

REPÚBLICA DE COLOMBIA



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIX - N° 400

Bogotá, D. C., viernes, 19 de junio de 2020

EDICIÓN DE 51 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

SENADO DE LA REPÚBLICA

INFORME DE CONCILIACIÓN

**INFORME DE CONCILIACIÓN PROYECTO DE LEY
NÚMERO 284 DE 2018 CÁMARA, 27 DE 2019 SENADO**
*por medio del cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras
disposiciones en Seguridad Vial y Tránsito.*

Bogotá D.C., junio 19 de 2020

Doctores
LIDIO GARCÍA TURBAY
Presidente
Senado de la República
Ciudad

CARLOS ALBERTO CUENCA
Presidente
Cámara de Representantes
Ciudad

Asunto: Informe de Conciliación al Proyecto de Ley N° 284 de 2018 Cámara- 027 de 2019 Senado "Por medio del cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en Seguridad Vial y Tránsito".

Apreciados Señores Presidentes:

En atención a la honrosa designación realizada por los señores Presidentes del Senado de la República y de la Cámara de Representantes en virtud del artículo 161 de la Carta Política Colombiana y 181 de la Ley 5 de 1992, los cuales se refieren a las comisiones de conciliación encargadas de dirimir las discrepancias de los textos aprobados por el Pleno de las Cámaras, para continuar el trámite legislativo de la presente iniciativa de Ley, presentamos el siguiente informe de conciliación al Proyecto de Ley del asunto.

Capítulo I

Aspectos a resaltar del Proyecto de Ley en materia de consolidación y difusión de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

- Se complementa las disposiciones del artículo 110 del Decreto-Ley Anti-trámites para establecer la competencia de la Super Transporte, los

Organismos de Transito y el Ministerio de Trabajo para la verificación de la implementación de los PESV.

- Se establece el diseño programa pedagógico antes de un año de la sanción de la Ley para capacitar el diseño e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial
- Se exige un mecanismo para verificar la implementación de los PESV, en armonía con el Sistema de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST). Dicha información tendrá por objeto servir de insumo en el diseño de la política pública de seguridad vial.
- Se contemplan campañas informativas para la difusión e información de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial en medios de comunicación regional y redes sociales.
- Se incluyó un reconocimiento en Seguridad Vial: Un estímulo o distinción en Seguridad Vial por la implementación de los PESV para empresas y funcionarios de entidades oficiales del nivel central y territorial.
- Se incluyó un artículo de "Omisión": Establece que las sanciones de la Superintendencia de Transporte impongan en la no implementación de los PESV serán las establecidas en el Estatuto General del Transporte (Ley 336 de 1996).
- Se incluyen disposiciones especiales en materia de contratación pública a los sujetos obligados de implementar PESV para hacer progresiva la implementación y verificable por parte de los supervisores de contratos o interventores.
- Eleva a rango de Ley la normatividad del Decreto 1270 en materia sancionatoria a Organismos de Tránsito y Apoyo al Transito, dando seguridad jurídica a todos los actores.

Capítulo II

Consideraciones de los conciliadores

Primero:

En reunión virtual del día 19 de Junio de 2020, los Honorables Senadores Horacio José Serpa, Armando Benedetti, Ana María Castañeda, así como también los Honorables Representantes Emeterio Montes, Milton Angulo y Rodrigo Rojas, discutieron la necesidad de corregir un error presente en el Decreto Único

Reglamentario del Sector Transporte que estaba incluido en el artículo 16 del Proyecto de Ley materia de estudio.

Los conciliadores expusieron las preocupaciones de la Superintendencia de Industria y Comercio en tres aspectos:

1. La conducta que se sanciona en el artículo 6 es la omisión del diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Si con ocasión de esta conducta se ocasiona un daño, no hay una norma en el Estatuto del Consumidor que prevea consecuencias específicas para resarcir los perjuicios que sufra el consumidor con ocasión de este daño. Este es un supuesto de responsabilidad contractual o extracontractual que escapa la Ley 1480.

2. La falta de diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, escapa absolutamente de la noción de relación de consumo que orienta el ámbito de aplicación de la Ley 1480 y siendo una conducta propia del sector transporte para garantizar la seguridad en las vías, debe ser un tema vigilado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial o por la Superintendencia de Puertos con las normas propias del sector transporte y a lo sumo, si se ocasiona un daño, éste podría ser considerado una causal de agravación de la sanción a imponer.

3. El Estatuto del Consumidor no tiene aplicación en estos supuestos y la Superintendencia de Industria y Comercio, quien está llamada a darle aplicación a esta norma, carece de competencia para la vigilancia de la implementación y diseño de un plan de esta naturaleza.

En síntesis, los conciliadores acordaron excluir el texto que fue objeto de preocupación, debido a que la Superintendencia de Industria y Comercio considera que el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte no tiene unidad de materia en el tema de consumidores de bienes y servicios con temas de transporte, particularmente en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Segundo:

Para la decisión del artículo 10º del texto aprobado en Cámara de Representantes y 4º aprobado en el Senado de la República, se deja constancia que se acogió la propuesta del Representante Milton Angulo en el sentido de mantener el artículo como quedó aprobado en la Cámara de Representantes, teniendo en cuenta que amplía las posibilidades de incidir en la problemática de accidentalidad vial.

La comisión de conciliación acogió el contenido del artículo aprobado por la Plenaria de la Cámara de Representantes, toda vez que la redacción propuesta resulta ser mucho más clara y cercana a la intención del autor en cuanto al propósito de las campañas, pues resulta necesario que no sean solamente de información, sino que las mismas estén enfocadas en generar una mejor cultura

vial. Esto es, que adicional a su función de información, debe cumplir una función de carácter educativo.

Aunado a lo anterior, el artículo aprobado por la Cámara de Representantes resulta mucho más preciso en cuanto a los sujetos destinatarios de las campañas de educativas y de información, pues allí se establece que estas deberán estar dirigidas para los usuarios de la vía, cosa que no sucede con el artículo aprobado en Senado, pues la redacción que se tiene contemplada establece que las campañas de difusión e información serán para “los sujetos obligados a diseñar e implementar los Planes estratégicos de Seguridad Vial según la normatividad vigente”, pudiendo llegar generar confusión a la hora de la verdadera intención de la norma.

Capítulo III PLIEGO DE MODIFICACIONES

Se deja constancia que los conciliadores decidieron acoger la totalidad del texto aprobado por el Senado de la República, con excepción de los siguientes artículos: a) el artículo 4º aprobado en el Senado pasa a ser sustituido en su totalidad por el artículo 10º aprobado en la Cámara de Representantes y b) el artículo 6º aprobado en el Senado de la República se le hace una modificación en su inciso primero.

Texto aprobado en Cámara de Representantes	Texto aprobado en Senado de la República	Texto conciliado
<p>Artículo 1º. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p>"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</p>	<p>Artículo 1º. Verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. La verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial corresponderá a la Superintendencia de Transporte, los Organismos de Tránsito o el Ministerio de Trabajo, quienes podrán, cada una en el marco de sus competencias, supervisar la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV. Las condiciones para efectuar la verificación serán establecidas en la Metodología que expida el Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en el artículo 110 del Decreto –Ley 2106 de 2019 o la norma que la modifique, sustituya o derogue.</p>	<p>Aprobado en el Senado de la República.</p>

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.
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. Donde la ANSV determinará.

<p>3. Garantizar la aptitud física, mental y de coordinación motriz de quienes fungen como conductores u operadores.</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> <ol style="list-style-type: none"> 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". 		
<p>Artículo 2°. 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</p>	<p>Artículo 2°. Adiciónese el artículo 12A a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 12A. Programa Pedagógico en Planes Estratégicos de Seguridad Vial. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Educación y el</p>	<p>Aprobado en el Senado de la República.</p>

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, ciclistas, o usuarios de medios de transportes individual como patines, patinetas o similares, que operen de forma manual, eléctricos o de combustión. 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.

Ministerio de Trabajo, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la sanción de la presente ley, diseñarán e implementarán un programa pedagógico mediante el cual se imparta capacitación en el diseño, implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, articulados con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo - SGSST.

Parágrafo. El programa definirá los contenidos de acuerdo con la metodología de diseño e implementación de PESV, destinatarios, frecuencia, herramientas metodológicas y demás condiciones necesarias para su implementación.

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, 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, 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. 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 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

<p>presente artículo y que deberán cumplir los obligados por la ley exceptuando el esquema micro ya definido".</p>		
<p>Artículo 3°. Adiciónese el artículo 12B a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p>"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.</p> <p>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.</p> <p>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 motociclistas, acrediten su aptitud médica para prestar el</p>	<p>Artículo 3°. Mecanismo informático. La Agencia Nacional de Seguridad Vial adelantará las acciones tendientes a diseñar e implementar una herramienta informática mediante la cual la Superintendencia de Transporte, los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital y el Ministerio de Trabajo, le reporten a la ANSV, información producto de la verificación que cada una efectúe en el marco de sus competencias, de acuerdo con las condiciones establecidas en la metodología de diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.</p> <p>Parágrafo 1. El reporte de la información por parte de las autoridades mencionadas, tendrá como propósito servir de insumo en el diseño de la política pública de seguridad vial.</p> <p>Parágrafo 2. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, diseñará e implementará la herramienta informática en un plazo de doce (12) meses, contados a partir de la expedición de la metodología de diseño, verificación e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial por parte del Ministerio de Transporte. En todo caso, deberá mantenerse la articulación con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST.</p>	<p>Aprobado en el Senado de la República.</p>

<p>servicio ante un organismo de apoyo de tránsito habilitados en esta especialidad médica. Una vez publicados los programas pedagógicos por parte del ASNV 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"</p>		
<p>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,</p>	<p>Artículo 4°. Campañas informativas de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. La Agencia Nacional de Seguridad Vial realizará campañas de difusión e información a los sujetos obligados a diseñar e implementar los Planes estratégicos de Seguridad Vial según la normatividad vigente. Estas acciones se desplegarán en los medios de comunicación tradicionales, las redes sociales o nuevas tecnologías de la comunicación.</p>	<p>Este artículo 4° aprobado en el Senado se sustituye en su totalidad por el artículo 10° aprobado en Cámara de Representantes.</p>

<p> 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".</p> <p>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".</p>		
<p>Artículo 5°. Adiciónese el artículo 12D a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p>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</p>	<p>Artículo 5°. Reconocimiento en Seguridad Vial. Con el propósito de incentivar y estimular a las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado señaladas en el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019 como obligadas a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Seguridad Vial definirá en un plazo de doce (12) meses a partir de la promulgación de la presente ley, el estímulo o distinción en Seguridad Vial por la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, así como la forma y condiciones de otorgamiento.</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>Las entidades públicas del nivel nacional y territorial deberán incorporar en sus programas, estímulos y reconocimientos para</p>	<p>Aprobado en el Senado de la República.</p>

<p>que impartirán los Centros Integrales de Atención para rehabilitar conductores infractores.</p>	<p>los funcionarios públicos que en sus respectivas entidades, sean los encargados de diseñar y ejecutar los planes estratégicos de seguridad vial, cuando éstos alcancen las metas o indicadores propuestos.</p>	
<p>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.</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 6°. Omisión. En cumplimiento de las disposiciones legales, las entidades, organizaciones y empresas públicas o privadas que no diseñen e implementen debidamente el Plan Estratégico de Seguridad Vial, serán sancionadas conforme lo disponen las normas pertinentes del capítulo noveno de la Ley 336 de 1996. En los eventos en que se ponga en riesgo o se produzca daño a los consumidores de bienes y servicios, será de aplicación el Estatuto del Consumidor, por parte de la autoridad competente.</p> <p>Las entidades, organizaciones o empresas cuya misionalidad no se encuentra relacionada con el transporte y que omitan el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, incurrirán en las sanciones dispuestas en el artículo 13 de la Ley 1562 de 2012, las normas que a su vez la adicionen, modifiquen o sustituyan.</p>	<p>Se elimina la siguiente frase: En los eventos en que se ponga en riesgo o se produzca daño a los consumidores de bienes y servicios, será de aplicación el Estatuto del Consumidor, por parte de la autoridad competente.</p>

<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 del Plan Estratégico de Seguridad Vial.</p>	<p>Artículo 7°. Disposiciones especiales en materia de contratación pública a los sujetos obligados. Las entidades estatales que suscriban contratos con los obligados a tener Planes Estratégicos de Seguridad Vial según la normatividad vigente, deberán incluir como obligación del contratista acreditar que cuenta con un Plan Estratégico de Seguridad Vial en los términos allí seleccionados.</p> <p>El cumplimiento del presente mandato legal y demás normas que propendan por la Seguridad Vial será verificado por parte del supervisor o interventor durante la ejecución del contrato.</p>	<p>Aprobado en el Senado de la República.</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</p>	<p>Artículo 8°. Sanciones. Las sanciones aplicables a los organismos de tránsito y <i>organismos de apoyo al tránsito</i> serán las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Amonestación escrita. b) Multa. c) Intervención operativa. 	<p>Aprobado en el Senado de la República.</p>

<p>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. 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.</p> <p>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.</p>		
<p>Artículo 9°. Área de validez y vigencia de las evaluaciones y capacitaciones de los organismos de apoyo. Todas las certificaciones de</p>	<p>Artículo 9°. Amonestación. La amonestación escrita consiste en el requerimiento que se hace al respectivo organismo de tránsito y <i>organismos de apoyo al tránsito</i>, con el fin de darle a conocer el</p>	<p>Aprobado en el Senado de la República.</p>

<p>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 tendrán 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 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>incumplimiento a las normas de tránsito y transporte en que ha incurrido, con el objeto de que se abstenga, corrija y evite la reincidencia en tal incumplimiento.</p>	
<p>Artículo 10. Las campañas educativas e informativas. La</p>	<p>Artículo 10°. Multa. La multa consiste en la imposición de una</p>	<p>Se acoge el artículo 10,</p>

<p>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 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 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>	<p>pena pecuniaria a un organismo de tránsito y <i>organismos de apoyo al tránsito</i> que ha incurrido en alguna de las conductas a que se refiere el artículo 12° de esta Ley.</p>	<p>“Multa”. Aprobado en el Senado de la República.</p> <p>Y el artículo 10 aprobado en cámara, pasa a ser el artículo 4 del texto aprobado en senado, al sustituirlo en su totalidad.</p>
<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</p>	<p>Artículo 11°. Causales de amonestación. Será sancionado con amonestación escrita el organismo de tránsito y <i>organismos de apoyo al tránsito</i> que incurran en cualquiera de las siguientes conductas:</p>	<p>Aprobado en el Senado de la República.</p>

<p>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> <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>	<p>a) Ejercer funciones dentro del ámbito de jurisdicción de otro organismo de tránsito;</p> <p>b) Omitir, retardar o denegar en forma injustificada a los usuarios, la prestación de los servicios a los cuales por ley están obligados;</p> <p>c) Dar trámite a solicitudes presentadas por personas que gestionen cualquier asunto en su despacho, sin tener facultad legal para ello.</p>	
<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 sancionadas con amonestación escrita todas las personas</p>	<p>Artículo 12°. Causales de multa. Será sancionado con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes, el organismo de tránsito que incurra en cualquiera de las siguientes conductas:</p> <p>a). No atender dentro de los</p>	<p>Aprobado en el Senado de la República.</p>

<p>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 sancionadas 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 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.</p>	<p>plazos que se concedan, las recomendaciones impartidas por la Superintendencia de Transporte y el Ministerio de Transporte con motivo de una visita de inspección o de asesoría.</p> <p>b) No suministrar a la Superintendencia de Transporte o al Ministerio de Transporte la información a la que están obligados, para efectos de mantener actualizados los registros e inventarios.</p> <p>c) Alterar las tarifas legalmente establecidas por las autoridades competentes, para la prestación de servicios y liquidación de gravámenes;</p> <p>d) Exigir requisitos diferentes a los establecidos legalmente para los trámites que se adelanten ante dichos organismos;</p> <p>e) Cometer acto arbitrario con ocasión de sus funciones, o excederse en el ejercicio de ellas;</p> <p>f) Reincidir en cualquiera de las fallas contempladas en el artículo anterior dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de ejecutoria de la providencia que imponga la sanción de amonestación.</p>	
---	---	--

- | | | |
|---|--|--|
| <p>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.</p> <p>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 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 faltando a la verdad o accedan abusivamente a las</p> | | |
|---|--|--|

<p>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 a 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 trasgredan lo dispuesto en la presente ley y lo establecido en la Ley 1503 de 2011, serán sujetos a las siguientes sanciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <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>Parágrafo 3°. Para efectos de graduar la multa, se tendrán en cuenta los siguientes criterios,</p>		
---	--	--

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

<p>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.</p> <p>2. Las multas impuestas a las entidades educativas del sector privado, serán a favor de las Secretarías de Educación de su jurisdicción, en aras de fortalecer las campañas de prevención que se ejerzan desde esta secretaría.</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. Los sujetos inmersos en los esquemas micro que den cumplimiento al presente mandato legal tendrán un estímulo especial.</p> <p>Las entidades públicas deberán incorporar en sus programas de estímulos y capacitaciones para los</p>	<p>Artículo 13°. Inicio de investigación administrativa. Cuando la Superintendencia Transporte, de oficio o a petición de parte, tenga conocimiento que un organismo de tránsito o <i>un organismo de apoyo al tránsito</i> presuntamente ha incurrido en cualquiera de las faltas contempladas en los artículos 11°. y 12° de la presente Ley, abrirá investigación mediante resolución motivada que deberá contener como mínimo:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos; b) Cita de las disposiciones presuntamente infringidas con los hechos investigados; c) Plazo dentro del cual el representante legal del respectivo organismo debe presentar por escrito sus aclaraciones y justificaciones, así como la solicitud de pruebas. Dicho término será de diez (10) 	<p>Aprobado en el Senado de la República.</p>

<p>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>días hábiles, contados a partir del día siguiente a la fecha de notificación de la resolución.</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 por la Seguridad Vial.</p>	<p>Artículo 14°. Notificación de la apertura de investigación. La notificación de la resolución a que se refiere el artículo anterior se hará de acuerdo con las normas establecidas en la Ley 1437 de 2011 o las normas que lo modifiquen o sustituyan.</p>	<p>Aprobado en el Senado de la República.</p>
<p>Artículo 15. Inspección, vigilancia y control 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.</p>	<p>Artículo 15°. Término para decidir la investigación administrativa. La Superintendencia Transporte contará con treinta (30) días hábiles para decidir, contados a partir del vencimiento del término señalado en el literal c). del artículo 13 de esta Ley. Dicho término podrá ampliarse hasta por treinta (30) días, cuando haya lugar a práctica de pruebas. La decisión se adoptará por resolución motivada en la cual se impondrá la sanción correspondiente o se ordenará el archivo de las diligencias según el caso.</p>	<p>Aprobado en el Senado de la República.</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 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.</p>		
<p>Artículo 16. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las</p>	<p>Artículo 16°. Recursos. Contra los actos administrativos que impongan las sanciones</p>	<p>Aprobado en el Senado de la República.</p>

<p>normas que le sean contrarias.</p>	<p>establecidas en el presente Título, proceden los recursos de ley, los que se tramitarán de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1437 de 2011 o la norma que lo modifique o sustituya.</p> <p>Parágrafo. Los recursos contra una resolución que imponga sanción de multa sólo serán concedidos, previo depósito de su valor o garantizando en forma idónea el cumplimiento de la obligación.</p> <p>Los dineros que recaude la Superintendencia de Transporte por concepto de las multas de que trata el presente Título entrarán a formar parte de su presupuesto y se destinarán exclusivamente al fomento y desarrollo de planes y programas de seguridad vial.</p>	
	<p>Artículo 17°. Copias. De estas sanciones se remitirá copia al Gobernador, Alcalde Distrital o Municipal, Asamblea Departamentales y Concejos Municipales de del organismo de tránsito sancionado</p>	<p>Aprobado en el Senado de la República.</p>
	<p>Artículo 18°. Acción de repetición. El organismo de tránsito y <i>organismos de apoyo al tránsito</i> repetirá contra el funcionario o exfuncionario a fin de que responda civil y administrativamente por los perjuicios que cause a éste, por hechos u omisiones ocurridos en el ejercicio de su cargo y que ocasionen la imposición de cualquiera de las sanciones a que se refiere el presente Título.</p>	<p>Aprobado en el Senado de la República.</p>

	<p>Artículo 19°. Caducidad. La facultad que tiene la Superintendencia de Transporte para imponer las sanciones a que se refiere el presente Título caduca a los tres (3) años de producido el último acto constitutivo de la falta.</p>	<p>Aprobado en el Senado de la República.</p>
	<p>Artículo 20°. Deber de informar. Cuando la Superintendencia de Transporte tenga conocimiento de expedición de actos administrativos contrarios a las normas y procedimientos contenidos en la legislación nacional vigente en materia de tránsito y transporte, además de dar el informe a la Procuraduría General de la Nación, deberá ejercer las acciones contenciosas administrativas y/o penales a que haya lugar.</p>	<p>Aprobado en el Senado de la República.</p>
	<p>Artículo 21°. Modifíquese el segundo inciso del artículo 111 del Decreto – Ley 2106 de 2019 que modificó el artículo 53 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Los resultados de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, serán consignados en un documento uniforme cuyas características determinará el Ministerio de Transporte. La aceptación de las condiciones de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes del vehículo, se dará mediante el Certificado de Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, el cual será entregado al solicitante de</p>	<p>Aprobado en el Senado de la República.</p>

	<p>manera virtual y con código seguro de verificación, así como con opción de consulta en los Centros de Diagnóstico Automotor y los agentes de tránsito, a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Para la revisión del vehículo automotor, se requerirá contar con la licencia de tránsito vigente.</p>	
	<p>Artículo 22°. Inspección, vigilancia y control. La Superintendencia de Transporte realizará, directamente o a través del Sistema de Control y Vigilancia, visitas periódicas a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, con el fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios.</p> <p>Parágrafo. La Superintendencia de Transporte adjudicará bajo las disposiciones de régimen de contratación Estatal vigente, la instalación, implementación, operación y mantenimiento de los sistemas, cuyo servicio será facturado como pago a terceros, de acuerdo con las tarifas que se determinen para estos efectos.</p>	<p>Aprobado en el Senado de la República.</p>
	<p>Artículo 23°. Adicionase un parágrafo al artículo 136 de la Ley 769 de 2002.</p> <p>Parágrafo.- Los cursos a los infractores de las normas de tránsito podrán ser también virtuales, para lo cual quien lo dicta deberá garantizar la autenticación biométrica del ciudadano en la forma en que determine el Ministerio de</p>	<p>Aprobado en el Senado de la República.</p>

	<p>Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT y por el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte, que permita la identificación del infractor de forma segura, así como el registro y su permanencia en el curso, en los términos señalados por el Ministerio de Transporte.</p> <p>Los cursos realizados por los organismos de tránsito, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística registrados ante en sistema del Registro Nacional de Tránsito -RUNT para dicha labor, no podrán ser en número/día más de la capacidad física instalada, certificada por medio del registro, gestión de calidad o acreditación, en las condiciones señaladas por el Ministerio de Transporte.</p> <p>En todo caso, para la prestación del curso virtual y/o presencial, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística, deberán cumplir los mismos requisitos técnicos de operación y funcionamiento previstos en la ley, según reglamentación del Ministerio de Transporte.</p> <p>A los organismos de tránsito no se les exigirá convenio para prestar los cursos.</p>	
	<p>Artículo 24°. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su sanción y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Aprobado en el Senado de la República.</p>


PROPOSICIÓN

Con base en las consideraciones presentadas, los conciliadores del Senado de la República y la Cámara de Representantes rinden informe al Proyecto de Ley N° 284 de 2018 Cámara – 027 de 2019 Senado “Por medio de la cual se modifica y adiciona la ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito” y se solicita a la Plenaria de cada corporación que ponga en consideración el texto conciliado que se presenta a continuación.

Firman los Honorables Congresistas,

HORACIO JOSÉ SERPA

HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA
Senador de la República



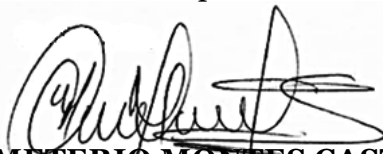
ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ
Senadora de la República



MILTON HUGO ANGÚLO VIVEROS
Representante a la Cámara



ARMANDO BENEDETTI VILLANEDA
Senador de la República



EMETERIO MONTES CASTRO
Representante a la Cámara



RODRIGO ROJAS LARA
Representante a la Cámara

TEXTO CONCILIADO:

PROYECTO DE LEY N° 284 DE 2018 CÁMARA - 027 DE 2019 SENADO
“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 LA REPÚBLICA**DECRETA****CAPÍTULO I****Disposiciones Generales para la consolidación y difusión de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.**

Artículo 1°. Verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. La verificación de la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial corresponderá a la Superintendencia de Transporte, los Organismos de Tránsito o el Ministerio de Trabajo, quienes podrán, cada una en el marco de sus competencias, supervisar la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial – PESV. Las condiciones para efectuar la verificación serán establecidas en la Metodología que expida el Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en el artículo 110 del Decreto –Ley 2106 de 2019 o la norma que la modifique, sustituya o derogue.

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

Artículo 12A. Programa Pedagógico en Planes Estratégicos de Seguridad Vial. El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Trabajo, en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la sanción de la presente ley, diseñarán e implementarán un programa pedagógico mediante el cual se imparta capacitación en el diseño, implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, articulados con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo - SGSST.

Parágrafo. El programa definirá los contenidos de acuerdo con la metodología de diseño e implementación de PESV, destinatarios, frecuencia, herramientas metodológicas y demás condiciones necesarias para su implementación.

Artículo 3°. Mecanismo informático. La Agencia Nacional de Seguridad Vial adelantará las acciones tendientes a diseñar e implementar una herramienta informática mediante la cual la Superintendencia de Transporte, los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o distrital y el Ministerio de Trabajo, le reporten a la ANSV, información producto de la verificación que cada una

efectúe en el marco de sus competencias, de acuerdo con las condiciones establecidas en la metodología de diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

Parágrafo 1. El reporte de la información por parte de las autoridades mencionadas, tendrá como propósito servir de insumo en el diseño de la política pública de seguridad vial.

Parágrafo 2. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, diseñará e implementará la herramienta informática en un plazo de doce (12) meses, contados a partir de la expedición de la metodología de diseño, verificación e implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial por parte del Ministerio de Transporte. En todo caso, deberá mantenerse la articulación con el Sistema de Gestión en Seguridad y Salud en el Trabajo SGSST.

Artículo 4°. 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 5°. Reconocimiento en Seguridad Vial. Con el propósito de incentivar y estimular a las entidades, organizaciones o empresas del sector público o privado señaladas en el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019 como obligadas a diseñar e implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Seguridad Vial definirá en un plazo de doce (12) meses a partir de la promulgación de la presente ley, el estímulo o distinción en Seguridad Vial por la implementación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, así como la forma y condiciones de otorgamiento.

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

Las entidades públicas del nivel nacional y territorial deberán incorporar en sus programas, estímulos y reconocimientos para los funcionarios públicos que en sus respectivas entidades, sean los encargados de diseñar y ejecutar los planes estratégicos de seguridad vial, cuando éstos alcancen las metas o indicadores propuestos.

Artículo 6°. Omisión. En cumplimiento de las disposiciones legales, las entidades, organizaciones y empresas públicas o privadas que no diseñen e implementen debidamente el Plan Estratégico de Seguridad Vial, serán sancionadas conforme lo disponen las normas pertinentes del capítulo noveno de la Ley 336 de 1996.

Las entidades, organizaciones o empresas cuya misionalidad no se encuentra relacionada con el transporte y que omitan el diseño e implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, incurrirán en las sanciones dispuestas en el artículo 13 de la Ley 1562 de 2012, las normas que a su vez la adicionen, modifiquen o sustituyan.

Artículo 7°. Disposiciones especiales en materia de contratación pública a los sujetos obligados. Las entidades estatales que suscriban contratos con los obligados a tener Planes Estratégicos de Seguridad Vial según la normatividad vigente, deberán incluir como obligación del contratista acreditar que cuenta con un Plan Estratégico de Seguridad Vial en los términos allí seleccionados.

El cumplimiento del presente mandato legal y demás normas que propendan por la Seguridad Vial será verificado por parte del supervisor o interventor durante la ejecución del contrato.

CAPÍTULO II **Sanciones.**

Artículo 8°. Sanciones. Las sanciones aplicables a los organismos de tránsito y *organismos de apoyo al tránsito* serán las siguientes:

- a) Amonestación escrita.
- b) Multa.
- c) Intervención operativa.

Artículo 9°. Amonestación. La amonestación escrita consiste en el requerimiento que se hace al respectivo organismo de tránsito y *organismos de apoyo al tránsito*, con el fin de darle a conocer el incumplimiento a las normas de tránsito y transporte en que ha incurrido, con el objeto de que se abstenga, corrija y evite la reincidencia en tal incumplimiento.

Artículo 10°. Multa. La multa consiste en la imposición de una pena pecuniaria a un organismo de tránsito y *organismos de apoyo al tránsito* que ha incurrido en alguna de las conductas a que se refiere el artículo 12° de esta Ley.

Artículo 11°. Causales de amonestación. Será sancionado con amonestación escrita el organismo de tránsito y *organismos de apoyo al tránsito* que incurran en cualquiera de las siguientes conductas:

- a) Ejercer funciones dentro del ámbito de jurisdicción de otro organismo de tránsito;
- b) Omitir, retardar o denegar en forma injustificada a los usuarios, la prestación de los servicios a los cuales por ley están obligados;
- c) Dar trámite a solicitudes presentadas por personas que gestionen cualquier asunto en su despacho, sin tener facultad legal para ello.

Artículo 12°. Causales de multa. Será sancionado con multa equivalente a ciento cincuenta (150) salarios mínimos legales mensuales vigentes, el organismo de tránsito que incurra en cualquiera de las siguientes conductas:

- a). No atender dentro de los plazos que se concedan, las recomendaciones impartidas por la Superintendencia de Transporte y el Ministerio de Transporte con motivo de una visita de inspección o de asesoría.
- b) No suministrar a la Superintendencia de Transporte o al Ministerio de Transporte la información a la que están obligados, para efectos de mantener actualizados los registros e inventarios.
- c) Alterar las tarifas legalmente establecidas por las autoridades competentes, para la prestación de servicios y liquidación de gravámenes;
- d) Exigir requisitos diferentes a los establecidos legalmente para los trámites que se adelanten ante dichos organismos;
- e) Cometer acto arbitrario con ocasión de sus funciones, o excederse en el ejercicio de ellas;
- f) Reincidir en cualquiera de las fallas contempladas en el artículo anterior dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de ejecutoria de la providencia que imponga la sanción de amonestación.

Artículo 13°. Inicio de investigación administrativa. Cuando la Superintendencia Transporte, de oficio o a petición de parte, tenga conocimiento que un organismo de tránsito o *un organismo de apoyo al tránsito* presuntamente ha incurrido en cualquiera de las faltas contempladas en los artículos 11°. y 12° de la presente Ley, abrirá investigación mediante resolución motivada que deberá contener como mínimo:

- a) Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos;
- b) Cita de las disposiciones presuntamente infringidas con los hechos investigados;
- c) Plazo dentro del cual el representante legal del respectivo organismo debe presentar por escrito sus aclaraciones y justificaciones, así como la solicitud de pruebas. Dicho término será de diez (10) días hábiles, contados a partir del día siguiente a la fecha de notificación de la resolución.

Artículo 14°. Notificación de la apertura de investigación. La notificación de la resolución a que se refiere el artículo anterior se hará de acuerdo con las normas establecidas en la Ley 1437 de 2011 o las normas que lo modifiquen o sustituyan.

Artículo 15°. Término para decidir la investigación administrativa. La Superintendencia Transporte contará con treinta (30) días hábiles para decidir, contados a partir del vencimiento del término señalado en el literal c). del artículo 13 de esta Ley. Dicho término podrá ampliarse hasta por treinta (30) días, cuando haya lugar a práctica de pruebas. La decisión se adoptará por resolución motivada en la cual se impondrá la sanción correspondiente o se ordenará el archivo de las diligencias según el caso.

Artículo 16°. Recursos. Contra los actos administrativos que impongan las sanciones establecidas en el presente Título, proceden los recursos de ley, los que se tramitarán de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1437 de 2011 o la norma que lo modifique o sustituya.

Parágrafo. Los recursos contra una resolución que imponga sanción de multa sólo serán concedidos, previo depósito de su valor o garantizando en forma idónea el cumplimiento de la obligación.

Los dineros que recaude la Superintendencia de Transporte por concepto de las multas de que trata el presente Título entrarán a formar parte de su presupuesto y se destinarán exclusivamente al fomento y desarrollo de planes y programas de seguridad vial.

Artículo 17°. Copias. De estas sanciones se remitirá copia al Gobernador, Alcalde Distrital o Municipal, Asamblea Departamentales y Concejos Municipales de del organismo de tránsito sancionado.

Artículo 18°. Acción de repetición. El organismo de tránsito y *organismos de apoyo al tránsito* repetirá contra el funcionario o exfuncionario a fin de que responda civil y administrativamente por los perjuicios que cause a éste, por hechos u omisiones ocurridos en el ejercicio de su cargo y que ocasionen la imposición de cualquiera de las sanciones a que se refiere el presente Título.

Artículo 19°. Caducidad. La facultad que tiene la Superintendencia de Transporte para imponer las sanciones a que se refiere el presente Título caduca a los tres (3) años de producido el último acto constitutivo de la falta.

Artículo 20°. Deber de informar. Cuando la Superintendencia de Transporte tenga conocimiento de expedición de actos administrativos contrarios a las normas y procedimientos contenidos en la legislación nacional vigente en materia de tránsito y transporte, además de dar el informe a la Procuraduría General de la Nación, deberá ejercer las acciones contenciosas administrativas y/o penales a que haya lugar.

Artículo 21°. Modifíquese el segundo inciso del artículo 111 del Decreto – Ley 2106 de 2019 que modificó el artículo 53 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Los resultados de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, serán consignados en un documento uniforme cuyas características determinará el Ministerio de Transporte. La aceptación de las condiciones de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes del vehículo, se dará mediante el Certificado de Revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, el cual será entregado al solicitante de manera virtual y con código seguro de verificación, así como con opción de consulta en los Centros de Diagnóstico Automotor y los agentes de tránsito, a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). Para la revisión del vehículo automotor, se requerirá contar con la licencia de tránsito vigente.

Artículo 22°. Inspección, vigilancia y control. La Superintendencia de Transporte realizará, directamente o a través del Sistema de Control y Vigilancia, visitas periódicas a los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, con el fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios.

Parágrafo. La Superintendencia de Transporte adjudicará bajo las disposiciones de régimen de contratación Estatal vigente, la instalación, implementación, operación y mantenimiento de los sistemas, cuyo servicio será facturado como pago a terceros, de acuerdo con las tarifas que se determinen para estos efectos.

Artículo 23°. Adicionase un parágrafo al artículo 136 de la Ley 769 de 2002.

Parágrafo.- Los cursos a los infractores de las normas de tránsito podrán ser también virtuales, para lo cual quien lo dicta deberá garantizar la autenticación biométrica del ciudadano en la forma en que determine el Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito RUNT y por el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte, que permita la identificación del infractor de forma segura, así como el registro y su permanencia en el curso, en los términos señalados por el Ministerio de Transporte.

Los cursos realizados por los organismos de tránsito, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística registrados ante en sistema del Registro Nacional de Tránsito -RUNT para dicha labor, no podrán ser en número/día más de la capacidad física instalada, certificada por medio del registro, gestión de calidad o acreditación, en las condiciones señaladas por el Ministerio de Transporte.

En todo caso, para la prestación del curso virtual y/o presencial, los centros integrales de atención y los centros de enseñanza automovilística, deberán cumplir los mismos requisitos técnicos de operación y funcionamiento previstos en la ley, según reglamentación del Ministerio de Transporte.

A los organismos de tránsito no se les exigirá convenio para prestar los cursos.

Artículo 24°. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su sanción y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Firman los Honorables Congresistas,



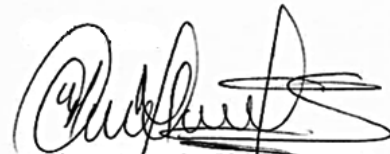
HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA
Senador de la República



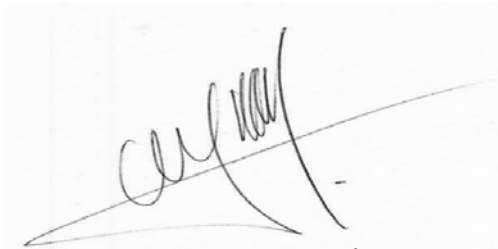
ARMANDO BENEDETTI VILLANEDA
Senador de la República



ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ
Senadora de la República



EMETERIO MONTES CASTRO
Representante a la Cámara



MILTON HUGO ANGÚLO VIVEROS
Representante a la Cámara



RODRIGO ROJAS LARA
Representante a la Cámara

**INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 239 DE 2019 SENADO, 181 DE 2019 CÁMARA**

por medio de la cual se otorgan herramientas para que los padres de familia realicen un acompañamiento eficaz con el fin de cuidar los recursos del PAE.

Honorable Senador

LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY

Presidente del Senado de la República

Honorable Representante a la Cámara

CARLOS ALBERTO CUENCA CHAUX

Presidente de la Cámara de Representantes

Asunto: informe de conciliación al Proyecto de Ley No. 239 de 2019 Senado-181 de 2019 Cámara “Por medio de la cual se otorgan herramientas para que los padres de familia realicen un acompañamiento eficaz con el fin de cuidar los recursos del PAE”

Respetados presidentes,

De acuerdo con la honrosa designación efectuada por las Presidencias del Honorable Senado de la República y de la Honorable Cámara de Representantes, y de conformidad con los artículos 161 de la Constitución Política y 186 de la Ley 5ª de 1992, los suscritos congresistas integrantes de la Comisión de Conciliación nos permitimos someter, por su conducto, a consideración de las Plenarias de Senado de la República y de la Cámara de Representantes para continuar el trámite correspondiente, el texto conciliado del proyecto de Ley del asunto, dirimiendo de esta manera las discrepancias existentes entre los textos aprobados por las respectivas Plenarias del Senado de la República y la Cámara de Representantes.

Para cumplir con nuestro cometido, procedimos a realizar un estudio de los textos aprobados en las respectivas corporaciones y se decidió acoger el texto aprobado por la honorable plenaria de la Cámara de Representantes, con unas mínimas modificaciones para lograr recoger el espíritu de lo aprobado por ambas cámaras.

Dadas las anteriores consideraciones, los suscritos conciliadores solicitamos a las plenarias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes aprobar el texto conciliado del Proyecto de Ley **No. 239 de 2019 Senado-181 de 2019 Cámara “Por medio de la cual se otorgan herramientas para que los padres de familia realicen un acompañamiento eficaz con el fin de cuidar los recursos del PAE”**, que se transcribe a continuación.

De los honorables congresistas,



ÁLVARO URIBE VÉLEZ
Senador de la República
Partido Centro Democrático



JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA
Representante a la Cámara

<p>TEXTO APROBADO EN PLENARIA DEL SENADO PL 239 DE 2019 SENADO</p>	<p>TEXTO APROBADO EN PLENARIA DE CÁMARA PL 181 DE 2019 (19 /06/2020)</p>	<p>TEXTO propuesto para conciliación</p>
<p><i>POR MEDIO DE LA CUAL SE OTORGAN HERRAMIENTAS PARA QUE LOS PADRES DE FAMILIA REALICEN UN ACOMPAÑAMIENTO EFICAZ CON EL FIN DE CUIDAR LOS RECURSOS DEL PAE”.</i></p>	<p><i>“POR MEDIO DE LA CUAL SE OTORGAN HERRAMIENTAS PARA QUE LOS PADRES DE FAMILIA REALICEN UN ACOMPAÑAMIENTO EFICAZ CON EL FIN DE CUIDAR LOS RECURSOS DEL PAE”.</i></p>	<p><i>“POR MEDIO DE LA CUAL SE OTORGAN HERRAMIENTAS PARA QUE LOS PADRES DE FAMILIA REALICEN UN ACOMPAÑAMIENTO EFICAZ CON EL FIN DE CUIDAR LOS RECURSOS DEL PAE”.</i></p>
<p>Artículo 1°. La operación del Programa de Alimentación Escolar (PAE) tendrá vigilancia comunitaria, preferiblemente de las asociaciones de padres de familia y de los profesores que hacen parte de la entidad educativa afectada, en el marco de las actividades y funciones de la Unidad Administrativa especial de Alimentación Escolar, creada por el artículo 189 de la Ley 1955 de 2019 y las normas que lo modifiquen y/o adicionen.</p> <p>El interventor de la operación, la entidad territorial contratante, la Unidad Administrativa especial de Alimentación Escolar y los entes de control escucharán obligatoriamente las observaciones que resulten de este ejercicio de veeduría, por parte de dichas asociaciones, sin que estas sean vinculantes, debiendo ser publicadas en las carteleras o portales de las entidades territoriales por un periodo de 30 días.</p>	<p>Artículo 1. La operación del Programa de Alimentación Escolar – PAE - tendrá vigilancia de la comunidad educativa, preferiblemente de las asociaciones de padres de familia y de los docentes que hacen parte de la institución educativa beneficiaría para la prestación del servicio. La Unidad Administrativa Especial de Alimentación Escolar, creada por el artículo 189 de la Ley 1955 de 2019 y las normas que lo modifiquen y/o adicionen, orientará el ejercicio de esa actividad en el marco de sus funciones.</p> <p>El interventor de la operación, el supervisor designado por la entidad territorial contratante, la Unidad Administrativa Especial de Alimentación Escolar y los entes de control, escucharán obligatoriamente las observaciones que resulten de este ejercicio de vigilancia comunitaria o control social, por parte de las asociaciones anteriormente mencionadas, sin que estas sean vinculantes, debiendo ser publicadas en las carteleras o portales de las entidades territoriales por un periodo de (30) días.</p> <p>El interventor de la operación deberá rendir un informe semestral a la comunidad educativa y a la institución educativa beneficiaria, con el</p>	<p>Artículo 1. La operación del Programa de Alimentación Escolar – PAE - tendrá vigilancia de la comunidad educativa, preferiblemente de las asociaciones de padres de familia y de los docentes que hacen parte de la institución educativa beneficiaría para la prestación del servicio. La Unidad Administrativa Especial de Alimentación Escolar, creada por el artículo 189 de la Ley 1955 de 2019 y las normas que lo modifiquen y/o adicionen, orientará el ejercicio de esa actividad en el marco de sus funciones.</p> <p>El interventor de la operación, el supervisor designado por la entidad territorial contratante, la Unidad Administrativa Especial de Alimentación Escolar y los entes de control, escucharán obligatoriamente las observaciones que resulten de este ejercicio de vigilancia comunitaria o control social, por parte de las asociaciones anteriormente mencionadas, sin que estas sean vinculantes, debiendo ser publicadas en las carteleras o portales de las entidades territoriales por un periodo de treinta (30) días.</p> <p><i>El interventor de la operación deberá rendir un informe</i></p>

<p>Lo anterior en concordancia con lo dispuesto en el artículo 189 de la Ley 1955 de 2019.</p> <p>Parágrafo 1. Para que esta vigilancia comunitaria sea efectiva, la Unidad Administrativa Especial de Alimentación Escolar, los interventores, los entes territoriales y los entes de control, permitirán que las organizaciones comunitarias y las asociaciones de padres de familia accedan en calidad de veedores oportunamente a las etapas precontractual, contractual y postcontractual del contrato y la ejecución del programa PAE.</p> <p>Parágrafo 2. Autorízase al Gobierno Nacional para que en el término de seis (6) meses reglamente la presente ley con el propósito de hacer efectivo el control, la veeduría de intervención de las asociaciones de padres de familia.</p> <p>Parágrafo 3. Las organizaciones comunitarias y asociaciones de padres de familia deberán rendir su informe de veeduría de manera escrita, el cual reposará en el expediente que para tal efecto asigne la entidad territorial. Del informe de veeduría se podrá correr traslado a los organismos de control a fin de que estos se pronuncien si es el caso, dentro de los 10 días hábiles siguientes a su recepción.</p>	<p>objetivo de poner en conocimiento el funcionamiento, debilidades y fortalezas del PAE en la respectiva entidad territorial. En el caso que el contrato sea inferior a seis meses este informe deberá ser trimestral</p> <p>Lo anterior, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 189 de la Ley 1955 de 2019.</p> <p>Parágrafo 1. Para que esta vigilancia de la comunidad educativa sea efectiva, los interventores, los supervisores designados por las entidades territoriales y los entes de control, deberán suministrarles la información, relacionada con las etapas precontractual, contractual y postcontractual del contrato y la ejecución del programa PAE.</p> <p>Parágrafo 2. La comunidad educativa, preferiblemente las asociaciones de padres de familia rendirán su informe de vigilancia, de manera escrita si evidencian incumplimientos o mejoramientos requeridos al contratista con respecto a la ejecución del PAE; en caso que se hayan presentado irregularidades en la respectiva ejecución deberán constatarse en dicho informe. El informe deberá contener como mínimo la descripción de las circunstancias de modo, tiempo y lugar que configuren la situación, observación o presunta irregularidad en la implementación del programa y las fuentes de información o mecanismos de verificación empleados para constatarla”. El informe será remitido a la entidad territorial correspondiente y a los entes de control, a fin de que estos se pronuncien, si es del</p>	<p><i>semestral a la comunidad educativa y a la institución educativa beneficiaria, con el objetivo de poner en conocimiento el funcionamiento, debilidades y fortalezas del PAE en la respectiva entidad territorial. En el caso que el contrato sea inferior a seis meses este informe deberá ser trimestral</i></p> <p>Lo anterior, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 189 de la Ley 1955 de 2019.</p> <p>Parágrafo 1. Para que esta vigilancia de la comunidad educativa sea efectiva, los interventores, los supervisores designados por las entidades territoriales y los entes de control, deberán suministrarles la información, relacionada con las etapas precontractual, contractual y postcontractual del contrato y la ejecución del programa PAE.</p> <p>Parágrafo 2. La comunidad educativa, preferiblemente las asociaciones de padres de familia rendirán su informe de vigilancia, de manera escrita si evidencian incumplimientos o mejoramientos requeridos al contratista con respecto a la ejecución del PAE; en caso que se hayan presentado irregularidades en la respectiva ejecución deberán constatarse en dicho informe. El informe deberá contener como mínimo la descripción de las circunstancias de modo, tiempo y lugar que configuren la situación, observación o presunta irregularidad en la implementación del programa y las fuentes de información o mecanismos de verificación empleados para constatarla”. El informe será remitido a la entidad territorial correspondiente y a los</p>
---	--	--

	<p>caso, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su recepción; del mismo, reposará copia en el expediente que para el efecto asigne la entidad territorial. La Unidad Administrativa Especial para la Alimentación Escolar deberá elaborar un plan de capacitación para la comunidad educativa, sobre el ejercicio de la vigilancia comunitaria o de control social, en el marco del programa PAE</p> <p>Parágrafo 3. Para los fines previstos en la presente norma, la expresión “padres de familia” comprende a los padres y madres de familia, así como a los tutores o quienes ejercen la patria potestad o acudientes debidamente autorizados.</p> <p>Parágrafo 4. Con el fin de promover la vigilancia, las entidades territoriales dispondrán de personal idóneo que suministre información y capacitación sobre alimentación saludable a la comunidad educativa</p> <p>Parágrafo 5. Autorícese al Gobierno Nacional para que en el término de seis (6) meses reglamente lo relacionado con la presente ley.</p>	<p>entes de control, a fin de que estos se pronuncien, si es del caso, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su recepción; del mismo, reposará copia en el expediente que para el efecto asigne la entidad territorial. La Unidad Administrativa Especial para la Alimentación Escolar deberá elaborar un plan de capacitación para la comunidad educativa, sobre el ejercicio de la vigilancia comunitaria o de control social, en el marco del programa PAE</p> <p>Parágrafo 3. Para los fines previstos en la presente norma, la expresión “padres de familia” comprende a los padres y madres de familia, así como a los tutores o quienes ejercen la patria potestad o acudientes debidamente autorizados.</p> <p>Parágrafo 4. Con el fin de promover la vigilancia, las entidades territoriales dispondrán de personal idóneo que suministre información y capacitación sobre alimentación saludable a la comunidad educativa</p> <p>Parágrafo 5. Autorícese al Gobierno Nacional para que en el término de seis (6) meses reglamente lo relacionado con la presente ley.</p>
<p>Artículo 2º. En congruencia con sus facultades para vincular a la comunidad en sus gestiones de vigilancia fiscal, la Contraloría General de la República y la Procuraduría General de la Nación, así como sus homólogas del orden territorial, fomentarán la participación de las organizaciones comunitarias y las asociaciones de padres de familia en el proceso de vigilancia del</p>	<p>Artículo 2. En congruencia con sus facultades para vincular a la comunidad en sus gestiones de vigilancia fiscal, la Contraloría General de la República y la Procuraduría General de la Nación, así como sus homólogas del orden territorial, fomentarán la participación de las organizaciones comunitarias y las asociaciones de padres de familia en el proceso de vigilancia del programa PAE, y articularán</p>	<p>Artículo 2. En congruencia con sus facultades para vincular a la comunidad en sus gestiones de vigilancia fiscal, la Contraloría General de la República y la Procuraduría General de la Nación, así como sus homólogas del orden territorial, fomentarán la participación de las organizaciones comunitarias y las asociaciones de padres de familia en el proceso de vigilancia del</p>

programa PAE, y articularán acciones correctivas efectivas para resolver oportunamente cualquier irregularidad que se presente.	acciones correctivas efectivas para resolver oportunamente cualquier irregularidad que se presente.	programa PAE, y articularán acciones correctivas efectivas para resolver oportunamente cualquier irregularidad que se presente.
Artículo 3°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.	Artículo 3. Los encargados de la vigilancia de que trata esta ley deberán informar si las entidades encargadas de contratar el que ejecutan el Programa de Alimentación Escolar y los prestadores del servicio propenderán por garantizar que se evite la entrega de productos comestibles o bebidas ultra procesados que contengan una cantidad excesiva de sodio, azúcares añadidos, edulcorantes artificiales y grasas saturadas; en aras de garantizar la entrega de alimentos frescos, naturales y que se suministre una alimentación balanceada.	Artículo 3. Los encargados de la vigilancia de que trata esta ley deberán informar si las entidades encargadas de contratar el que ejecutan de ejecutar el Programa de Alimentación Escolar propenden por evitar entregar productos comestibles o bebidas ultra procesados que contengan una cantidad excesiva de sodio, azúcares añadidos, edulcorantes artificiales y grasas saturadas; en aras de garantizar la entrega de alimentos frescos, naturales y que se suministre una alimentación balanceada.
	Artículo 4. Los encargados de la vigilancia de que trata esta ley deberán verificar que el operador del PAE propenda por integrar dentro de su personal, en un porcentaje no menor al 20%, a los padres de familia usuarios, priorizando a aquellos que sean cabeza de familia, que no pertenezcan al comité de vigilancia o control social y/o a la junta de la respectiva asociación de padres de familia.	Artículo 4. Los encargados de la vigilancia de que trata esta ley deberán verificar que el operador del PAE propenda por integrar dentro de su personal, como manipuladores en un porcentaje no menor al 20%, a los padres de familia usuarios, priorizando a aquellos que sean cabeza de familia, que no pertenezcan al comité de vigilancia o control social y/o a la junta de la respectiva asociación de padres de familia.
	Artículo 5. Lo consagrado en la presente ley, no menoscaba las funciones y atribuciones de los Comités de Alimentación Escolar (CAE), promovidos por el Ministerio de Educación Nacional.	Artículo 5. Lo consagrado en la presente ley, no menoscaba las funciones y atribuciones de los Comités de Alimentación Escolar (CAE), promovidos por el Ministerio de Educación Nacional.
	Artículo 6. La presente ley rige a partir de la fecha de su	Artículo 6. La presente ley rige a partir de la fecha de su

	promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.	promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.
--	--	--

TEXTO PROPUESTO PARA CONCILIACIÓN DEL PROYECTO DE LEY 181 DE 2019 CÁMARA y PROYECTO DE LEY 239 DE 2019 SENADO (19 /06/2020)

“POR MEDIO DE LA CUAL SE OTORGAN HERRAMIENTAS PARA QUE LOS PADRES DE FAMILIA REALICEN UN ACOMPAÑAMIENTO EFICAZ CON EL FIN DE CUIDAR LOS RECURSOS DEL PAE”.

Artículo 1. La operación del Programa de Alimentación Escolar – PAE - tendrá vigilancia de la comunidad educativa, preferiblemente de las asociaciones de padres de familia y de los docentes que hacen parte de la institución educativa beneficiaria para la prestación del servicio. La Unidad Administrativa Especial de Alimentación Escolar, creada por el artículo 189 de la Ley 1955 de 2019 y las normas que lo modifiquen y/o adicionen, orientará el ejercicio de esa actividad en el marco de sus funciones.

El interventor de la operación, el supervisor designado por la entidad territorial contratante, la Unidad Administrativa Especial de Alimentación Escolar y los entes de control, escucharán obligatoriamente las observaciones que resulten de este ejercicio de vigilancia comunitaria o control social, por parte de las asociaciones anteriormente mencionadas, sin que estas sean vinculantes, debiendo ser publicadas en las carteleras o portales de las entidades territoriales por un período de (30) días.

El interventor de la operación deberá rendir un informe semestral a la comunidad educativa y a la institución educativa beneficiaria, con el objetivo de poner en conocimiento el funcionamiento, debilidades y fortalezas del PAE en la respectiva entidad territorial. En el caso que el contrato sea inferior a seis meses este informe deberá ser trimestral

Lo anterior, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 189 de la Ley 1955 de 2019.

Parágrafo 1. Para que esta vigilancia de la comunidad educativa sea efectiva, los interventores, los supervisores designados por las entidades territoriales y los entes de control, deberán suministrarles la información, relacionada con las etapas precontractual, contractual y postcontractual del contrato y la ejecución del programa PAE.

Parágrafo 2. La comunidad educativa, preferiblemente las asociaciones de padres de familia rendirán su informe de vigilancia, de manera escrita si evidencian incumplimientos o mejoramientos requeridos al contratista con respecto a la ejecución del PAE; en caso que se hayan presentado

irregularidades en la respectiva ejecución deberán constatarse en dicho informe. El informe deberá contener como mínimo la descripción de las circunstancias de modo, tiempo y lugar que configuren la situación, observación o presunta irregularidad en la implementación del programa y las fuentes de información o mecanismos de verificación empleados para constatarla". El informe será remitido a la entidad territorial correspondiente y a los entes de control, a fin de que estos se pronuncien, si es del caso, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su recepción; del mismo, reposará copia en el expediente que para el efecto asigne la entidad territorial. La Unidad Administrativa Especial para la Alimentación Escolar deberá elaborar un plan de capacitación para la comunidad educativa, sobre el ejercicio de la vigilancia comunitaria o de control social, en el marco del programa PAE

Parágrafo 3. Para los fines previstos en la presente norma, la expresión "padres de familia" comprende a los padres y madres de familia, así como a los tutores o quienes ejercen la patria potestad o acudientes debidamente autorizados.

Parágrafo 4. Con el fin de promover la vigilancia, las entidades territoriales dispondrán de personal idóneo que suministre información y capacitación sobre alimentación saludable a la comunidad educativa

Parágrafo 5. Autorícese al Gobierno Nacional para que en el término de seis (6) meses reglamente lo relacionado con la presente ley.

Artículo 2. En congruencia con sus facultades para vincular a la comunidad en sus gestiones de vigilancia fiscal, la Contraloría General de la República y la Procuraduría General de la Nación, así como sus homólogas del orden territorial, fomentarán la participación de las organizaciones comunitarias y las asociaciones de padres de familia en el proceso de vigilancia del programa PAE, y articularán acciones correctivas efectivas para resolver oportunamente cualquier irregularidad que se presente.

Artículo 3. Los encargados de la vigilancia de que trata esta ley deberán informar si las entidades encargadas de ejecutar el Programa de Alimentación Escolar propenden por evitar entregar productos comestibles o bebibles que contengan una cantidad excesiva de sodio, azúcares añadidos, edulcorantes artificiales y grasas saturadas; en aras de garantizar la entrega de alimentos frescos, naturales y que se suministre una alimentación balanceada.

Artículo 4. Los encargados de la vigilancia de que trata esta ley deberán verificar que el operador del PAE propenda por integrar dentro de su personal, en un porcentaje no menor al 20%, a los padres de familia usuarios, priorizando a aquellos que sean cabeza de familia, que no pertenezcan al comité de vigilancia o control social y/o a la junta de la respectiva asociación de padres de familia.

Artículo 5. Lo consagrado en la presente ley, no menoscaba las funciones y atribuciones de los Comités de Alimentación Escolar (CAE), promovidos por el Ministerio de Educación Nacional.

Artículo 6. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.



ÁLVARO URIBE VÉLEZ
Senador de la República
Partido Centro Democrático



JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA
Representante a la Cámara

**INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 398 DE 2019 CÁMARA, 133 DE 2018 SENADO**

por medio del cual se promueven la participación de entidades territoriales en los proyectos de generación de energías alternativas renovables.

Bogotá, D. C. junio 19 de 2020

Doctores

LIDIO GARCIA TURBAY AYALA

Presidente Senado de la República

CARLOS ALBERTO CUENCA CHAUX

Presidente Cámara de Representantes

Ciudad

REFERENCIA: INFORME DE CONCILIACION AL PROYECTO DE 398 DE 2019 CÁMARA – 133 DE 2018 SENADO “POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVEN LA PARTICIPACIÓN DE ENTIDADES TERRITORIALES EN LOS PROYECTOS DE GENERACIÓN DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS RENOVABLES”

Respetados presidentes:

De acuerdo con los artículos 161 de la Constitución Política y 186 de la Ley 5ª de 1992, los suscritos Senadores y el Representantes a la Cámara integrantes de la Comisión Accidental de Conciliación nos permitimos someter a consideración de las Plenarias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, el texto conciliado del proyecto de la referencia, dirimiendo de esta manera las diferencias existentes entre los textos aprobados por las respectivas cámaras.

Para cumplir con nuestro cometido, procedimos a realizar un análisis de los textos aprobados en las respectivas plenarias; del cual concluimos que el texto aprobado por la Cámara de Representantes mantiene el espíritu de la iniciativa del texto aprobado en Senado y realiza aportes significativos derivados del concepto recibido por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, tal como se evidencia en el siguiente comparativo.

TEXTO APROBADO EN PLENARIA DE SENADO	TEXTO APROBADO EN PLENARIA DE CAMARÁ	CONSIDERACIONES
“Por medio del cual se promueve la participación de	“por medio del cual se promueve la participación de las	Se agrega la frase y se dictan otras disposiciones DISCREPANCIAS

las entidades territoriales en los proyectos de generación de energías alternativas renovables”	entidades territoriales en los proyectos de generación de energías alternativas renovables y se dictan otras disposiciones”	
<p>Artículo 1°. El Gobierno nacional podrá financiar con aportes del Presupuesto General de la Nación y el Sistema General de Regalías la participación de las entidades territoriales en los proyectos de generación, distribución y comercialización de energías alternativas renovables que se enumeran a continuación: la biomasa, los aprovechamientos hidroeléctricos, la eólica, la geotérmica, la solar y los mares. Otras fuentes podrán ser consideradas según lo determina la UPME. Esta participación permitirá dotar las Entidades Territoriales de una fuente de ingresos frescos, modernos y crecientes en el futuro.</p>	<p>Artículo 1º. Autorízase al Gobierno nacional para financiar con aportes del Presupuesto General de la Nación y el Sistema General de Regalías la participación de las entidades territoriales en los proyectos de generación, distribución, comercialización y autogeneración a pequeña escala y generación distribuida con Fuentes No Convencionales de Energía Renovable (FNCER) que se enumeran a continuación: la biomasa, los aprovechamientos hidroeléctricos, la eólica, la geotérmica, la solar, los mares y el aprovechamiento energético de residuos. Además de otras fuentes que podrán ser consideradas según lo determina la UPME.</p> <p>Parágrafo 1º Los proyectos objeto de esta Ley que podrán ser financiados con cargo al Sistema General de Regalías deberán ser tramitados de acuerdo a la normatividad vigente, el Gobierno nacional podrá realizar acompañamiento especial para la formulación de los proyectos a través del Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Minas y Energía.</p> <p>Parágrafo 2º. Los proyectos</p>	<p>Se modifica la redacción, “El gobierno podrá financiar con aportes del Presupuesto General de la Nación” por “Autorízase al Gobierno nacional” debido a las facultades del Congreso de la República se encuentran en esos términos y se adicionan 2 parágrafos como producto de la subcomisión de la comisión de la comisión tercera de la Cámara y un tercer parágrafo como resultado de la Plenaria</p> <p style="text-align: center;">DISCREPANCIAS</p> <p>SE ACOGE EL TEXTO DE CÁMARA</p>

	<p>de generación, distribución y comercialización de energías alternativas renovables, tendrán como prioridad el sector rural y deben contemplar los lineamientos de política energética establecidos en el literal a); numeral 1; del artículo 6; de la Ley 1715 de 2014 y el apoyo institucional contemplado en el literal a) numeral 7 de la misma Ley.</p> <p>Parágrafo 3°. Los proyectos de generación, distribución y comercialización de energías alternativas tendrán como prioridad para contratación laboral, el recurso humano calificado y no calificado residente y/o oriundo de la región donde se asiente el proyecto, siempre y cuando cumplan con la idoneidad y/o competencias exigidas para la ejecución del mismo.</p>	
<p>Artículo 2º La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.</p>	<p>Artículo 2º La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.</p>	<p>SE MODIFICA NUMERACIÓN PASA A SER ARTÍCULO 3.</p>
	<p>Artículo nuevo. Aprovechamiento energético de residuos. Para los efectos de esta ley entiéndase por aprovechamiento energético de residuos la familia de tecnologías de tratamiento de residuos para generar energía en la forma de calor, electricidad o combustibles, de conformidad con los parámetros establecidos por la Ley 1715 de 2014.</p> <p>Parágrafo nuevo. Para los</p>	<p>ARTÍCULO NUEVO SE ACOGE EL ARTÍCULO NUEVO SE ENUMERA COMO ARTIUCLO 2</p>

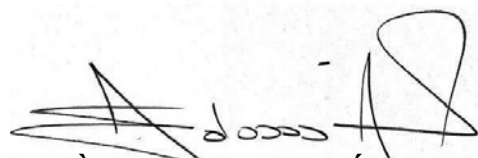
	demás conceptos se tendrá en cuenta la definición contenida en la Ley 1715 de 2014.	
--	---	--

Por lo anterior, hemos convenido mantener el texto aprobado en segundo debate por la plenaria de Cámara de Representantes, así como el título aprobado por esta, considerando que las modificaciones realizadas complementaron y enriquecieron el contenido de este.

PROPOSICIÓN

Dadas las anteriores consideraciones, los suscritos conciliadores solicitamos a las plenarios del Senado de la República y de la Cámara de Representantes aprobar el texto conciliado del **“PROYECTO DE 398 DE 2019 CÁMARA – 133 DE 2018 SENADO “POR MEDIO DEL CUAL SE PROMUEVEN LA PARTICIPACIÓN DE ENTIDADES TERRITORIALES EN LOS PROYECTOS DE GENERACIÓN DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS RENOVABLES”**

De los Honorables Congresistas Conciliadores,



EDWIN ALBERTO VALDÉS RODRÍGUEZ
H.R. departamento del Caquetá



ALVARO URIBE VELEZ
H.S. de la República

TEXTO PROPUESTO POR LA COMISION DE CONCILIACION

PROYECTO DE 398 DE 2019 CÁMARA – 133 DE 2018 SENADO “por medio del cual se promueve la participación de las entidades territoriales en los proyectos de generación de energías alternativas renovables y se dictan otras disposiciones”

EL CONGRESO DE COLOMBIA**DECRETA****CAPÍTULO I****Disposiciones generales**

Artículo 1º. Autorízase al Gobierno nacional para financiar con aportes del Presupuesto General de la Nación y el Sistema General de Regalías la participación de las entidades territoriales en los proyectos de generación, distribución, comercialización y autogeneración a pequeña escala y generación distribuida con Fuentes No Convencionales de Energía Renovable (FNCER) que se enumeran a continuación: la biomasa, los aprovechamientos hidroeléctricos, la eólica, la geotérmica, la solar, los mares y el aprovechamiento energético de residuos. Además de otras fuentes que podrán ser consideradas según lo determina la UPME.

Parágrafo 1º Los proyectos objeto de esta Ley que podrán ser financiados con cargo al Sistema General de Regalías deberán ser tramitados de acuerdo a la normatividad vigente, el Gobierno nacional podrá realizar acompañamiento especial para la formulación de los proyectos a través del Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Minas y Energía.

Parágrafo 2º. Los proyectos de generación, distribución y comercialización de energías alternativas renovables, tendrán como prioridad el sector rural y deben contemplar los lineamientos de política energética establecidos en el literal a); numeral 1; del artículo 6; de la Ley 1715 de 2014 y el apoyo institucional contemplado en el literal a) numeral 7 de la misma Ley.

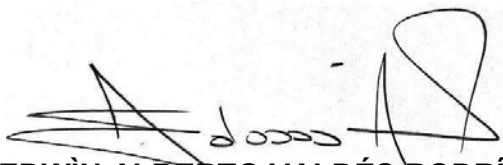
Parágrafo 3º. Los proyectos de generación, distribución y comercialización de energías alternativas tendrán como prioridad para contratación laboral, el recurso humano calificado y no calificado residente y/o oriundo de la región donde se asiente el proyecto, siempre y cuando cumplan con la idoneidad y/o competencias exigidas para la ejecución del mismo.

Artículo 2. Aprovechamiento energético de residuos. Para los efectos de esta ley entiéndase por aprovechamiento energético de residuos la familia de tecnologías de tratamiento de residuos para generar energía en la forma de calor, electricidad o combustibles, de conformidad con los parámetros establecidos por la Ley 1715 de 2014.

Parágrafo. Para los demás conceptos se tendrá en cuenta la definición contenida en la Ley 1715 de 2014.

Artículo 3º La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Del Honorable Congresista Conciliador,



EDWIN ALBERTO VALDÉS RODRÍGUEZ
H.R. departamento del Caquetá



ALVARO URIBE VELEZ
H.S de la República

CONTENIDO

Gaceta número 400 - viernes, 19 de junio de 2020

SENADO DE LA REPÚBLICA

Págs.

INFORMES DE CONCILIACIÓN

Informe de conciliación y texto conciliado Proyecto de ley número 284 de 2018 Cámara, 27 de 2019 Senado, por medio del cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en Seguridad Vial y Tránsito	1
Informe y texto propuesto para conciliación al Proyecto de ley número 239 de 2019 Senado, 181 de 2019 Cámara, por medio de la cual se otorgan herramientas para que los padres de familia realicen un acompañamiento eficaz con el fin de cuidar los recursos del PAE.	38
Informe de conciliación y texto propuesto por la comisión de conciliación del Proyecto de ley número 398 de 2019 Cámara, 133 de 2018 Senado, por medio del cual se promueven la participación de entidades territoriales en los proyectos de generación de energías alternativas renovables.	46