticos. Su régimen político, fiscal y administrativo será el que determine la Constitución y las leyes especiales, que para el efecto se dicten, y en lo dispuesto en ellas, las normas vigentes para los municipios.

El Gobierno nacional definirá una estrategia de monitoreo, seguimiento y control integral al gasto ejecutado por las entidades territoriales con recursos del Sistema General de Participaciones, para asegurar el cumplimiento de metas de cobertura y calidad. Esta estrategia deberá fortalecer los espacios para la participación ciudadana en el control social y en los procesos de rendición de cuentas.

Para dar aplicación y cumplimiento a lo dispuesto en el inciso anterior, el Gobierno nacional, en un término no mayor a seis (6) meses, contados a partir de la expedición del presente acto legislativo, regulará, entre otros aspectos, lo pertinente para definir los eventos en los cuales está en riesgo la prestación adecuada de los servicios a cargo de las entidades territoriales, las medidas que puede adoptar para evitar tal situación y la determinación efectiva de los correctivos necesarios a que haya lugar.

Parágrafo transitorio. El Gobierno deberá presentar el proyecto de ley que regule la organización y funcionamiento del Sistema General de Participaciones de los Departamentos, Distritos, y Municipios, a más tardar el primer mes de sesiones del próximo período legislativo (Subrayado fuera del texto).

3.7. Marco legal

La Ley 1454 de 2011, “*por la cual se dictan normas orgánicas sobre Ordenamiento Territorial y se modifican otras disposiciones*”, en su Capítulo III, establece la distribución de competencias en materia de ordenamiento territorial. El artículo 29 establece que una entidad territorial al convertirse

en distrito especial será competente para dividir el territorio distrital en localidades, de acuerdo a las características sociales de sus habitantes y atribuir competencias y funciones administrativas, así como también dirigir las demás actividades que por su carácter y denominación les corresponda.

Por su parte, la Ley 1617 de 2013, por la cual se expide “*Régimen para los Distritos Especiales*”, en Colombia, establece la estructura, organización y funcionamiento distrital; la organización administrativa y política del distrito; las disposiciones especiales de los distritos; el fomento de la cultura, la protección, recuperación y fomento de los bienes que integran el patrimonio artístico, histórico y cultural de los distritos; y el régimen fiscal de los distritos, entre otras.

En el artículo 8° de esta ley se establecen los requisitos para la conformación de distritos, así:

Artículo 8°. “Requisitos para la creación de distritos. La ley podrá decretar la formación de nuevos distritos, siempre que se llenen las siguientes condiciones:

1. Que cuente por lo menos con seiscientos mil (600.000) habitantes, según certificación del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), o que se encuentren ubicados en zonas costeras, tengan potencial para el desarrollo de puertos, o para el turismo y la cultura, sea municipio capital de departamento o fronterizo.

2. Concepto previo y favorable sobre la conveniencia de crear el nuevo distrito, presentado conjuntamente entre las Comisiones Especiales de Seguimiento al Proceso de Descentralización y Ordenamiento Territorial del Senado de la República y la Cámara de Representantes, y la Comisión de Ordenamiento Territorial como organismo técnico asesor, concepto que será sometido a consideración de las Plenarias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, respectivamente.

1. Concepto previo y favorable de los concejos municipales.

Parágrafo 1°. Se exceptúan del cumplimiento de estos requisitos a aquellos distritos que hayan sido reconocidos como tales por la Constitución y la ley, o los municipios que hayan sido declarados Patrimonio Histórico de la Humanidad por la Unesco. (Subrayado fuera del texto).

4. CONCLUSIÓN

El presente Proyecto de Acto Legislativo, fue aprobado por unanimidad en el honorable Senado de la República y contó con un fuerte consenso en la honorable Cámara de Representantes, en su primera vuelta; y ha contado con el apoyo unánime en los dos (2) primeros debates de la segunda vuelta en el Senado de la República y, en su primer debate de segunda vuelta en la Cámara de Representantes, lo cual demuestra un

alto respaldo para la aprobación de la presente iniciativa.

Como ya se aclaró, para la presente iniciativa no son aplicables los requisitos del artículo 8° de la Ley 1617 de 2013, pues de ser aprobada, Barrancabermeja pasaría a ser un Distrito reconocido por la Constitución mediante acto legislativo sin necesitarse el cumplimiento de condiciones adicionales; sin embargo, con el fin de reforzar la exposición de motivos, se observa el cumplimiento de algunos de estos requisitos por parte del municipio, tales como el concepto previo del Concejo Municipal de Barrancabermeja y su ubicación geográfica, contando en su territorio con el puerto fluvial más importante del país, cumpliendo entonces con las características para convertirse en Distrito, particularmente respecto a los aspectos portuarios y de industria petroquímica.

5. PROPOSICIÓN

De acuerdo con las consideraciones anteriores, propongo a la honorable Plenaria de la Cámara de Representantes, dar segundo debate **en segunda vuelta**, al **Proyecto de Acto Legislativo número 269 de 2018 Cámara, 10 de 2018 Senado**, “*por el cual se otorga la categoría de Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico al municipio de Barrancabermeja en el departamento de Santander*”, de conformidad con el texto aprobado por la honorable Comisión Primera Constitucional de la Cámara de Representantes.

Cordialmente,



NILTON CÓRDOBA MANYOMA
Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE – PLENARIA CÁMARA DE REPRESENTANTES (SEGUNDA VUELTA) AL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 269 DE 2018 CÁMARA, 10 DE 2018 SENADO

por el cual se otorga la categoría de Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico al municipio de Barrancabermeja en el departamento de Santander.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Adiciónese el siguiente inciso al artículo 356 de la Constitución Política:

La ciudad de Barrancabermeja se organiza como Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico. Su régimen político,

fiscal y administrativo será el que determinen la Constitución y las leyes especiales, que para el efecto se dicten, y en lo no dispuesto en ellas, las normas vigentes para los municipios.

Artículo 2°. Adiciónese un inciso al artículo 328 de la Constitución Política, el cual quedará así:

La ciudad de Barrancabermeja se organiza como Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico.

Artículo 3°. Este acto legislativo rige a partir de su promulgación.



NILTON CÓRDOBA MANYOMA
Representante a la Cámara del Chocó
Ponente

TEXTO APROBADO EN LA COMISIÓN PRIMERA DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES EN PRIMER DEBATE SEGUNDA VUELTA AL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 269 DE 2018 CÁMARA, 10 DE 2018 SENADO

por el cual se otorga la categoría de Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico al municipio de Barrancabermeja en el departamento de Santander.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Adiciónese el siguiente inciso al artículo 356 de la Constitución Política:

La ciudad de Barrancabermeja se organiza como Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico. Su régimen político, fiscal y administrativo será el que determinen la Constitución y las leyes especiales, que para el efecto se dicten, y en lo no dispuesto en ellas, las normas vigentes para los municipios.

Artículo 2°. Adiciónese un inciso al artículo 328 de la Constitución Política, el cual quedará así:

La ciudad de Barrancabermeja se organiza como Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico.

Artículo 3°. Este acto legislativo rige a partir de su promulgación.

En los anteriores términos fue aprobado sin modificaciones el presente Proyecto de Acto Legislativo, según consta en Acta número 52 de mayo 29 de 2019. Anunciado entre otras fechas el 28 de mayo de 2019, según consta en Acta número

10 Sesiones Conjuntas Senado de la República y Cámara de Representantes de la misma fecha.

NILTON CORBOBA MANYOMA
Coordinador Ponente

GABRIEL SANTOS GARCÍA
Presidente

AMPARO YANETH CALDERÓN P.
Secretaría

* * *

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE EN PLENARIA DE CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 284 DE 2018 CÁMARA

por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito.

Bogotá, D. C., 29 de mayo de 2019

Honorable Representante

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO

Presidente

Cámara de Representantes.

Referencia: Informe de ponencia para segundo debate en plenaria de Cámara al Proyecto de ley número 284 de 2018 Cámara, por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito.

Conforme el referenciado de esta misiva, nos dirigimos a usted en esta oportunidad para solicitar de su amable colaboración con el propósito de enviar para dar trámite para segundo debate, publicación en los términos ordenados por la Constitución y la Ley 5ª de 1992, como anunciar en el orden del día, el Proyecto de ley número 284 de 2018 Cámara, *por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito.*

Para nosotros como ponentes es grato, extender la ponencia positiva de primer debate y la solicitud de que mediante los trámites legislativos se le dé continuidad congresional, a esta iniciativa de nuestra consideración, como ya advertimos, para segundo debate en la plenaria de la corporación que usted preside.

De los honorables Representantes,

MILTON HUGO ANGULO VIVEROS
Coordinador ponente

RODRIGO ROJAS LARA
Ponente.

EMETERIO MONTES DE CASTRO
Ponente.

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 284 DE 2018 CÁMARA

por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito.

Honorable Representante

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO

Presidente

Cámara de Representantes.

Referencia: Informe de ponencia para segundo debate en plenaria de Cámara al Proyecto de ley número 284 de 2018 Cámara, por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito.

I. ANTECEDENTES

1. El día 29 de noviembre de 2018, el Representante a la Cámara por el departamento del V

2. Valle del Cauca Milton Hugo Angulo Viveros, radicó el presente proyecto de ley, el cual fue publicado en la *Gaceta del Congreso* número 1080 de 2018 de fecha 3 de diciembre de 2018.

3. El día 25 de abril 2019 se radicó ponencia para primer debate en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, la cual fue publicada en la *Gaceta del Congreso* número 299 de 2019. Posteriormente el 21 de mayo 2019, fue aprobada con la mayoría de votos exigidos.

II. CONTEXTO DEL PROYECTO DE LEY

La Constitución Política de Colombia contempla en el artículo 2º que, entre otros, son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución. De igual forma señala que las autoridades de la República fueron instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, como también, para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Adicionalmente, la misma norma indica, en el artículo 24, que todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional. Finalmente, es de agregar que en el artículo 82 de la Constitución señala que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. En desarrollo de los mandatos constitucionales enunciados, en el Congreso de la República se han promulgado las siguientes leyes que también concurren como marco legal del presente proyecto de ley, así:

- El 6 de julio del año 2002 se sancionó la Ley 769 “*por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*”, la cual contiene las normas que regulan la circulación de peatones, pasajeros, conductores, agentes de tránsito, vehículos, y en fin, de todos los actores de las vías, tanto públicas como privadas abiertas al público, al igual que las que regulan las actuaciones y procedimientos de las autoridades de tránsito.

- El 29 de diciembre de 2011 se promulgó la Ley 1503 “*por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones*” norma legal que pretende “*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, despertar e incentivar en los nacionales colombianos el espíritu de responsabilidad frente a su manera de actuar y comportarse en la vía*”.

- Para el 27 de diciembre de 2014 se publicó la Ley 1702 “*por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones*” entregándole a la nueva entidad estatal, mediante el mandato legal, la designación como máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, así como la responsabilidad de “*coordinar los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno*”. La misión de la ANSV es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.

Con fundamento en lo anterior, se concluye que, en ejercicio de las atribuciones constitucionales, le corresponde al legislador señalar los derechos y deberes, las obligaciones y prohibiciones de los usuarios de las vías y, por tanto, que es potestad suya introducir modificaciones, adiciones y ajustes, con tal de garantizar la seguridad de todos los ciudadanos.

Objetivos del proyecto de ley:

1. El objetivo central de la medida propuesta es ¡salvar vidas y evitar lesionados! a consecuencia de siniestros de tránsito, a través de la optimización de los mandatos legales vigentes.

2. Complementar las políticas, programas, planes y proyectos que existen en el país, destinados a mejorar la seguridad vial al igual que formar mejor a los ciudadanos en las normas y comportamientos que deben tener, sin importar su medio de desplazamiento.

3. Conminar a los diferentes actores y usuarios de la vía para que desde temprana edad

se acceda a una verdadera formación en hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.

4. Determinación de órbitas, competencias, responsabilidades, obligaciones y fechas límite para cumplirlas, así como determinar la sanción para quien incumpla el mandato legal respecto a la seguridad vial.

Problemáticas a tratar:

1. Los nacionales colombianos, hasta la presente generación, adolecen de formación que oriente en la creación de hábitos y conductas seguras al momento de usar la vía pública.

2. La capacitación dada a los conductores es deficiente, debido a que en su proceso en los Centros de Enseñanza Automovilística las materias relacionadas con seguridad vial no son prioritarias del pènsum reglamentado por el Estado.

4. En seguridad vial no existe un modelo educativo aplicable, como tampoco se ha desarrollado el material didáctico necesario para que se puedan impartir las capacitaciones.

5. La Ley 1503 de 2011 planteó soluciones a la situación conforme a la problemática de su período, pero hoy en día sus vacíos la acercan a la obsolescencia.

6. Los Planes Estratégicos de Seguridad Vial son una norma que no ha sido implementada, comprendida y valorada en su totalidad.

7. Los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) están en cabeza de los Organismos de Tránsito, quienes no estaban ni están preparados (logística/ técnicamente) para la atención de semejante empresa y responsabilidad.

8. No existen términos perentorios en las obligaciones impuestas, ni sanciones que incentiven el cumplimiento del mandato legal.

Problema de accidentalidad:

De acuerdo a las trágicas estadísticas de morbimortalidad que presenta el Instituto Nacional de Medicina Legal, una de las mayores causas de muertes en Colombia son los siniestros de tránsito. De hecho, tan solo durante los últimos 15 años han muerto en Colombia unas 100 mil personas en esta clase de eventos¹. En 2017, casi 20 colombianos murieron y más de 100 sufrieron lesiones a diario en accidentes de tránsito². Peor aún, las medidas tomadas en los últimos años no parecen estar teniendo un buen resultado y desde la expedición de la Ley 1503 de 2011 tanto los casos totales como las tasas de muertes en accidentes de tránsito han tenido una tendencia alcista adicional al dolor y los impactos emocionales que generan los siniestros de tránsito, estos incidentes son una de las mayores afectaciones a nuestro sistema de

¹ Medicina legal (2018). *Respuesta a derecho de petición*.

² Medicina Legal (2018, mayo). *Forensis 2017: Datos para la Vida. Vol. 19, No. 1*.

salud, por las desbordadas cifras que se generan en la atención a víctimas que los sobreviven, teniendo en consideración el altísimo costo de atención de los lesionados e incapacitados que arrojan los referidos siniestros. Así, tan solo en 2017, según el Ministro de Salud, Juan Pablo Uribe Restrepo, “se generaron gastos superiores a los 250 mil millones de pesos para la atención en salud de los accidentes viales”³. Por otro lado, los grandes afectados de estos eventos suelen ser actores vulnerables, como ciclistas o peatones, quienes concentran una proporción altísima de las muertes.

Problemas normativos:

El Congreso de la República, consciente de la gravedad del problema y con el ánimo de conjurar el sufrimiento innecesario que estos decesos causan, el 29 de diciembre de 2011, tramitó la Ley 1503 con la esperanza de sembrar en cada nacional la semilla de la responsabilidad social y generar compromiso personal como usuarios de la vía. Así mismo, se pretendió incluir a todos los actores que puedan generar hábitos tendientes a mejorar nuestra seguridad vial y determinó que los educadores en sus diferentes niveles, los empresarios, la sociedad civil y el Gobierno nacional, todos unidos harían frente a este flagelo y desarrollarían el mandato legal allí proferido.

Para el año 2013, el entonces Gobierno nacional, en ejercicio de la facultad reglamentaria, promulgó el Decreto 2851 “*por el cual se reglamentan los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 9°, 10, 12, 13, 18 y 19 de la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones*”. En un documento de 7 páginas y 15 artículos se desarrolló, al detalle, el mandato legal buscando siempre propagar el espíritu de la seguridad vial. Finalmente, para el año 2014, llenando el vacío de conocimiento acerca de cómo diseñar e implementar un “*Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV)*” el Ministerio de Transporte desarrolló y promulgó la Resolución 1565 “*por la cual se expide la Guía Metodológica para la Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial*”. Con estas acciones legislativas y reglamentarias se definió para todos los actores viales y participantes de la estrategia de concientización, las responsabilidades y obligaciones que se les imponía como sujetos del mandato legal.

A pesar de todo esto, la motivación del Proyecto original expresa que:

“La reiterada comunicación de miembros de varias asociaciones de víctimas, empresarios y educadores se ha evidenciado que el mandato legal impuesto en la Ley 1503 desde el año 2011 no se aplica, o que “*si se aplica*” solo se hace de manera parcial y con personal que no es

competente para desarrollarlo e implementarlo y que por estas causas su alcance frente a la solución del gravísimo problema de mortalidad es precario o casi nulo”⁴.

Medidas propuestas:

1. La ANSV tendrá un rol más claro frente a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV). Al tiempo que se define quiénes son las entidades competentes para realizar las revisiones, capacitaciones y evaluaciones requeridas en los PESV.

2. Determina quién es la entidad competente para supervisar los programas de capacitación y el plazo en que debe promulgarse. Además, se crea un régimen sancionatorio comprensivo para asegurar su aplicación.

3. Se le entrega por mandato legal a la ANSV la obligación para definir los programas de capacitación en las áreas relacionadas con la seguridad vial creando un modelo educativo aplicable, así como también se le endilga la responsabilidad para el desarrollo del material didáctico necesario para que se pueda impartir adecuadamente.

4. Se imponen plazos perentorios para que las instituciones educativas inicien la formación desde temprana edad, en la etapa escolar, para la creación de hábitos y conductas seguras al momento de uso cotidiano de la vía.

5. El presente proyecto incluye a la población más vulnerable y modifica varias leyes para promover que sean sujetos de la formación en seguridad vial la mayor cantidad de usuarios de la vía.

III. DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES

El 21 de mayo de 2019 se llevó a cabo el debate del proyecto de ley en la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes. El coordinador ponente el Representante Milton Hugo Angulo Viveros, explicó el contenido del proyecto de ley, mediante una presentación de los avances del proceso de proyecto de ley e insistió en la necesidad de dar aprobación a esta iniciativa, señaló que es un proyecto que pretende seguridad humana y educación de los actores en la vía, con el propósito de proporcionar mayores estándares de seguridad e incentivar de manera pedagógica, la educación básica que todos los intervinientes en la vía deben guardar y básicamente deben exteriorizar.

En el transcurso del primer debate en la Comisión Sexta de Cámara, se presentaron seis proposiciones modificatorias, eliminatorias, y sustitutivas de diferentes artículos del presente proyecto de ley, en relación con los artículos 1° parágrafo 2°, 2 parágrafo 1°, artículo 8°.

³ Ministerio de Salud (2018, septiembre 20). *La seguridad vial es un asunto vital de salud pública*. Recuperado de: <https://www.minsalud.gov.co/Paginas/La-seguridad-vial-es-un-asunto-vital-de-salud-publica.aspx>

⁴ Cámara de Representantes de Colombia (2018, diciembre 3). *Gaceta del Congreso* número 1080. (pp. 17).

artículo 9°, artículo 10, artículo 15, se recibieron proposiciones de los Representantes, María José Pizarro, Emeterio Montes de Castro, Diego Patiño Amariles, Aquileo Medina las cuales fueron sometidas a votación.

Se aprobaron en bloque los artículos 3°, 4°, 5°, 6°, 7°, 12, 13, 14 y 16 con proposición de modificación, eliminatorias o sustitutivas los artículos 1°, 2°, 8°, 9°, 10, 15. Y mediante constancia el artículo número 11 que quedó como venía del proyecto de ley original.

IV. CONCEPTOS SUMINISTRADOS POR LAS AUTORIDADES CONVOCADAS

El 21 de mayo de 2019, se radica en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes por parte de Federación Nacional de Municipios, el documento que contiene unas observaciones de los Secretarios de Tránsito, representados por el comité del capítulo técnico de autoridades de tránsito, transporte y movilidad de la Federación Colombiana de Municipios.

Haciendo objeciones a los artículos 9°, 11 y 12 del articulado propuesto para primer debate del Proyecto de ley número 284 de 2018 Cámara, observaciones que, las que al parecer no son de recibo de este coordinador ponente, por cuanto, no fueron motivo de proposición alguna por los miembros de la Comisión Sexta.

Así mismo se presentó el día 20 de mayo documento de objeciones de las veedurías de movilidad, documento que fue ampliamente debatido y se incluyen en el documento de modificaciones, dispuesto para segundo debate, modificaciones que han sido propuestas como pliego de esta ponencia.

V. CONTENIDO DE PROYECTO

El presente proyecto de ley busca subsanar las falencias encontradas en la actual normatividad que, debido a la cambiante dinámica del tránsito,

aparece obsoleta e inoperante para conjurar el grave problema de mortalidad en siniestros de tránsito. Fundamentado en:

1. Accidentalidad vial, junto a las tasas de mortalidad y heridos, en Colombia es demasiado alta:

Como ya se pudo apreciar, el país no ha sido exitoso solucionando la problemática de la seguridad vial. Las tasas nacionales de muertes han ascendido a pesar de los intentos de los gobiernos y las leyes del Congreso.

2. Necesidad de medidas legales que obliguen a ello:

El actual marco regulatorio es débil y se presta para dejar sin protección a los eslabones menos fuertes de la sociedad. El Congreso debe legislar para acabar esta situación y dicha legislación debe tener las herramientas necesarias que obliguen a la ejecución de lo planteado, para que las medidas ideadas puedan ser útiles en la lucha contra los accidentes de tránsito y sus consecuencias.

3. Necesidad de mejorar capacitación:

Existen diversas pruebas de cómo una mejor educación y conciencia sobre las reglas de seguridad en la vía, en realidad, salvan vidas. En general, es posible reducir drásticamente la accidentalidad mediante una mejor enseñanza de normas de seguridad, teniendo en consideración que la mayoría de los siniestros suceden porque los usuarios de las vías no contamos con la formación y capacitación técnica necesarias.⁵ Incluso en Colombia, como proporción de muertos en accidentes de tránsito es claro que hay una relación inversamente proporcional entre el nivel máximo de educación obtenido y la probabilidad de morir en uno (ver: Gráfico 4), relación que se mantiene tras ajustar estadísticamente las diferencias poblacionales.

⁵ World Health Organization (s.f.). *Implementing specific interventions to prevent road traffic injuries.*

VI. PLIEGO DE MODIFICACIONES.

Título

Pliego de Modificaciones		
Texto aprobado en Primer Debate en Comisión Sexta	Texto Propuesto para Segundo Debate en la Cámara de Representantes	Justificación
Artículo 1°. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:	Artículo 1°. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:	En el párrafo de contenidos obligatorios, se adiciona la calificación mínima que debe contener, la jornada de capacitación, tiempos e indicadores para cumplir con el fin, no cualquier jornada es determinante para cumplir con la capacitación aquí citada.

Pliego de Modificaciones		
Texto aprobado en Primer Debate en Comisión Sexta	Texto Propuesto para Segundo Debate en la Cámara de Representantes	Justificación
<p><i>“Artículo 12. Toda persona natural o jurídica, entidad, organización, empresa o plataforma tecnológica, del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades utilice, posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores, o que emplee, contrate, administre, afilie, cree membresía o vincule bajo cualquier modalidad, personal de peatones, ciclistas, motociclistas, conductores, u operadores de equipos, contribuirán al objeto de la presente ley.</i></p> <p><i>Para tal efecto, deberán diseñarse Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) que serán revisados cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera. Estos Planes (PESV) desarrollarán el objeto de la Ley 1503 de 2011 y tendrán dos tipos de contenido; los contenidos obligatorios definidos por el presente mandato legal y los variables que se enuncian o los que determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial de acuerdo al indicador o meta que se pretende reducir o alcanzar.</i></p> <p>A.- Contenidos Obligatorios. Los siguientes contenidos serán obligatorios de todos los esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial:</p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Jornadas de capacitación y sensibilización del personal en materia de seguridad vial.</i> <i>2. Compromiso del personal que integra la, entidad, organización, empresa o plataforma tecnológica, del sector público o privado, de cumplir y hacer cumplir fielmente todas las normas de tránsito y especialmente, asegurar el cumplimiento de la regulación vigente en materia de contaminación y óptimas condiciones mecánicas de operación de los vehículos y equipos.</i> <i>3. Garantizar la aptitud física, mental y de coordinación motriz de quienes fungen como conductores u operadores.</i> 	<p><i>“Artículo 12. Toda persona natural o jurídica, entidad, organización, empresa o plataforma tecnológica, del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades utilice, posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores, o que emplee, contrate, administre, afilie, cree membresía o vincule bajo cualquier modalidad, personal de peatones, ciclistas, motociclistas, conductores, u operadores de equipos, contribuirán al objeto de la presente ley.</i></p> <p><i>Para tal efecto, deberán diseñarse Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) que serán revisados cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera. Estos Planes (PESV) desarrollarán el objeto de la Ley 1503 de 2011 y tendrán dos tipos de contenido; los contenidos obligatorios definidos por el presente mandato legal y los variables que se enuncian o los que determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial de acuerdo al indicador o meta que se pretende reducir o alcanzar.</i></p> <p>A.- Contenidos Obligatorios. Los siguientes contenidos serán obligatorios de todos los esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial:</p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Jornadas de capacitación y sensibilización del personal en materia de seguridad vial. <u>La ANSV determinará los programas, tiempos e indicadores mínimos que se deberán aplicar.</u></i> <i>2. Compromiso del personal que integra la, entidad, organización, empresa o plataforma tecnológica, del sector público o privado, de cumplir y hacer cumplir fielmente todas las normas de tránsito y especialmente, asegurar el cumplimiento de la regulación vigente en materia de contaminación y óptimas condiciones mecánicas de operación de los vehículos y equipos.</i> <i>3. Garantizar la aptitud física, mental y de coordinación motriz de quienes fungen como conductores u operadores.</i> 	<p>Esto permite dar sustento legal a la jordana de formación, lo que constituyó una de las observaciones de las veedurías de movilidad.</p>

Pliego de Modificaciones		
Texto aprobado en Primer Debate en Comisión Sexta	Texto Propuesto para Segundo Debate en la Cámara de Representantes	Justificación
<p>B.- Contenidos Variables. Serán contenidos variables de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial los enunciados a continuación o los que reglamente la Agencia Nacional de Seguridad Vial en cada esquema:</p> <p>1. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.</p> <p>2. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.</p> <p>3. Realizar el pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito.</p> <p>4. Conocer y difundir las normas de seguridad vial.”</p>	<p>B.- Contenidos Variables. Serán contenidos variables de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial los enunciados a continuación o los que reglamente la Agencia Nacional de Seguridad Vial en cada esquema:</p> <p>1. Apoyar <u>y colaborar de manera activa con</u> la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.</p> <p>2. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.</p> <p>3. Realizar el pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito <u>debidamente ejecutoriadas.</u></p> <p>4. Conocer y difundir las normas de seguridad vial.</p> <p>5. <u>Definir planes de prevención y atención (antes, durante y después) para eventuales siniestros.”</u></p>	<p>Con esta observación se contribuye con la real y efectiva realización de los objetivos del Estado, en seguridad Vial, sino además genera el compromiso bajando al desarrollo propio de cada actor vial, la ejecución de su seguridad y como resorte el de sus conciudadanos.</p> <p>Se hace esta anotación para preservar el debido proceso y el principio de inocencia de quienes acuden a la suscripción de los planes de seguridad vial.</p> <p>Consecuencia de la línea de tiempo en el efectivo desarrollo de los planes de seguridad vial, está el postulado del tiempo, en esta observación.</p>
<p>Artículo 2º. Adiciónese el artículo 12A a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p>“Artículo 12A. Esquemas de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Existirán los siguientes Esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial para los sujetos destinatarios del artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que serán definidos en función de: i) número de vehículos automotores o no automotores; ii) número de conductores u operadores; iii) tipo de actores viales vinculados; y iv) su impacto en la siniestralidad vial:</p> <p>1. Esquema Micro: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con hasta diez (10) peatones o ciclistas. Para ellos, de manera exclusiva, solo aplicará los numerales obligatorios de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y el numeral 3 de los Contenidos Variables.</p>	<p>Artículo 2º. Adiciónese el artículo 12A a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p>“Artículo 12A. Esquemas de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Existirán los siguientes Esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial para los sujetos destinatarios del artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que serán definidos en función de: i) número de vehículos automotores o no automotores; ii) número de conductores u operadores; iii) tipo de actores viales vinculados; y iv) su impacto en la siniestralidad vial:</p> <p>1. Esquema Micro: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con hasta diez (10) peatones, o ciclistas <u>o usuarios de medios de transporte individual como patines, patinetas o similares, que operen de forma manual, eléctricas o de combustión.</u> Para ellos, de manera exclusiva, solo aplicará los numerales obligatorios de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y el numeral 3 de los Contenidos Variables.</p>	

Pliego de Modificaciones		
Texto aprobado en Primer Debate en Comisión Sexta	Texto Propuesto para Segundo Debate en la Cámara de Representantes	Justificación
<p>2. Esquema básico: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con hasta diez (10) vehículos automotores o hasta diez (10) conductores u operadores. Los obligados a estos planes deberán vincular al Plan los peatones y ciclistas de su entidad.</p> <p>3. Esquema general: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con más de diez (10) vehículos automotores o no automotores y con más de diez (10) conductores. Los obligados a estos planes también deberán vincular al Plan los peatones y ciclistas de su entidad.</p> <p>4. Esquema para empresas de transporte público: Para todas las empresas de transporte, sin importar el número de vehículos o conductores.</p> <p>Parágrafo 1°. La metodología para el diseño, adopción y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, serán establecidos por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de manera diferenciada, en función de la clasificación establecida en el presente artículo a excepción del Esquema Micro.</p> <p>Parágrafo 2°. Solamente las empresas de transporte deberán, además de contar con su Plan Estratégico de Seguridad Vial, registrarlo ante la autoridad de transporte competente, la cual efectuará la inspección, vigilancia y control frente a su cumplimiento.</p>	<p>2. Esquema básico: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con hasta diez (10) vehículos automotores o hasta diez (10) conductores u operadores. Los obligados a estos planes deberán vincular al Plan los peatones y ciclistas de su entidad.</p> <p>3. Esquema general: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con más de diez (10) vehículos automotores o no automotores y con más de diez (10) conductores, <u>ciclistas, peatones, patinadores o similares.</u> Los obligados a estos planes también deberán vincular al Plan los peatones y ciclistas de su entidad.</p> <p>4. Esquema para empresas de transporte público: Para todas las empresas de transporte, sin importar el número de vehículos o conductores.</p> <p>Parágrafo 1°. La metodología para el diseño, adopción y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, serán establecidos por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de manera diferenciada, en función de la clasificación establecida en el presente artículo a excepción del Esquema Micro. <u>Para la adopción de los PESV, la Agencia adelantará mesas de trabajo con participación de los representantes de los usuarios viales.</u></p> <p>Parágrafo 2°. Solamente las empresas de transporte deberán, además de contar con su Plan Estratégico de Seguridad Vial, registrarlo ante la autoridad de transporte competente, la cual efectuará la inspección, vigilancia y control frente a su cumplimiento.</p>	<p>Con esta anotación se hace extensivo el criterio de actualidad de la movilidad en Bogotá, actualizándolo con los avances en la materia o la utilización de medios de transporte antes no contemplados.</p> <p>Con este comentario se pretende vincular a todos los actores viales.</p> <p>Con este comentario se pretende vincular a todos los actores viales.</p> <p>Involucra al competente actual el presupuesto de concertación con los actores de la seguridad vial.</p>

Pliego de Modificaciones		
Texto aprobado en Primer Debate en Comisión Sexta	Texto Propuesto para Segundo Debate en la Cámara de Representantes	Justificación
<p>Parágrafo 3°. En el caso de los vehículos entregados en leasing, renting o arrendamiento financiero, la obligación de adoptar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, será del arrendatario o locatario de los vehículos y no de las entidades financieras que hayan entregado la tenencia, guarda y custodia del vehículo.</p> <p>Parágrafo 4°. Para las entidades públicas el Plan Estratégico de Seguridad Vial deberá ser implementado por el encargado del área administrativo de cada entidad. El incumplimiento del presente mandato legal será considerado falta grave del funcionario.</p> <p>Parágrafo 5°. Los que presten el servicio de transporte escolar de las instituciones educativas formales, públicas o privadas, deberán adoptar el Plan Estratégico de Seguridad Vial y cumplir con los lineamientos específicos que fije la Agencia Nacional de Seguridad Vial mediante resolución. Este acto administrativo definirá al detalle los elementos de seguridad activa y pasiva, exterior e interior, señalización, protocolos y demás, que se deberán aplicar para poder asegurar la integridad de los estudiantes y demás usuarios de la vía mientras se transportan.</p> <p>Parágrafo 6°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial contará con un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la ley, para definir por resolución los componentes de cada Esquema, enunciados en el presente artículo y que deberán cumplir los obligados por la ley exceptuando el esquema micro ya definido”.</p>	<p>Parágrafo 3°. En el caso de los vehículos entregados en leasing, renting o arrendamiento financiero, la obligación de adoptar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, será del arrendatario o locatario de los vehículos y no de las entidades financieras que hayan entregado la tenencia, guarda y custodia del vehículo.</p> <p>Parágrafo 4. Para las entidades públicas el Plan Estratégico de Seguridad Vial deberá ser implementado por el encargado del área administrativo de cada entidad. El incumplimiento del presente mandato legal será considerado falta grave del funcionario.</p> <p>Parágrafo 5°. Los que presten el servicio de transporte escolar de las instituciones educativas formales, públicas o privadas, deberán adoptar el Plan Estratégico de Seguridad Vial y cumplir con los lineamientos específicos que fije la Agencia Nacional de Seguridad Vial mediante resolución. Este acto administrativo definirá al detalle los elementos de seguridad activa y pasiva, exterior e interior, señalización, protocolos y demás, que se deberán aplicar para poder asegurar la integridad de los estudiantes y demás usuarios de la vía mientras se transportan.</p> <p>Parágrafo 6°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial contará con un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la ley, para definir por resolución los componentes de cada Esquema, enunciados en el presente artículo y que deberán cumplir los obligados por la ley exceptuando el esquema micro ya definido”.</p>	<p>Se suprime palabra repetida, que aparece en el texto aprobado en primer debate.</p>

Pliego de Modificaciones		
Texto aprobado en Primer Debate en Comisión Sexta	Texto Propuesto para Segundo Debate en la Cámara de Representantes	Justificación
<p>Artículo 3°. Adiciónese el artículo 12B a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p><i>“Artículo 12B. Usuarios vulnerables. Sin perjuicio de la modalidad de empleo, contrato, administración, afiliación, membresía o vinculación, todas las personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado que desarrollen su objeto social con los usuarios vulnerables en el sistema de movilidad, como son peatones, ciclistas y motociclistas, deberán incorporar a dichos usuarios, en las acciones, mecanismos, estrategias y medidas contempladas en su Plan Estratégico de Seguridad Vial.</i></p> <p><i>Todo peatón, conductor de bicicleta o motocicleta que porte logos o distintivos para transportar o distribuir bienes o servicios, deberá estar adscrito al Plan Estratégico de Seguridad Vial.</i></p> <p><i>Parágrafo Transitorio. Para poder continuar desarrollando su labor de distribución, mensajería o similares, estas personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado estarán obligadas, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la promulgación de la presente norma, para que su personal de peatones, ciclistas o motociclistas, acrediten su aptitud médica para prestar el servicio ante un organismo de apoyo al tránsito habilitados en esta especialidad médica.</i></p> <p><i>Adicionalmente, una vez publicados los programas pedagógicos por parte del ANSV y el Ministerio de Educación, los sujetos destinatarios de la presente norma contarán con otro plazo de seis (6) meses, contado desde la promulgación de los programas, para adelantar las capacitaciones y evaluaciones en Seguridad Vial que determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial”.</i></p>	<p>Artículo 3°. Adiciónese el artículo 12B a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p><i>“Artículo 12B. Usuarios vulnerables. Sin perjuicio de la modalidad de empleo, contrato, administración, afiliación, membresía o vinculación, todas las personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado que desarrollen su objeto social <u>con beneficio económico</u> con los usuarios vulnerables en el sistema de movilidad, como son peatones, ciclistas y motociclistas, deberán incorporar a dichos usuarios, en las acciones, mecanismos, estrategias y medidas contempladas en su Plan Estratégico de Seguridad Vial.</i></p> <p><i>Todo peatón, conductor de bicicleta o motocicleta que porte logos o distintivos para transportar o distribuir bienes o servicios, deberá estar adscrito al Plan Estratégico de Seguridad Vial.</i></p> <p><i>Parágrafo Transitorio. Para poder continuar desarrollando su labor de distribución, mensajería o similares, estas personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado estarán obligadas, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la promulgación de la presente norma, para que su personal de peatones, ciclistas o motociclistas, acrediten su aptitud médica para prestar el servicio ante un organismo de apoyo al tránsito habilitados en esta especialidad médica. Adicionalmente, una vez publicados los programas pedagógicos por parte del ANSV y el Ministerio de Educación, los sujetos destinatarios de la presente norma contarán con otro plazo de seis (6) meses, contado desde la promulgación de los programas, para adelantar las capacitaciones y evaluaciones en Seguridad Vial que determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial”.</i></p>	<p>No solo quienes pertenecen a un gremio o asociación con ánimo de lucro, serían obligados a suscribir un Plan estratégicos de seguridad.</p> <p>Se eliminan de esta categoría quien sin ánimo de lucro utilizan medios de transporte para uso recreativo o simplemente contemplativo.</p>

Pliego de Modificaciones		
Texto aprobado en Primer Debate en Comisión Sexta	Texto Propuesto para Segundo Debate en la Cámara de Representantes	Justificación
<p>Artículo 4°. Adiciónese el Artículo 12C a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p><i>“Artículo 12C. Autoridad competente para el diseño, adopción y seguimiento los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV). La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la responsable y competente de asegurar el cumplimiento de lo establecido en la Ley 1503 de 2011 por lo que queda facultada para reglamentar y realizar el diseño, adopción, seguimiento de todo lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, así como también será responsable, con cargo a sus ingresos por concepto de tasas, para desarrollar, producir y entregar el material didáctico suficiente para formar, en todos los niveles educativos formales, a los usuarios de la vía, así como del material requerido para capacitar o rehabilitar conductores en los organismos de apoyo.</i></p> <p><i>La contratación y distribución del material didáctico como videos, animaciones, cartillas, cursos, digitales o impresos, que se desarrollen deberán ajustarse a subsanar las necesidades de capacitación y a solucionar problemáticas de comportamientos y hábitos en el uso de la vía. Estos elementos deberán ser desarrollados y entregados a los usuarios en un plazo de un (1) año calendario contado desde la promulgación de la presente ley”.</i></p> <p><i>Parágrafo. Todos los PESV deberán estar articulados con el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST, o la norma que la adicione, modifique o sustituya”.</i></p>	Igual	
<p>Artículo 5°. Adiciónese el Artículo 12D a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p>	Igual	

Pliego de Modificaciones		
Texto aprobado en Primer Debate en Comisión Sexta	Texto Propuesto para Segundo Debate en la Cámara de Representantes	Justificación
<p><i>“Artículo 12D. Programas pedagógicos y método educativo en seguridad vial. “La Agencia Nacional de Seguridad Vial en coordinación con el Ministerio de Educación, deberán, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, determinar, desarrollar y publicar los programas pedagógicos obligatorios y el método educativo para impartir las capacitaciones en Seguridad Vial, acordes a los diferentes niveles académicos educativos formales y respetando la autonomía de las instituciones educativas. Igualmente definirá en el mismo plazo los programas pedagógicos que impartirán los Centros de Enseñanza Automovilística a quienes aspiran a obtener o recategorizar la licencia de conductores y los programas que impartirán los Centros Integrales de Atención para rehabilitar conductores infractores”.</i></p>		
<p>Artículo 6º. Mecanismo informático. La Agencia Nacional de Seguridad Vial adelantará las acciones necesarias tendientes a homologar una herramienta informática que permita a la Superintendencia de Transporte, a las Alcaldías Distritales o Municipales o Administradoras de Riesgos Laborales realizar en debida forma la inspección vigilancia y control del cumplimiento de los Planes estratégicos de Seguridad Vial para lo que se otorga un plazo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la norma reglamentaria que defina los Esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial por parte de la Agencia.</p> <p>La herramienta que homologue la Agencia contará con mecanismos de seguimiento, formatos preestablecidos y ruta de procesos (que variarán automáticamente de acuerdo al esquema que deba adoptar la entidad obligada), que servirán de guía para dar cumplimiento al mandato legal, guiando a los obligados en la correcta definición de las líneas de acción e implementación de las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades.</p>	<p>Artículo 6º. Mecanismo informático. La Agencia Nacional de Seguridad Vial adelantará las acciones necesarias tendientes a homologar <u>o adoptar</u> una herramienta informática que permita a la Superintendencia de Transporte, a las Alcaldías Distritales o Municipales o Administradoras de Riesgos Laborales realizar en debida forma la inspección vigilancia y control del cumplimiento de los Planes estratégicos de Seguridad Vial para lo que se otorga un plazo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la norma reglamentaria que defina los Esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial por parte de la Agencia.</p> <p>La herramienta que homologue la Agencia contará con mecanismos de seguimiento, formatos preestablecidos y ruta de procesos (que variarán automáticamente de acuerdo al esquema que deba adoptar la entidad obligada), que servirán de guía para dar cumplimiento al mandato legal, guiando a los obligados en la correcta definición de las líneas de acción e implementación de las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades.</p>	<p>Esta anotación de recibo de las veedurías, equipara las herramientas ya utilizadas por la Superintendencia para el provecho de los Planes Estratégicos de Seguridad, poniendo en relación de igual, la herramienta utilizada por el PESV, con instrumentos con los que hoy cuenta la Superintendencia.</p>

Pliego de Modificaciones		
Texto aprobado en Primer Debate en Comisión Sexta	Texto Propuesto para Segundo Debate en la Cámara de Representantes	Justificación
<p>Artículo 7°. Régimen de Transición. Las personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado que vienen operando al momento de la promulgación de la presente ley o las que se adicionan de acuerdo al nuevo alcance, tendrán un plazo de doce (12) meses para acatar el presente mandato legal contado desde el momento en el que la Agencia defina los componentes de cada Esquema de Plan Estratégico de Seguridad Vial.</p>	Igual	
<p>Artículo 8°. Competencia de los evaluadores y capacitadores. Serán competentes para realizar las pruebas teórico-prácticas de conducción, las capacitaciones en seguridad vial, las revisiones técnico-mecánicas y las evaluaciones para determinar la aptitud física, mental y de coordinación motriz para peatones, conductores u operadores de equipos que se establezcan como desarrollo de los planes estratégicos de seguridad vial los organismos de apoyo al tránsito habilitados por el Ministerio de Transporte, cada uno en su especialidad.</p> <p>Parágrafo 1°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá determinar revisiones, pruebas o evaluaciones adicionales que los organismos de apoyo al tránsito deberán aplicar, de acuerdo con el criterio, meta o indicador de seguridad vial que se busque alcanzar.</p> <p>Parágrafo 2°. Cuando un organismo de tránsito pretenda desarrollar actividades propias de los organismos de apoyo al tránsito deberá cumplir con los mismos requisitos de habilitación de los organismos de apoyo.</p> <p>Parágrafo 3°. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, determinará la certificación en la norma técnica que deberán acreditar los Centros de Reconocimiento de Conductores.</p>	<p>Artículo 8°. Competencia de los evaluadores y capacitadores. Serán competentes para realizar las pruebas teórico-prácticas de conducción, las capacitaciones en seguridad vial, las revisiones técnico-mecánicas y las evaluaciones para determinar la aptitud física, mental y de coordinación motriz para peatones, conductores u operadores de equipos, que se establezcan como desarrollo de los planes estratégicos de seguridad vial los Organismos de Apoyo al Tránsito habilitados por el Ministerio de Transporte cada uno en su especialidad.</p> <p>Parágrafo 1°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá determinar revisiones, pruebas o evaluaciones adicionales que los organismos de apoyo al tránsito deberán aplicar, de acuerdo con el criterio, meta o indicador de seguridad vial que se busque alcanzar.</p> <p>Parágrafo 2°. Cuando un Organismo de Tránsito pretenda desarrollar actividades propias de los Organismos de Apoyo al Tránsito deberá cumplir con los mismos requisitos de habilitación de los organismos de apoyo.</p> <p>Parágrafo 3°. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, determinará la certificación en la norma técnica que deberán acreditar los Centros de Reconocimiento de Conductores. <u>La información sensible relativa a la salud de los conductores consignada en la historia clínica o el certificado gozará de reserva legal y solo podrá ser revisada por el equipo médico que lo diagnostica, las autoridades de control y los usuarios titulares.</u></p>	<p>Con esta observación estamos a haciendo acopio del <i>habeas data</i>, que ampara a todos los usuarios de los centros de reconocimiento acompaña en la expedición de los certificados médicos a los que refiere este parágrafo.</p>

Pliego de Modificaciones		
Texto aprobado en Primer Debate en Comisión Sexta	Texto Propuesto para Segundo Debate en la Cámara de Representantes	Justificación
<p>Parágrafo 4°. La dirección e implementación de los planes estratégicos de seguridad vial deberán ser desarrolladas por profesionales con capacitación en seguridad vial. Igualmente, podrán hacerlo tecnólogos independientes que obtengan certificación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, quien establecerá en un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley, el perfil, los parámetros del tecnólogo y el nivel de experiencia mínima para tal certificación.</p>	<p>Parágrafo 4°. La dirección e implementación de los planes estratégicos de seguridad vial deberán ser desarrolladas por profesionales con capacitación en seguridad vial. Igualmente, podrán hacerlo técnicos o tecnólogos independientes que obtengan certificación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, quien establecerá en un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley el perfil, los parámetros del tecnólogo y el nivel de experiencia mínima para tal certificación.</p>	<p>Amplía el criterio de calificación y nivel de instrucción de quienes impartirían las capacitaciones.</p> <p>Cambio de la Composición gramatical de la palabra.</p>
<p>Artículo 9°. Área de validez y vigencia de las evaluaciones y capacitaciones de los organismos de apoyo. Todas las certificaciones de capacitaciones y evaluaciones que expiden los organismos de apoyo al tránsito son documentos públicos que se expiden de manera virtual y tendrán validez únicamente ante los organismos de tránsito que operen en un radio de cincuenta (50) kilómetros de la sede operativa del organismo de apoyo. Las que se adelanten en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 serán registradas en el RUNT especificando que se tratan de cumplimiento del PESV, tendrán vigencia máxima de dos (2) años y deberán adelantar el procedimiento completo a través de los sistemas de control y vigilancia que homologue la Superintendencia de Transporte.</p> <p>La vigencia de las certificaciones de aptitud física, mental o de coordinación motriz para los conductores y operadores de equipo que no estén vinculados al cumplimiento de los planes estratégicos de seguridad vial tendrá una vigencia máxima de cinco (5) años.</p> <p>Los cursos de rehabilitación de conductores infractores a las normas de tránsito que dictan los organismos de tránsito o los organismos de apoyo al tránsito, para acceder al descuento de que trata el artículo el 136 de la Ley 769 de 2002, tendrán validez en todo el territorio nacional sin perjuicio del lugar donde se cometiere la infracción.</p>	<p>Quedó igual.</p>	

Pliego de Modificaciones		
Texto aprobado en Primer Debate en Comisión Sexta	Texto Propuesto para Segundo Debate en la Cámara de Representantes	Justificación
<p>Artículo 10. Las campañas educativas e informativas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, con cargo a los recursos percibidos, deberá desarrollar anualmente campañas publicitarias de carácter educativo o informativo para los usuarios de la vía. Estas acciones se desplegarán en los medios de comunicación tradicionales, redes sociales o nuevas tecnologías de la comunicación, enfocándose a subsanar las falencias formativas más representativas de cada año.</p> <p>Parágrafo 1° transitorio. La primera campaña que adelantará la ANSV será una informativa, donde explicará a los usuarios cómo se deben adelantar adecuadamente los procesos de formación de conductores, evaluación de la aptitud médica, las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos y la rehabilitación de conductores infractores. Igualmente, informarán al usuario de sus derechos y deberes ante los organismos de apoyo, las obligaciones de estos y el procedimiento técnico o educativo que se va a adelantar.</p> <p>Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte establecerá el cronograma para la aplicación del examen de conocimientos teórico-práctico, que deberán presentar los conductores de motocicletas, por lo menos cada tres años.</p>	<p>Artículo 10. Las campañas educativas e informativas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, con cargo a los recursos percibidos, deberá desarrollar anualmente campañas publicitarias de carácter educativo o informativo para los usuarios de la vía. Estas acciones se desplegarán en los medios de comunicación tradicionales, redes sociales o nuevas tecnologías de la comunicación, enfocándose a subsanar las falencias formativas más representativas de cada año.</p> <p>Parágrafo 1° transitorio. La primera campaña que adelantará la ANSV será una informativa, donde explicará a los usuarios cómo se deben adelantar adecuadamente los procesos de formación de conductores, evaluación de la aptitud médica, las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos y la rehabilitación de conductores infractores. Igualmente, informarán al usuario de sus derechos y deberes ante los organismos de apoyo, las obligaciones de estos y el procedimiento técnico o educativo que se va a adelantar.</p> <p>Parágrafo 2°1. El Ministerio de Transporte establecerá el cronograma para la aplicación del examen de conocimientos teórico-práctico, que deberán presentar los conductores de motocicletas por lo menos cada tres años.</p>	Renumeración de los párrafos.
<p>Artículo 11. Vigilancia, inspección y control. La Superintendencia de Transporte será quien vigile y controle en las organizaciones o empresas de transporte público la correcta implementación y ejecución de los planes estratégicos de seguridad vial.</p> <p>Las alcaldías distritales o municipales vigilarán y controlarán la implementación de los planes estratégicos de seguridad vial de las organizaciones o empresas obligadas en su jurisdicción. Las Administradoras de Riesgos Laborales (ARL) y los certificadores de calidad coadyuvarán a la verificación de la existencia y ejecución de los planes estratégicos de seguridad vial, de tal forma que el cumplimiento del plan sea condición para la asegurabilidad o certificación de la persona natural o jurídica obligada a elaborar el esquema de plan estratégico de seguridad vial correspondiente. Así mismo, deberán remitir la información del incumplimiento a las alcaldías distritales y municipales para que estas adelanten la investigación e impongan las sanciones a que haya lugar, de conformidad con la presente ley.</p>		

Pliego de Modificaciones		
Texto aprobado en Primer Debate en Comisión Sexta	Texto Propuesto para Segundo Debate en la Cámara de Representantes	Justificación
<p>Las secretarías de Educación serán quienes vigilen y aseguren el cumplimiento de lo dispuesto por la Ley 1503 de 2011 para las entidades educativas formales que se encuentran obligadas por el mandato legal.</p>	Igual	
<p>Artículo 12. Sanciones. El incumplimiento a lo dispuesto en la presente ley y lo establecido en la Ley 1503 de 2011, previa investigación administrativa, acarreará las siguientes sanciones:</p> <p>1. Serán sancionados con amonestación escrita todas las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que se rehúsen a presentar los informes o documentos requeridos en el curso de las investigaciones por primera vez.</p> <p>2. Serán sancionados con multas sucesivas mensuales entre cinco (5) y veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes todas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que, a treinta (30) días calendario, mantengan su negativa a presentar los informes o documentos requeridos en el curso de las investigaciones.</p> <p>3. Una sanción de amonestación escrita para todas las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que infrinjan las normas contenidas en esta ley o en la Ley 1503 de 2011 por primera vez.</p> <p>4. Multas entre diez (10) hasta cuarenta (40) salarios mínimos mensuales legales vigentes en el momento de la imposición de la sanción a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que treinta (30) días calendario después de la amonestación escrita persistan en el incumplimiento.</p> <p>5. Multas entre cuarenta (40) hasta ochenta (80) salarios mínimos mensuales legales vigentes en el momento de la imposición de la sanción a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que treinta (30) días después de la primera multa económica persistan en el incumplimiento.</p>		

Pliego de Modificaciones		
Texto aprobado en Primer Debate en Comisión Sexta	Texto Propuesto para Segundo Debate en la Cámara de Representantes	Justificación
<p>6. Multas sucesivas hasta de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes en el momento de la imposición de la sanción a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que después de un mes calendario de impuesta la segunda multa económica persistan en el incumplimiento o permanezcan en rebeldía.</p> <p>7. Suspensión de la habilitación por un periodo de seis (6) meses a todos aquellos organismos de apoyo al tránsito que certifiquen las revisiones, las capacitaciones o las diferentes evaluaciones sin adelantar las correspondientes actividades de apoyo conforme al reglamento vigente o que las adelanten, pero que las registren modificando o alterando los resultados a favor del usuario o accedan abusivamente a las plataformas del Sistema de Control y Vigilancia (Sicov).</p> <p>8. En caso de reincidencia y atendiendo a la gravedad de las faltas, serán sancionados con la cancelación de la habilitación todos aquellos organismos de apoyo al tránsito que reincidan alguna de las causales descritas en el numeral anterior.</p> <p>Parágrafo 1°. Los servidores públicos y los particulares que ejercen funciones públicas y transgredan lo dispuesto en la presente ley y lo establecido en la Ley 1503 de 2011 serán sujetos a las siguientes sanciones:</p> <p>1. Será considerada como falta grave el incumplimiento al presente mandato legal de acuerdo a los plazos aquí establecidos.</p> <p>2. Será falta gravísima contratar con personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares obligadas a implementar los planes estratégicos de seguridad vial y que no cumplan con los mandatos legales respectivos.</p> <p>Parágrafo 2°. Los destinatarios de la presente ley que hagan parte del esquema micro serán sujetos únicamente de amonestación escrita, de conformidad con los numerales 1 y 3 del presente artículo.</p>	<p>7. Suspensión de la habilitación por un periodo de seis (6) meses a todos aquellos Organismos de Apoyo al Tránsito que certifiquen las revisiones, las capacitaciones o las diferentes evaluaciones sin adelantar las correspondientes actividades de apoyo conforme al reglamento vigente o que las adelanten, pero que las registren modificando o alterando los resultados a favor del usuario faltando a la verdad o accedan abusivamente a las plataformas del Sistema de Control y Vigilancia (Sicov).</p>	<p>Se adiciona para mejor entendimiento y comprensión normativa.</p>

Pliego de Modificaciones		
Texto aprobado en Primer Debate en Comisión Sexta	Texto Propuesto para Segundo Debate en la Cámara de Representantes	Justificación
<p>Parágrafo 3°. Para efectos de graduar la multa, se tendrán en cuenta los siguientes criterios en cuanto resultaren aplicables:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Los esquemas de planes estratégicos de seguridad vial a los que pertenezcan las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares objeto de sanción; 2. El daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados; 3. La persistencia en la conducta infractora; 4. La reincidencia en la comisión de las infracciones en materia de seguridad vial; 5. La disposición o no de colaborar con las autoridades competentes; 6. La utilización de medios fraudulentos en la comisión de la infracción o cuando se utiliza a una persona interpuesta para ocultarla o encubrir sus efectos; 7. La renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente; 8. El grado de prudencia o diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas pertinentes. <p>Parágrafo 4°. El destino de las sanciones económicas será el siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Las multas impuestas a las personas naturales o jurídicas, organizaciones, empresas, plataformas tecnológicas o entidades privadas sujetos de la presente ley serán a favor de las alcaldías distritales o municipales, según su jurisdicción. No obstante lo anterior, las multas impuestas a las empresas de transporte público serán a favor de la Superintendencia de Transportes. 2. Las multas impuestas a las entidades educativas del sector privado serán a favor de las secretarías de Educación de su jurisdicción. 		

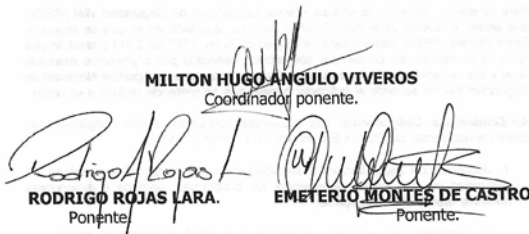
Pliego de Modificaciones		
Texto aprobado en Primer Debate en Comisión Sexta	Texto Propuesto para Segundo Debate en la Cámara de Representantes	Justificación
<p>Artículo 13. Estímulos. La Agencia Nacional de Seguridad Vial creará un concurso nacional en el que participarán, de acuerdo con las diferentes categorías que se determinen, las personas, organizaciones, empresas, entidades, públicas o privadas, obligadas a implementar los PESV y que estén interesadas en participar.</p> <p>Los participantes podrán publicar en sus avisos imágenes corporativas o cualquier publicidad, el reconocimiento otorgado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>La Agencia implementará estímulos adicionales encaminados a premiar el esfuerzo que cualquier persona o entidad realice a favor de la seguridad vial.</p> <p>Las entidades públicas deberán incorporar en sus programas de estímulos y capacitaciones para los funcionarios públicos que, en sus respectivas entidades estatales, sean los encargados de diseñar y ejecutar los planes estratégicos de seguridad vial cuando estos alcancen las metas o indicadores que se propongan.</p> <p>La Agencia contará con un plazo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley para publicar e iniciar los estímulos de que trata el presente artículo.</p>	<p>Artículo 13. Estímulos. La Agencia Nacional de Seguridad Vial creará un concurso nacional en el que participarán, de acuerdo con las diferentes categorías que se determinen, las personas, organizaciones, empresas, entidades, públicas o privadas, obligadas a implementar los PESV y que estén interesadas en participar.</p> <p>Los participantes podrán publicar en sus avisos imágenes corporativas o cualquier publicidad, el reconocimiento otorgado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>La Agencia implementará estímulos adicionales encaminados a premiar el esfuerzo que cualquier persona o entidad realice a favor de la seguridad vial. <u>Los sujetos inmersos en los esquemas micro que den cumplimiento al presente mandato legal tendrán un estímulo especial.</u></p> <p>Las entidades públicas deberán incorporar en sus programas de estímulos y capacitaciones para los funcionarios públicos que, en sus respectivas entidades estatales, sean los encargados de diseñar y ejecutar los planes estratégicos de seguridad vial cuando estos alcancen las metas o indicadores que se propongan.</p> <p>La Agencia contará con un plazo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley para publicar e iniciar los estímulos de que trata el presente artículo.</p>	<p>Se quiere inmiscuir a los planes de seguridad micro en un sistema de estímulos por su gestión y cumplimiento en la suscripción de los PESV.</p>
<p>Artículo 14. Obligación de los PESV para contratar con el Estado. Las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares obligadas a contar con el Plan Estratégico de Seguridad Vial no podrán contratar con el Estado, bajo ninguna modalidad, si no dan cumplimiento al presente mandato legal y demás normas que propendan a la seguridad vial.</p>	<p>Artículo 14. Obligación de implementación de los PESV como requisito para contratar con el Estado. Las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares obligadas a contar con el Plan Estratégico de Seguridad Vial no podrán contratar con el Estado, bajo ninguna modalidad, si no dan cumplimiento al presente mandato legal y demás normas que propendan a la seguridad vial.</p>	<p>Se mejora la redacción del título del artículo toda vez que los PESV no son sujeto de obligación; no obstante, sí se constituyen como requisito para contratar con el Estado.</p>

Pliego de Modificaciones		
Texto aprobado en Primer Debate en Comisión Sexta	Texto Propuesto para Segundo Debate en la Cámara de Representantes	Justificación
<p>Artículo 15. Inspección, vigilancia y control y de las capacitaciones, evaluaciones y revisiones. La inspección, vigilancia y control del cumplimiento de las regulaciones que definen los protocolos de las capacitaciones, evaluaciones, revisiones y rehabilitación de conductores establecidas en normas legales serán responsabilidad de la Superintendencia de Transporte, quien la realizará a través de herramientas informáticas denominadas Sistemas de Control y Vigilancia.</p> <p>La inscripción y trazabilidad de los procedimientos y resultados de las actividades de apoyo se realizarán mediante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), quien almacenará la información de la actividad de apoyo transmitida a través de los sistemas de control de la Superintendencia.</p> <p>La Superintendencia de Transporte realizará, directamente o a través del Sistema de Control y Vigilancia, visitas periódicas a los organismos de apoyo con el fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios.</p> <p>Parágrafo. Sin perjuicio de la contribución especial prevista para los vigilados, con el fin de garantizar la continuidad y sostenibilidad de los sistemas de control y vigilancia electrónicos que actualmente operan por autorización de la Superintendencia de Transporte, esta adjudicará, bajo el esquema de alianza público privada o licitación pública, la operación, mantenimiento y de los sistemas. Hasta tanto sea autorizada la alianza público privada o licitación pública, el sistema continuará funcionando con las empresas homologadas que actualmente prestan el servicio, de conformidad con lo que establece la reglamentación vigente, garantizando a los usuarios de los organismos de apoyo y de tránsito la plena información de los valores que se les facturan por cada concepto.</p>	<p>Igual</p>	
<p>Artículo 16. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>	<p>Igual</p>	

VII. PROPOSICIÓN.

Con base en las anteriores consideraciones y en cumplimiento del procedimiento legislativo y los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presentamos ponencia favorable y en consecuencia solicitamos muy atentamente a los miembros de la plenaria de la Cámara de Representantes dar segundo debate al proyecto de ley número 284 de 2018 Cámara, por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito con las modificaciones propuestas.

De los honorables Representantes,



MILTON HUGO ANGULO VIVEROS
 Coordinador ponente.

RODRIGO ROJAS LARA
 Ponente.

EMETERIO MONTES DE CASTRO
 Ponente.

**TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO
DEBATE DEL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 284 DE 2018 CÁMARA**

*por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley
1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en
seguridad vial y tránsito.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

“Artículo 12. Toda persona natural o jurídica, entidad, organización, empresa o plataforma tecnológica, del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades utilice, posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate o administre flotas de vehículos automotores o no automotores, o que emplee, contrate, administre, afilie, cree membresía o vincule bajo cualquier modalidad, personal de peatones, ciclistas, motociclistas, conductores, u operadores de equipos, contribuirá al objeto de la presente ley.

Para tal efecto, deberán diseñarse planes estratégicos de seguridad vial (PESV), que serán revisados cada dos (2) años para ser ajustados en lo que se requiera. Estos planes (PESV) desarrollarán el objeto de la Ley 1503 de 2011 y tendrán dos tipos de contenido; los contenidos obligatorios definidos por el presente mandato legal y los variables que se enuncian o los que determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial de acuerdo al indicador o meta que se pretende reducir o alcanzar.

A. Contenidos obligatorios. Los siguientes contenidos serán obligatorios de todos los esquemas de planes estratégicos de seguridad vial:

1. Jornadas de capacitación y sensibilización del personal en materia de seguridad vial. La ANSV determinará los programas, tiempos e indicadores mínimos que se deberán aplicar.

1. Compromiso del personal que integra la entidad, organización, empresa o plataforma tecnológica, del sector público o privado, de cumplir y hacer cumplir fielmente todas las normas de tránsito y especialmente asegurar el cumplimiento de la regulación vigente en materia de contaminación y óptimas condiciones mecánicas de operación de los vehículos y equipos, donde la ANSV determinará

2. Garantizar la aptitud física, mental y de coordinación motriz de quienes fungen como conductores u operadores.

B. Contenidos variables. Serán contenidos variables de los planes estratégicos de seguridad vial los enunciados a continuación o los que reglamente la Agencia Nacional de Seguridad Vial en cada esquema:

1. Apoyar y colaborar de manera activa con la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.

2. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.

3. Realizar el pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito debidamente ejecutoriadas.

4. Conocer y difundir las normas de seguridad vial.

5. Definir planes de prevención y atención (antes, durante y después) para eventuales siniestros.”

Artículo 2º. Adiciónese el artículo 12A a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

“Artículo 12A. Esquemas de los planes estratégicos de seguridad vial. Existirán los siguientes esquemas de planes estratégicos de seguridad vial para los sujetos destinatarios del artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que serán definidos en función de i) número de vehículos automotores o no automotores; ii) número de conductores u operadores; iii) tipo de actores viales vinculados; y iv) su impacto en la siniestralidad vial:

1. Esquema micro: Se aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinados en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con hasta diez (10) peatones, ciclistas, o usuarios de medios de transporte individual, como patines, patinetas o similares, que operen de forma manual, eléctricos o de combustión. Para ellos, de manera exclusiva, solo se aplicarán los numerales obligatorios de los planes estratégicos de seguridad vial y el numeral 3 de los contenidos variables.

2. *Esquema básico: Se aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinados en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con hasta diez (10) vehículos automotores o hasta diez (10) conductores u operadores. Los obligados a estos planes deberán vincular al Plan los peatones y ciclistas de su entidad.*

3. *Esquema general: Se aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinados en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con más de diez (10) vehículos automotores o no automotores y con más de diez (10) conductores, ciclistas, peatones, patinadores o similares. Los obligados a estos planes también deberán vincular al Plan los peatones y ciclistas de su entidad.*

4. *Esquema para empresas de transporte público: Para todas las empresas de transporte, sin importar el número de vehículos o conductores.*

Parágrafo 1°. *La metodología para el diseño, adopción y seguimiento de los planes estratégicos de seguridad vial será establecida por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de manera diferenciada en función de la clasificación establecida en el presente artículo, a excepción del esquema micro. Para la adopción de los PESV, la Agencia adelantará mesas de trabajo con participación de los representantes de los usuarios viales.*

Parágrafo 2°. *Solamente las empresas de transporte deberán, además de contar con su plan estratégico de seguridad vial, registrarlo ante la autoridad de transporte competente, la cual efectuará la inspección, vigilancia y control frente a su cumplimiento.*

Parágrafo 3°. *En el caso de los vehículos entregados en leasing, renting o arrendamiento financiero, la obligación de adoptar e implementar el plan estratégico de seguridad vial será del arrendatario o locatario de los vehículos y no de las entidades financieras que hayan entregado la tenencia, guarda y custodia del vehículo.*

Parágrafo 4°. *Para las entidades públicas, el plan estratégico de seguridad vial deberá ser implementado por el encargado del área administrativa de cada entidad. El incumplimiento del presente mandato legal será considerado falta grave del funcionario.*

Parágrafo 5°. *Los que presten el servicio transporte escolar de las instituciones educativas formales, públicas o privadas, deberán adoptar el plan estratégico de seguridad vial y cumplir con los lineamientos específicos que fije la Agencia Nacional de Seguridad Vial mediante resolución. Este acto administrativo definirá al detalle los elementos de seguridad activa y pasiva, exterior e interior, señalización, protocolos y demás que se deberán aplicar para poder asegurar la*

integridad de los estudiantes y demás usuarios de la vía mientras se transportan.

Parágrafo 6°. *La Agencia Nacional de Seguridad Vial contará con un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la ley para definir por resolución los componentes de cada esquema enunciados en el presente artículo y que deberán cumplir los obligados por la ley, exceptuando el esquema micro ya definido”.*

Artículo 3°. *Adiciónese el artículo 12B a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:*

“Artículo 12B. Usuarios vulnerables. *Sin perjuicio de la modalidad de empleo, contrato, administración, afiliación, membresía o vinculación, todas las personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas del sector público o privado que desarrollen su objeto social con beneficio económico con los usuarios vulnerables en el sistema de movilidad, como son peatones, ciclistas y motociclistas, deberán incorporar a dichos usuarios en las acciones, mecanismos, estrategias y medidas contempladas en su plan estratégico de seguridad vial.*

Todo peatón, conductor de bicicleta o motocicleta que porte logos o distintivos para transportar o distribuir bienes o servicios deberá estar adscrito al Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Parágrafo transitorio. *Para poder continuar desarrollando su labor de distribución, mensajería o similares, estas personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado, estarán obligadas, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la promulgación de la presente norma, a que su personal de peatones, ciclistas o motociclistas acredite su aptitud médica para prestar el servicio ante un organismo de apoyo al tránsito habilitados en esta especialidad médica. Adicionalmente, una vez publicados los programas pedagógicos por parte del ANSV y el Ministerio de Educación, los sujetos destinatarios de la presente norma contarán con otro plazo de seis (6) meses, contado desde la promulgación de los programas, para adelantar las capacitaciones y evaluaciones en seguridad vial que determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial”.*

Artículo 4°. *Adiciónese el artículo 12C a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:*

“Artículo 12C. Autoridad competente para el diseño, adopción y seguimiento a los planes estratégicos de seguridad vial (PESV). *La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la responsable y competente de asegurar el cumplimiento de lo establecido en la Ley 1503 de 2011, por lo que queda facultada para reglamentar y realizar el diseño, adopción, seguimiento de todo lo relacionado con los planes estratégicos de seguridad vial, así como también será responsable, con cargo a sus*

ingresos por concepto de tasas, para desarrollar, producir y entregar el material didáctico suficiente para formar, en todos los niveles educativos formales, a los usuarios de la vía, así como del material requerido para capacitar o rehabilitar conductores en los organismos de apoyo.

La contratación y distribución del material didáctico como videos, animaciones, cartillas, cursos, digitales o impresos que se desarrollen deberán ajustarse a subsanar las necesidades de capacitación y a solucionar problemáticas de comportamientos y hábitos en el uso de la vía. Estos elementos deberán ser desarrollados y entregados a los usuarios en un plazo de un (1) año calendario contado desde la promulgación de la presente ley”.

Parágrafo. *Todos los PESV deberán estar articulados con el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST o la norma que la adicione, modifique o sustituya”.*

Artículo 5°. Adiciónese el artículo 12D a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

“Artículo 12D. Programas pedagógicos y método educativo en seguridad vial. *La Agencia Nacional de Seguridad Vial, en coordinación con el Ministerio de Educación, deberá, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, determinar, desarrollar y publicar los programas pedagógicos obligatorios y el método educativo para impartir las capacitaciones en seguridad vial acordes a los diferentes niveles académicos educativos formales y respetando la autonomía de las instituciones educativas. Igualmente, definirá en el mismo plazo los programas pedagógicos que impartirán los centros de enseñanza automovilística a quienes aspiran a obtener o recategorizar la licencia de conductores y los programas que impartirán los centros integrales de atención para rehabilitar conductores infractores”.*

Artículo 6°. Mecanismo informático. La Agencia Nacional de Seguridad Vial adelantará las acciones necesarias tendientes a homologar o adoptar una herramienta informática que permita a la Superintendencia de Transporte, a las alcaldías distritales o municipales o administradoras de riesgos laborales realizar en debida forma la inspección, vigilancia y control del cumplimiento de los planes estratégicos de seguridad vial, para lo que se otorga un plazo de seis (6) meses contado a partir de la promulgación de la norma reglamentaria que defina los esquemas de planes estratégicos de seguridad vial por parte de la Agencia.

La herramienta que homologue la Agencia contará con mecanismos de seguimiento, formatos preestablecidos y ruta de procesos (que variarán automáticamente de acuerdo al esquema que deba adoptar la entidad obligada), que servirán de guía para dar cumplimiento al mandato legal, guiando a los obligados en la correcta definición

de las líneas de acción e implementación de las acciones, mecanismos, estrategias y medidas que deberán adoptar las diferentes entidades.

Artículo 7°. Régimen de transición. Las personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado, que vienen operando en el momento de la promulgación de la presente ley o las que se adicionan de acuerdo al nuevo alcance tendrán un plazo de doce (12) meses para acatar el presente mandato legal contado desde el momento en el que la Agencia defina los componentes de cada esquema de Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Artículo 8°. Competencia de los evaluadores y capacitadores. Serán competentes para realizar las pruebas teórico-prácticas de conducción, las capacitaciones en seguridad vial, las revisiones técnico-mecánicas y las evaluaciones para determinar la aptitud física, mental y de coordinación motriz para peatones, conductores u operadores de equipos, que se establezcan como desarrollo de los planes estratégicos de seguridad vial, los Organismos de Apoyo al Tránsito habilitados por el Ministerio de Transporte cada uno en su especialidad.

Parágrafo 1°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá determinar revisiones, pruebas, o evaluaciones adicionales que los organismos de apoyo al tránsito deberán aplicar, de acuerdo con el criterio, meta o indicador de seguridad vial que se busque alcanzar.

Parágrafo 2°. Cuando un Organismo de Tránsito pretenda desarrollar actividades propias de los Organismos de Apoyo al Tránsito deberá cumplir con los mismos requisitos de habilitación de los organismos de apoyo.

Parágrafo 3°. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, determinará la certificación en la norma técnica que deberán acreditar los Centros de Reconocimiento de Conductores. La información sensible relativa a la salud de los conductores consignada en la historia clínica o el certificado gozará de reserva legal y solo podrá ser revisada por el equipo médico que lo diagnostica, las autoridades de control y los usuarios titulares.

Parágrafo 4°. La dirección e implementación de los planes estratégicos de seguridad vial deberán ser desarrollados por profesionales con capacitación en seguridad vial, igualmente podrán hacerlo técnicos o tecnólogos independientes que obtengan certificación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, quien establecerá en un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley, el perfil, los parámetros del tecnólogo y el nivel de experiencia mínima para tal certificación.

Artículo 9°. Área de validez y vigencia de las evaluaciones y capacitaciones de los organismos de

apoyo. Todas las certificaciones de capacitaciones y evaluaciones que expiden los Organismos de Apoyo al Tránsito son documentos públicos que se expiden de manera virtual y tendrán validez únicamente ante los Organismos de Tránsito que operen en un radio de cincuenta (50) kilómetros de la sede operativa del Organismo de Apoyo. Las que se adelanten en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 serán registradas en el RUNT especificando que se tratan de cumplimiento del PESV, tendrán vigencia máxima de dos (2) años y deberán adelantar el procedimiento completo a través de los Sistemas de Control y Vigilancia que homologue la Superintendencia de Transporte.

La vigencia de las certificaciones de aptitud física, mental o de coordinación motriz para los conductores y operadores de equipo que no estén vinculados al cumplimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial tendrán una vigencia máxima de cinco (5) años.

Los cursos de rehabilitación de conductores infractores a las normas de tránsito que dictan los Organismos de Tránsito o los Organismos de Apoyo al Tránsito, para acceder al descuento de que trata el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, tendrán validez en todo el territorio nacional sin perjuicio del lugar donde se cometiere la infracción.

Artículo 10. Las campañas educativas e informativas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, con cargo a los recursos percibidos deberá desarrollar anualmente campañas publicitarias de carácter educativo o informativo para los usuarios de la vía. Estas acciones se desplegarán en los medios de comunicación tradicionales, redes sociales o nuevas tecnologías de la comunicación, enfocándose a subsanar las falencias formativas más representativas de cada año.

Parágrafo transitorio. La primera campaña que adelantará la ANSV será una informativa, donde explicará a los usuarios cómo se deben adelantar adecuadamente los procesos de formación de conductores, evaluación de la aptitud médica, las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos y la rehabilitación de conductores infractores. Igualmente, informarán al usuario de sus derechos y deberes ante los organismos de apoyo, las obligaciones de estos y el procedimiento técnico o educativo que se va a adelantar.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte establecerá el cronograma para la aplicación del examen de conocimientos teórico-práctico, que deberán presentar los conductores de motocicletas, por lo menos cada tres años.

Artículo 11. Vigilancia, inspección y control. La Superintendencia de Transporte será quien vigile y controle en las organizaciones o empresas de transporte público la correcta implementación y ejecución de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Las Alcaldías Distritales o Municipales vigilarán y controlarán la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial de las organizaciones o empresas obligadas en su jurisdicción. Las Administradoras de Riesgos Laborales (ARL) y los certificadores de calidad, coadyuvarán a la verificación de la existencia y ejecución de los planes estratégicos de seguridad vial, de tal forma que el cumplimiento del plan sea condición para la asegurabilidad o certificación de la persona natural o jurídica obligada a elaborar el esquema de plan estratégico de seguridad vial correspondiente. Así mismo, deberán remitir la información del incumplimiento a las Alcaldías Distritales y Municipales para que estas adelanten la investigación e impongan las sanciones a que haya lugar, de conformidad con la presente ley.

Las Secretarías de Educación serán quienes vigilen y aseguren el cumplimiento de lo dispuesto por la Ley 1503 de 2011 para las entidades educativas formales que se encuentran obligadas por el mandato legal.

Artículo 12. Sanciones. El incumplimiento a lo dispuesto en la presente ley y lo establecido en la Ley 1503 de 2011 previa investigación administrativa, acarreará las siguientes sanciones:

1. Serán sancionados con amonestación escrita todas las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que se rehúsen a presentar los informes o documentos requeridos en el curso de las investigaciones, por primera vez.

2. Serán sancionados con multas sucesivas mensuales entre cinco (5) y veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes todas las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que, a treinta (30) días calendario, mantengan su negativa a presentar los informes o documentos requeridos en el curso de las investigaciones.

3. Una sanción de amonestación escrita, para todas las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que infrinjan las normas contenidas en esta ley o en la Ley 1503 de 2011, por primera vez.

4. Multas entre diez (10) hasta cuarenta (40) salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que treinta (30) días calendario después de la amonestación escrita persistan en el incumplimiento.

5. Multas entre cuarenta (40) hasta ochenta (80) salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que treinta (30) días después de la primera multa económica persistan en el incumplimiento.

6. Multas sucesivas hasta de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que después de un mes calendario de impuesta la segunda multa económica persistan en el incumplimiento o permanezca en rebeldía.

7. Suspensión de la habilitación por un periodo de seis (6) meses a todos aquellos Organismos de Apoyo al Tránsito que certifiquen las revisiones, las capacitaciones o las diferentes evaluaciones sin adelantar las correspondientes actividades de apoyo conforme al reglamento vigente o que las adelanten, pero que las registren modificando o alterando los resultados a favor del usuario faltando a la verdad o accedan abusivamente a las plataformas del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV).

8. En caso de reincidencia y atendiendo a la gravedad de las faltas, serán sancionados con la cancelación de la habilitación a todos aquellos Organismos de Apoyo al Tránsito que reincidan en alguna de las causales descritas en el numeral anterior.

Parágrafo 1°. Los servidores públicos y los particulares que ejercen funciones públicas y trasgredan lo dispuesto en la presente ley y lo establecido en la Ley 1503 de 2011, serán sujetos a las siguientes sanciones:

1. Será considerada como falta grave el incumplimiento al presente mandato legal de acuerdo a los plazos aquí establecidos.

2. Será falta gravísima contratar con personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares obligadas a implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y que no cumplan con los mandatos legales respectivos.

Parágrafo 2°. Los destinatarios de la presente ley que hagan parte del Esquema micro, serán sujetos únicamente de amonestación escrita, de conformidad con los numerales 1 y 3 del presente artículo.

Parágrafo 3°. Para efectos de graduar la multa, se tendrán en cuenta los siguientes criterios, en cuanto resultaren aplicables:

1. Los Esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial a los que pertenezcan las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares objeto de sanción.

2. El daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados.

3. La persistencia en la conducta infractora.

4. La reincidencia en la comisión de las infracciones en materia de seguridad vial.

5. La disposición o no de colaborar con las autoridades competentes.

6. La utilización de medios fraudulentos en la comisión de la infracción o cuando se utiliza a

una persona interpuesta para ocultarla o encubrir sus efectos.

7. La renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente.

8. El grado de prudencia o diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas pertinentes.

Parágrafo 4°. El destino de las sanciones económicas será el siguiente:

1. Las multas impuestas a las personas naturales o jurídicas, organizaciones, empresas, plataformas tecnológicas o entidades privadas, sujetos de la presente ley, serán a favor de las Alcaldías Distritales o Municipales, según su jurisdicción. No obstante lo anterior, las multas impuestas a las empresas de transporte público que serán a favor de la Superintendencia de Transportes.

2. Las multas impuestas a las entidades educativas del sector privado, serán a favor de las Secretarías de Educación de su Jurisdicción.

Artículo 13. Estímulos. La Agencia Nacional de Seguridad Vial creará un concurso nacional en el que participarán, de acuerdo con las diferentes categorías que se determinen, las personas, organizaciones, empresas, entidades públicas o privadas, obligadas a implementar los PESV y que estén interesadas en participar.

Los participantes podrán publicar en sus avisos, imágenes corporativas o cualquier publicidad, el reconocimiento otorgado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

La Agencia implementará estímulos adicionales, encaminados a premiar el esfuerzo que cualquier persona o entidad realice a favor de la seguridad vial. Los sujetos inmersos en los esquemas micro que den cumplimiento al presente mandato legal tendrán un estímulo especial.

Las entidades públicas deberán incorporar en sus programas de estímulos y capacitaciones para los funcionarios públicos que, en sus respectivas entidades estatales, sean los encargados de diseñar y ejecutar los planes estratégicos de seguridad vial, cuando estos alcancen las metas o indicadores que se propongan.

La Agencia contará con un plazo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley para publicar e iniciar los estímulos de que trata el presente artículo.

Artículo 14. Obligación de implementación de los PESV como requisito para contratar con el Estado. Las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares obligadas a contar con el Plan Estratégico de Seguridad Vial no podrán contratar con el Estado, bajo ninguna modalidad, si no dan cumplimiento al presente mandato legal y demás normas que propendan por la seguridad vial.

Artículo 15. Inspección, vigilancia y control y de las capacitaciones, evaluaciones y revisiones. La inspección, vigilancia y control del cumplimiento de las regulaciones que definen los protocolos de las capacitaciones, evaluaciones, revisiones y rehabilitación de conductores establecidas en normas legales serán responsabilidad de la Superintendencia de Transporte quien la realizará a través de herramientas informáticas denominados Sistemas de Control y Vigilancia.

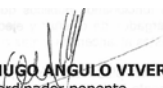
La inscripción y trazabilidad de los procedimientos y resultados de las actividades de apoyo se realizarán mediante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) quien almacenará la información de la actividad de apoyo transmitida a través de los Sistemas de Control de la Superintendencia.


La Superintendencia de Transporte realizará, directamente o a través del Sistema de Control y Vigilancia, visitas periódicas a los organismos de apoyo, con el fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios.

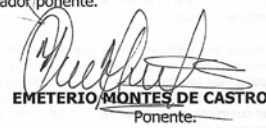
Parágrafo. Sin perjuicio de la contribución especial prevista para los vigilados, con el fin de garantizar la continuidad y sostenibilidad de los sistemas de control y vigilancia electrónicos que actualmente operan por autorización de la Superintendencia de Transporte, esta adjudicará bajo el esquema de alianza público-privada o licitación pública, la operación, mantenimiento y de los sistemas. Hasta tanto sea autorizada la alianza público-privada o licitación pública, el sistema continuará funcionando con las empresas homologadas que actualmente prestan el servicio, de conformidad con lo que establece la reglamentación vigente, garantizando a los usuarios de los organismos de apoyo y de tránsito, la plena información de los valores que se le facturan por cada concepto.

Artículo 16. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

De los señores Representantes,


MILTON HUGO ANGULO VIVEROS
Coordinador ponente.


RODRIGO ROJAS LARA.
Ponente.


EMETERIO MONTES DE CASTRO
Ponente.

CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA PARA
SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D. C., 30 de mayo de 2019

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el pliego de modificaciones, el texto que se propone para segundo debate y el texto aprobado en primer debate del Proyecto de ley número 284 de 2018 Cámara, *por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito.*

La ponencia fue firmada por los honorables Representantes *Milton Angulo* (Ponente Coordinador), *Rodrigo Rojas*, *Emeterio Montes*.

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6 - 239/ del 30 de mayo de 2019, se solicita la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República.


DIANA MARCELA MORALES ROJAS
Secretaria General

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA VEINTIUNO (21) DE MAYO DE 2019,

AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 284 DE 2018 CÁMARA

por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

“Artículo 12. Toda persona natural o jurídica, entidad, organización, empresa o plataforma tecnológica, del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades utilice, posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores, o que emplee, contrate, administre, afilie, cree membresía o vincule bajo cualquier modalidad, personal de peatones, ciclistas, motociclistas, conductores, u operadores de equipos, contribuirán al objeto de la presente ley.

Para tal efecto, deberán diseñarse Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) que serán revisados cada dos (2) años para ser ajustado en lo que se requiera. Estos Planes (PESV) desarrollarán el objeto de la Ley 1503 de 2011 y tendrán dos tipos de contenido; los contenidos obligatorios definidos por el presente mandato legal y los variables que se enuncian o los que determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial

de acuerdo al indicador o meta que se pretende reducir o alcanzar.

A. Contenidos Obligatorios. Los siguientes contenidos serán obligatorios de todos los esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial:

1. Jornadas de capacitación y sensibilización del personal en materia de seguridad vial.

2. Compromiso del personal que integra la entidad, organización, empresa o plataforma tecnológica, del sector público o privado, de cumplir y hacer cumplir fielmente todas las normas de tránsito y especialmente, asegurar el cumplimiento de la regulación vigente en materia de contaminación y óptimas condiciones mecánicas de operación de los vehículos y equipos.

3. Garantizar la aptitud física, mental y de coordinación motriz de quienes fungen como conductores u operadores.

B. Contenidos Variables. Serán contenidos variables de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial los enunciados a continuación o los que reglamente la Agencia Nacional de Seguridad Vial en cada esquema:

1. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.

2. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.

3. Realizar el pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito.

4. Conocer y difundir las normas de seguridad vial”.

Artículo 2°. Adiciónese el artículo 12A a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

“Artículo 12A. Esquemas de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Existirán los siguientes Esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial para los sujetos destinatarios del artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que serán definidos en función de: i) número de vehículos automotores o no automotores; ii) número de conductores u operadores; iii) tipo de actores viales vinculados; y iv) su impacto en la siniestralidad vial:

1. Esquema Micro: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con hasta diez (10) peatones o ciclistas. Para ellos, de manera exclusiva, solo aplicará los numerales obligatorios de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y el numeral 3 de los Contenidos Variables.

2. Esquema básico: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el artículo 12

de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con hasta diez (10) vehículos automotores o hasta diez (10) conductores u operadores. Los obligados a estos planes deberán vincular al Plan los peatones y ciclistas de su entidad.

3. Esquema general: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con más de diez (10) vehículos automotores o no automotores y con más de diez (10) conductores. Los obligados a estos planes también deberán vincular al Plan los peatones y ciclistas de su entidad.

4. Esquema para empresas de transporte público: Para todas las empresas de transporte, sin importar el número de vehículos o conductores.

Parágrafo 1°. La metodología para el diseño, adopción y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, serán establecidos por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de manera diferenciada, en función de la clasificación establecida en el presente artículo a excepción del Esquema Micro.

Parágrafo 2°. Solamente las empresas de transporte deberán, además de contar con su Plan Estratégico de Seguridad Vial, registrarlo ante la autoridad de transporte competente, la cual efectuará la inspección, vigilancia y control frente a su cumplimiento.

Parágrafo 3°. En el caso de los vehículos entregados en leasing, renting o arrendamiento financiero, la obligación de adoptar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, será del arrendatario o locatario de los vehículos y no de las entidades financieras que hayan entregado la tenencia, guarda y custodia del vehículo.

Parágrafo 4°. Para las entidades públicas el Plan Estratégico de Seguridad Vial deberá ser implementado por el encargado del área administrativa de cada entidad. El incumplimiento del presente mandato legal será considerado falta grave del funcionario.

Parágrafo 5°. Los que presten el servicio de transporte escolar de las instituciones educativas formales, públicas o privadas, deberán adoptar el Plan Estratégico de Seguridad Vial y cumplir con los lineamientos específicos que fije la Agencia Nacional de Seguridad Vial mediante resolución. Este acto administrativo definirá al detalle los elementos de seguridad activa y pasiva, exterior e interior, señalización, protocolos y demás, que se deberán aplicar para poder asegurar la integridad de los estudiantes y demás usuarios de la vía mientras se transportan.

Parágrafo 6°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial contará con un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la ley, para definir por resolución

los componentes de cada esquema, enunciados en el presente artículo y que deberán cumplir los obligados por la ley exceptuando el esquema micro ya definido”.

Artículo 3°. Adiciónese el artículo 12B a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

“Artículo 12B. Usuarios vulnerables. Sin perjuicio de la modalidad de empleo, contrato, administración, afiliación, membresía o vinculación, todas las personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado que desarrollen su objeto social con los usuarios vulnerables en el sistema de movilidad, como son peatones, ciclistas y motociclistas, deberán incorporar a dichos usuarios, en las acciones, mecanismos, estrategias y medidas contempladas en su Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Todo peatón, conductor de bicicleta o motocicleta que porte logos o distintivos para transportar o distribuir bienes o servicios, deberá estar adscrito al Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Parágrafo transitorio. Para poder continuar desarrollando su labor de distribución, mensajería o similares, estas personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado estarán obligadas, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la promulgación de la presente norma, para que su personal de peatones, ciclistas o motociclistas, acrediten su aptitud médica para prestar el servicio ante un organismo de apoyo al tránsito habilitados en esta especialidad médica. Adicionalmente, una vez publicados los programas pedagógicos por parte del ANSV y el Ministerio de Educación, los sujetos destinatarios de la presente norma contarán con otro plazo de seis (6) meses, contado desde la promulgación de los programas, para adelantar las capacitaciones y evaluaciones en Seguridad Vial que determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial”.

Artículo 4°. Adiciónese el artículo 12C a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

“Artículo 12C. Autoridad competente para el diseño, adopción y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV). La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la responsable y competente de asegurar el cumplimiento de lo establecido en la Ley 1503 de 2011 por lo que queda facultada para reglamentar y realizar el diseño, adopción, seguimiento de todo lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, así como también será responsable, con cargo a sus ingresos por concepto de tasas, para desarrollar, producir y entregar el material didáctico suficiente para formar, en todos los niveles educativos formales, a los usuarios de la vía, así como del

material requerido para capacitar o rehabilitar conductores en los organismos de apoyo.

La contratación y distribución del material didáctico como videos, animaciones, cartillas, cursos, digitales o impresos, que se desarrollen deberán ajustarse a subsanar las necesidades de capacitación y a solucionar problemáticas de comportamientos y hábitos en el uso de la vía. Estos elementos deberán ser desarrollados y entregados a los usuarios en un plazo de un (1) año calendario contado desde la promulgación de la presente ley”.

Parágrafo. Todos los PESV deberán estar articulados con el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST, o la norma que la adicione, modifique o sustituya”.

Artículo 5°. Adiciónese el artículo 12D a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:

“Artículo 12D. Programas pedagógicos y método educativo en seguridad vial. La Agencia Nacional de Seguridad Vial en coordinación con el Ministerio de Educación, deberán, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, determinar, desarrollar y publicar los programas pedagógicos obligatorios y el método educativo para impartir las capacitaciones en Seguridad Vial, acordes a los diferentes niveles académicos educativos formales y respetando la autonomía de las instituciones educativas. Igualmente definirá en el mismo plazo los programas pedagógicos que impartirán los Centros de Enseñanza Automovilística a quienes aspiran a obtener o recategorizar la licencia de conductores y los programas que impartirán los Centros Integrales de Atención para rehabilitar conductores infractores”.

Artículo 6°. Mecanismo informático. La Agencia Nacional de Seguridad Vial adelantará las acciones necesarias tendientes a homologar una herramienta informática que permita a la Superintendencia de Transporte, a las Alcaldías Distritales o Municipales o Administradoras de Riesgos Laborales realizar en debida forma la inspección vigilancia y control del cumplimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial para lo que se otorga un plazo de seis (6) meses contado a partir de la promulgación de la norma reglamentaria que defina los Esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial por parte de la Agencia.

La herramienta que homologue la Agencia contará con mecanismos de seguimiento, formatos preestablecidos y ruta de procesos (que variarán automáticamente de acuerdo al esquema que deba adoptar la entidad obligada), que servirán de guía para dar cumplimiento al mandato legal, guiando a los obligados en la correcta definición de las líneas de acción e implementación de las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades.

Artículo 7°. Régimen de transición. Las personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado que vienen operando al momento de la promulgación de la presente ley o las que se adicionan de acuerdo al nuevo alcance, tendrán un plazo de doce (12) meses para acatar el presente mandato legal contado desde el momento en el que la Agencia defina los componentes de cada Esquema de Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Artículo 8°. Competencia de los evaluadores y capacitadores. Serán competentes para realizar las pruebas teórico-práctica de conducción, las capacitaciones en seguridad vial, las revisiones técnico-mecánicas y las evaluaciones para determinar la aptitud física, mental y de coordinación motriz para peatones, conductores u operadores de equipos, que se establezcan como desarrollo de los planes estratégicos de seguridad vial, los Organismos de Apoyo al Tránsito habilitados por el Ministerio de Transporte cada uno en su especialidad.

Parágrafo 1°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá determinar revisiones, pruebas, o evaluaciones adicionales que los organismos de apoyo al tránsito deberán aplicar, de acuerdo con el criterio, meta o indicador de seguridad vial que se busque alcanzar.

Parágrafo 2°. Cuando un Organismo de Tránsito pretenda desarrollar actividades propias de los Organismos de Apoyo al Tránsito deberá cumplir con los mismos requisitos de habilitación de los organismos de apoyo.

Parágrafo 3°. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, determinará la certificación en la norma técnica que deberán acreditar los Centros de Reconocimiento de Conductores.

Parágrafo 4°. La dirección e implementación de los planes estratégicos de seguridad vial deberán ser desarrollados por profesionales con capacitación en seguridad vial, igualmente podrán hacerlo tecnólogos independientes que obtengan certificación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, quien establecerá en un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley, el perfil, los parámetros del tecnólogo y el nivel de experiencia mínima para tal certificación.

Artículo 9°. Área de validez y vigencia de las evaluaciones y capacitaciones de los organismos de apoyo. Todas las certificaciones de capacitaciones y evaluaciones que expiden los Organismos de Apoyo al Tránsito son documentos públicos que se expiden de manera virtual y tendrán validez únicamente ante los Organismos de Tránsito que operen en un radio de cincuenta (50) kilómetros de la sede operativa del Organismo de Apoyo. Las que se adelanten en cumplimiento de lo dispuesto

en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 serán registradas en el RUNT especificando que se tratan de cumplimiento del PESV, tendrán vigencia máxima de dos (2) años y deberán adelantar el procedimiento completo a través de los Sistemas de Control y Vigilancia que homologue la Superintendencia de Transporte.

La vigencia de las certificaciones de aptitud física, mental o de coordinación motriz para los conductores y operadores de equipo que no estén vinculados al cumplimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial tendrán una vigencia máxima de cinco (5) años.

Los cursos de rehabilitación de conductores infractores a las normas de tránsito que dictan los Organismos de Tránsito o los Organismos de Apoyo al Tránsito, para acceder al descuento de que trata el artículo 136 de la Ley 769 de 2002, tendrán validez en todo el territorio nacional sin perjuicio del lugar donde se cometiere la infracción.

Artículo 10. Las campañas educativas e informativas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, con cargo a los recursos percibidos deberá desarrollar anualmente campañas publicitarias de carácter educativo o informativo para los usuarios de la vía. Estas acciones se desplegarán en los medios de comunicación tradicionales, redes sociales o nuevas tecnologías de la comunicación, enfocándose a subsanar las falencias formativas más representativas de cada año.

Parágrafo 1° transitorio. La primera campaña que adelantará la ANSV será una informativa, donde explicará a los usuarios cómo se deben adelantar adecuadamente los procesos de formación de conductores, evaluación de la aptitud médica, las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos y la rehabilitación de conductores infractores. Igualmente, informarán al usuario de sus derechos y deberes ante los organismos de apoyo, las obligaciones de estos y el procedimiento técnico o educativo que se va a adelantar.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte establecerá el cronograma para la aplicación del examen de conocimientos teórico-práctico, que deberán presentar los conductores de motocicletas, por lo menos cada tres años.

Artículo 11. Vigilancia, inspección y control. La Superintendencia de Transporte será quien vigile y controle en las organizaciones o empresas de transporte público la correcta implementación y ejecución de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Las Alcaldías Distritales o Municipales vigilarán y controlarán la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial de las organizaciones o empresas obligadas en su jurisdicción. Las Administradoras de Riesgos Laborales (ARL) y los certificadores de calidad, coadyuvarán a la verificación de la existencia y ejecución de los planes estratégicos de seguridad

vial, de tal forma que el cumplimiento del plan sea condición para la asegurabilidad o certificación de la persona natural o jurídica obligada a elaborar el esquema de plan estratégico de seguridad vial correspondiente. Así mismo, deberán remitir la información del incumplimiento a las Alcaldías Distritales y Municipales para que estas adelanten la investigación e impongan las sanciones a que haya lugar, de conformidad con la presente ley.

Las Secretarías de Educación serán quienes vigilen y aseguren el cumplimiento de lo dispuesto por la Ley 1503 de 2011 para las entidades educativas formales que se encuentran obligadas por el mandato legal.

Artículo 12. Sanciones. El incumplimiento a lo dispuesto en la presente ley y lo establecido en la Ley 1503 de 2011 previa investigación administrativa, acarreará las siguientes sanciones:

1. Serán sancionados con amonestación escrita todas las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que se rehúsen a presentar los informes o documentos requeridos en el curso de las investigaciones, por primera vez.

2. Serán sancionados con multas sucesivas mensuales entre cinco (5) y veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes todas las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que, a treinta (30) días calendario, mantengan su negativa a presentar los informes o documentos requeridos en el curso de las investigaciones.

3. Una sanción de amonestación escrita, para todas las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que infrinjan las normas contenidas en esta ley o en la Ley 1503 de 2011, por primera vez.

4. Multas entre diez (10) hasta cuarenta (40) salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que treinta (30) días calendario después de la amonestación escrita persistan en el incumplimiento.

5. Multas entre cuarenta (40) hasta ochenta (80) salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que treinta (30) días después de la primera multa económica persistan en el incumplimiento.

6. Multas sucesivas hasta de doscientos (200) salarios mínimos legales mensuales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que después de un mes calendario de

impuesta la segunda multa económica persistan en el incumplimiento o permanezca en rebeldía.

7. Suspensión de la habilitación por un periodo de seis (6) meses a todos aquellos Organismos de Apoyo al Tránsito que certifiquen las revisiones, las capacitaciones o las diferentes evaluaciones sin adelantar las correspondientes actividades de apoyo conforme al reglamento vigente o que las adelanten, pero que las registren modificando o alterando los resultados a favor del usuario o accedan abusivamente a las plataformas del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV).

8. En caso de reincidencia y atendiendo a la gravedad de las faltas, serán sancionados con la cancelación de la habilitación a todos aquellos Organismos de Apoyo al Tránsito que reincidan en alguna de las causales descritas en el numeral anterior.

Parágrafo 1º. Los servidores públicos y los particulares que ejercen funciones públicas y trasgredan lo dispuesto en la presente ley y lo establecido en la Ley 1503 de 2011, serán sujetos a las siguientes sanciones:

1. Será considerada como falta grave el incumplimiento al presente mandato legal de acuerdo a los plazos aquí establecidos.

2. Será falta gravísima contratar con personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares obligadas a implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y que no cumplan con los mandatos legales respectivos.

Parágrafo 2º. Los destinatarios de la presente ley que hagan parte del Esquema micro, serán sujetos únicamente de amonestación escrita, de conformidad con los numerales 1 y 3 del presente artículo.

Parágrafo 3º. Para efectos de graduar la multa, se tendrán en cuenta los siguientes criterios, en cuanto resultaren aplicables:

1. Los Esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial a los que pertenezcan las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares objeto de sanción.

2. El daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados.

3. La persistencia en la conducta infractora.

4. La reincidencia en la comisión de las infracciones en materia de seguridad vial.

5. La disposición o no de colaborar con las autoridades competentes.

6. La utilización de medios fraudulentos en la comisión de la infracción o cuando se utiliza a una persona interpuesta para ocultarla o encubrir sus efectos.

7. La renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente.

8. El grado de prudencia o diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas pertinentes.

Parágrafo 4°. El destino de las sanciones económicas será el siguiente:

1. Las multas impuestas a las personas naturales o jurídicas, organizaciones, empresas, plataformas tecnológicas o entidades privadas, sujetos de la presente ley, serán a favor de las Alcaldías Distritales o Municipales, según su jurisdicción. No obstante lo anterior, las multas impuestas a las empresas de transporte público que serán a favor de la Superintendencia de Transportes.

2. Las multas impuestas a las entidades educativas del sector privado, serán a favor de las Secretarías de Educación de su Jurisdicción.

Artículo 13. Estímulos. La Agencia Nacional de Seguridad Vial creará un concurso nacional en el que participarán, de acuerdo con las diferentes categorías que se determinen, las personas, organizaciones, empresas, entidades públicas o privadas, obligadas a implementar los PESV y que estén interesadas en participar.

Los participantes podrán publicar en sus avisos, imágenes corporativas o cualquier publicidad, el reconocimiento otorgado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

La Agencia implementará estímulos adicionales, encaminados a premiar el esfuerzo que cualquier persona o entidad realice a favor de la seguridad vial.

Las entidades públicas deberán incorporar en sus programas de estímulos y capacitaciones para los funcionarios públicos que, en sus respectivas entidades estatales, sean los encargados de diseñar y ejecutar los planes estratégicos de seguridad vial, cuando estos alcancen las metas o indicadores que se propongan.

La Agencia contará con un plazo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley para publicar e iniciar los estímulos de que trata el presente artículo.

Artículo 14. Obligación de los PESV para contratar con el Estado. Las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares obligadas a contar con el Plan Estratégico de Seguridad Vial no podrán contratar con el Estado, bajo ninguna modalidad, si no dan cumplimiento al presente mandato legal y demás normas que propendan por la seguridad vial.

Artículo 15. Inspección, vigilancia y control y de las capacitaciones, evaluaciones y revisiones. La inspección, vigilancia y control del cumplimiento de las regulaciones que definen los protocolos de las capacitaciones, evaluaciones, revisiones y rehabilitación de conductores establecidas en normas legales serán responsabilidad de la Superintendencia

de Transporte quien la realizará a través de herramientas informáticas denominados Sistemas de Control y Vigilancia.

La inscripción y trazabilidad de los procedimientos y resultados de las actividades de apoyo se realizarán mediante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) quien almacenará la información de la actividad de apoyo transmitida a través de los Sistemas de Control de la Superintendencia.

La Superintendencia de Transporte realizará, directamente o a través del Sistema de Control y Vigilancia, visitas periódicas a los organismos de apoyo, con el fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios.

Parágrafo. Sin perjuicio de la contribución especial prevista para los vigilados, con el fin de garantizar la continuidad y sostenibilidad de los sistemas de control y vigilancia electrónicos que actualmente operan por autorización de la Superintendencia de Transporte, esta adjudicará bajo el esquema de alianza público privada o licitación pública, la operación, mantenimiento y de los sistemas. Hasta tanto sea autorizada la alianza público privada o licitación pública, el sistema continuará funcionando con las empresas homologadas que actualmente prestan el servicio, de conformidad con lo que establece la reglamentación vigente, garantizando a los usuarios de los organismos de apoyo y de tránsito, la plena información de los valores que se le facturan por cada concepto.

Artículo 16. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

21 de mayo de 2019.

En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el Proyecto de ley número 284 de 2018 Cámara, *por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito.* (Acta número 035 de 2019) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 14 de mayo de 2019 según Acta número 034 de 2019, respectivamente, en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo número 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.

MÓNICA MARÍA RAIGOZA MORALES

Presidente



DIANA MARCELA MORALES ROJAS

Secretaria

CONTENIDO

Gaceta número 452 - miércoles 5 de junio de 2019

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

Informe de ponencia y texto propuesto para primer debate al proyecto de ley número 164 de 2018 Cámara, por medio de la cual se fortalecen las reglas para la persecución penal efectiva y el reintegro de bienes por parte de procesados y condenados por corrupción y delitos contra la administración pública y se dictan otras disposiciones.	1
Informe de ponencia para primer debate en Cámara al proyecto de ley número 328 de 2019 Cámara, por medio de la cual se establece una excepción al régimen de incompatibilidades de los Concejales y se promueve la profesionalización de los Concejales	8

Informe de ponencia para segundo debate -segunda vuelta-texto propuesto texto aprobado, al proyecto de acto legislativo número 269 de 2018 Cámara, 10 de 2018 Senado, por el cual se otorga la categoría de Distrito Especial Portuario, Biodiverso, Industrial y Turístico al municipio de Barrancabermeja en el departamento de Santander.	18
---	----

Informe de ponencia texto aprobado para segundo debate en plenaria de Cámara al proyecto de ley número 284 de 2018 Cámara, por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito.	26
---	----