

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° 401

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

EDICIÓN DE 40 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### INFORMES DE CONCILIACIÓN

**INFORME DE CONCILIACIÓN PROYECTO DE LEY N° 275 DE 2019 CÁMARA - 144 DE 2018 SENADO “POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES ESPECIALES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE ESCOLAR EN ZONAS DE DIFÍCIL ACCESO”**

Bogotá D.C., junio 19 de 2020

**Doctor**

**LIDIO ARTURO GARCÍA TURBAY**  
Presidente  
Senado de la República

**Doctor**

**CARLOS ALBERTO CUENCA CHAUX**  
Presidente  
Cámara de Representantes

**Referencia:** Informe de Conciliación Proyecto de Ley N° 275 de 2019 Cámara y 144 de 2018 de Senado “Por medio de la cual se dictan disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso”.

Respetados presidentes,

En cumplimiento con la designación efectuada por las Mesas Directivas del Honorable Senado de la República (**SL-CS-267-2020**) y de la Honorable Cámara de Representantes (**S.G.2-0721/2020**), y de conformidad con los artículos 161 de la Constitución Política y 186 y siguientes de la Ley 5° de 1992, los suscritos Senadores y Representantes sometemos a consideración de las Honorables Plenarias del Senado y de la Cámara de Representantes para continuar su trámite correspondiente, el texto conciliado del Proyecto de Ley de referencia, unificando de esta manera las diferencias existentes entre los textos aprobados por las respectivas Plenarias de ambas Cámaras.

Cordialmente,

**Wilmer Leal Pérez**  
Representante a la Cámara por Boyacá  
Partido Alianza Verde

**Horacio José Serpa**  
Senador de la República  
Partido Liberal

## I. CONCILIACIÓN DE LOS TEXTOS APROBADOS EN PLENARIA DE CÁMARA DE REPRESENTANTES Y SENADO DE LA REPÚBLICA.

Con el fin de dar cumplimiento a la designación, los integrantes de la Comisión de Conciliación procedimos a realizar un estudio y análisis comparativo entre los textos aprobados en cada una de las Cámaras, con el fin de llegar, por unanimidad a un texto conciliado. Por lo anterior hemos convenido acoger el texto aprobado en la Plenaria de la Honorable Cámara de Representantes. Lo anterior toda vez que consideramos que recoge la voluntad de los legisladores en la construcción de la presente Ley.

Texto aprobado por la plenaria del Senado de la República	Texto aprobado por la plenaria de la Cámara de Representantes	Texto Conciliado
<p><b>TÍTULO:</b></p> <p>“Por lo cual se dictan disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso”</p>	<p><b>TÍTULO:</b></p> <p>“Por medio de la cual se dictan disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso”</p>	<p>Se mantiene el texto aprobado en Cámara de Representantes.</p>
<p><b>Artículo 1. Objeto.</b> La presente Ley establece una excepción que será otorgada por el Ministerio de Transporte para que los municipios puedan contratar personas naturales y/o jurídicas para prestar el servicio de transporte escolar, bajo condiciones especiales de transporte y bajo el régimen de contratación pública en lugares donde se requieran medidas diferenciadas para garantizar la accesibilidad material del derecho a la educación de la población.</p> <p>Parágrafo. La contratación bajo esta excepción dará prioridad a aquellas personas naturales y/o jurídicas residentes en el lugar en el que se preste el servicio de</p>	<p><b>Artículo 1. Objeto.</b> La presente Ley establece una excepción que será otorgada por el Ministerio de Transporte para que los municipios puedan contratar personas naturales y/o jurídicas, con el propósito de prestar el servicio de transporte escolar, bajo condiciones especiales de transporte y bajo el régimen de contratación pública, en lugares donde se requieran medidas diferenciadas para garantizar la accesibilidad material del derecho a la educación de la población.</p>	<p>Se mantiene el texto aprobado en Cámara de Representantes.</p>

Texto aprobado por la plenaria del Senado de la República	Texto aprobado por la plenaria de la Cámara de Representantes	Texto Conciliado
<p>transporte escolar.</p> <p><b>Artículo 2. Criterios de focalización.</b> Los municipios focalizados para la aplicación de la presente Ley son aquellos que cumplan al menos uno de los siguientes criterios:</p> <p>i. Municipios en los que no se cuente con empresas de servicio público de transporte especial legalmente constituidas y habilitadas.</p> <p>ii. Municipios en los que las condiciones geográficas, económicas, o sociales no permitan el uso de medios de transporte automotor.</p> <p>iii. Municipios declarados como zonas de difícil acceso de conformidad con los lineamientos del Ministerio de Educación.</p>	<p><b>Artículo 2. Criterios de focalización.</b> Los municipios focalizados para la aplicación de la presente Ley son aquellos que cumplan al menos uno de los siguientes criterios:</p> <p>1. Municipios en los que no se cuente con empresas de servicio público de transporte especial legalmente constituidas y habilitadas.</p> <p>2. Municipios en los que las condiciones geográficas, económicas o sociales, étnicas u otras propias del territorio no permitan el uso de medios de transporte automotor.</p> <p>3. Municipios declarados con zonas de difícil acceso de conformidad con los lineamientos del Ministerio de Educación.</p>	<p>Se mantiene el texto aprobado en Cámara de Representantes.</p>
<p><b>Artículo 3. Reconocimiento de la excepción.</b> Los municipios que cumplen con los criterios de focalización descritos en el artículo 2 e identifiquen la necesidad de contar con disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar, deberán solicitar al Ministerio de Transporte el reconocimiento de la excepción para la prestación de este servicio a través de una solicitud motivada.</p> <p>La solicitud de reconocimiento de la excepción para la prestación del servicio de transporte escolar podrá ser realizada por las autoridades municipales o conjunto de</p>	<p><b>Artículo 3. Reconocimiento de la excepción.</b> Los municipios y/o grupos de municipios que cumplen con al menos uno de los criterios de focalización descritos en el artículo 2° e identifiquen la necesidad de contar con disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar, deberán solicitar de manera individual o conjunta al Ministerio de Transporte el reconocimiento de la excepción para la prestación de este servicio a través de una solicitud motivada.</p> <p>La solicitud de reconocimiento de la excepción para la prestación del servicio de transporte escolar también podrá ser realizada por</p>	<p>Se mantiene el texto aprobado en Cámara de Representantes.</p>

<p><b>Texto aprobado por la plenaria del Senado de la República</b></p>	<p><b>Texto aprobado por la plenaria de la Cámara de Representantes</b></p>	<p><b>Texto Conciliado</b></p>
<p>aútoridades municipales, de oficio o a solicitud de la ciudadanía y/o de la comunidad educativa.</p> <p>El Ministerio de Transporte deberá, en un plazo máximo de 2 meses contados a partir de la recepción de la solicitud, decidir sobre la aceptación o rechazo, indicando si ésta cumple con los criterios de focalización definidos en el artículo 2 y definiendo el cronograma para la expedición de la reglamentación transitoria definida en el artículo 5, que no podrá tardar más de 4 meses.</p> <p>Parágrafo 1. En el caso de los municipios no certificados en educación, la solicitud de reconocimiento de la excepción para la prestación del servicio de transporte escolar deberá ser gestionada por el Departamento.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte podrá establecer en cuáles departamentos delegará la facultad de reconocer la excepción a la que se refiere el presente artículo y de expedir la correspondiente reglamentación en los términos del artículo 5 de la presente ley.</p>	<p>la ciudadanía, por la comunidad educativa y/o las asociaciones de padres de familia a las respectivas autoridades municipales, quienes se encargarán de realizar su trámite ante el Ministerio de Transporte.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> En el caso de los municipios no certificados en educación, la solicitud de reconocimiento de la excepción para la prestación del servicio de transporte escolar deberá ser gestionada por el Departamento.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> El Ministerio de Transporte contará con tres meses contados a partir de la recepción de la solicitud motivada del municipio o departamento, para certificar el reconocimiento de la excepción y expedir un reglamento diferenciado de carácter especial y transitorio para la prestación del servicio de transporte escolar.</p> <p><b>Parágrafo 3.</b> Cuando la solicitud de reconocimiento de la excepción para la prestación del servicio de transporte escolar sea realizada por la ciudadanía y/o por la comunidad educativa, se debe entender que las respectivas autoridades municipales no están facultadas para revisar el cumplimiento de los criterios de focalización, por lo que no podrán devolver las solicitudes bajo aquel entendido, sus funciones se limitan a realizar el trámite ante el Ministerio de Transporte.</p>	
<p><b>Artículo 4. Tipos de medios de</b></p>	<p><b>Artículo 4. Tipos de medios de</b></p>	<p>Se mantiene el</p>

<b>Texto aprobado por la plenaria del Senado de la República</b>	<b>Texto aprobado por la plenaria de la Cámara de Representantes</b>	<b>Texto Conciliado</b>
<p><b>transporte.</b> Para la prestación del servicio de transporte escolar, se podrá hacer uso de medios de transporte motorizados y no motorizados, incluyendo medios de transporte fluviales de acuerdo con las características y necesidades propias de cada municipio.</p> <p>La nación y los entes territoriales podrán diseñar mecanismos financieros, incluyendo transferencias condicionadas, con el fin de garantizar la prestación del servicio de transporte escolar.</p>	<p><b>tránsporte.</b> Para la prestación del servicio de transporte escolar, se podrá hacer uso de medios de transporte motorizados y no motorizados, incluyendo medios de transporte fluviales de acuerdo con las características y necesidades propias de cada municipio.</p> <p>La nación y los entes territoriales podrán diseñar mecanismos financieros, incluyendo transferencias condicionadas, con el fin de garantizar la prestación del servicio de transporte escolar.</p> <p><b>Parágrafo.</b> En el evento de que las condiciones especiales del municipio requieran el uso de medios de transporte con tracción animal para la prestación del servicio de transporte escolar, deberá cumplirse con el objeto, principios y disposiciones de la Ley 1774 de 2016. En todo caso, deberán acatarse las normas que expidan las autoridades distritales, municipales, departamentales y nacionales que prohíban su uso.</p>	<p>texto aprobado en Cámara de Representantes.</p>
<p><b>Artículo 5. Reglamentación.</b> El Ministerio de Transporte, en coordinación con cada uno de los municipios a los que se les otorgue la excepción de que trata el artículo 1 de la presente ley, expedirá la reglamentación de carácter especial y transitoria para la prestación del servicio de transporte público escolar.</p> <p>La reglamentación deberá garantizar condiciones de acceso,</p>	<p><b>Artículo 5. Reglamentación.</b> El Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Educación Nacional, en el marco de sus funciones, llevará a cabo una valoración periódica mínimo cada año, de las condiciones de los municipios donde se reconoce la excepción, con el fin de prestar asistencia técnica en los casos que se requieran, hacer control y vigilancia sobre la prestación del</p>	<p>Se mantiene el texto aprobado en Cámara de Representantes.</p>

<p><b>Texto aprobado por la plenaria del Senado de la República</b></p>	<p><b>Texto aprobado por la plenaria de la Cámara de Representantes</b></p>	<p><b>Texto Conciliado</b></p>
<p>calidad y seguridad en el transporte, así como también el aseguramiento para la prestación del servicio. La reglamentación deberá atender un enfoque territorial de acuerdo a las particularidades de cada municipio.</p> <p>El Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Educación Nacional, en el marco de sus funciones, llevará a cabo una valoración periódica de las condiciones de los municipios donde se reconoce la excepción, con el fin de prestar asistencia técnica en los casos que se requieran, hacer control y vigilancia sobre la prestación del servicio y determinar si el municipio aún requiere el reconocimiento de la excepción.</p> <p>Parágrafo. Los municipios a los que se les reconozca la excepción deberán, en el marco de sus funciones, hacer pedagogía a quienes presten el servicio, sobre las condiciones de acceso, calidad y seguridad en el transporte que sean establecidas en la reglamentación transitoria, y vigilarán el cumplimiento de las mismas.</p>	<p>servicio, en particular sobre las condiciones de seguridad de niños, niñas adolescentes y determinar si el municipio aún requiere el reconocimiento de la excepción.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> El Ministerio de Educación Nacional acompañará al Ministerio de Transporte en el proceso de caracterización inicial de las zonas diferenciales para el transporte, con el fin de que las autoridades territoriales en el marco de sus competencias puedan garantizar el acceso efectivo de la población al sistema educativo.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> Los municipios a los que se les reconozca la excepción deberán, en el marco de sus funciones, hacer pedagogía a quienes presten el servicio, sobre las condiciones de acceso, calidad y seguridad en el transporte, que sean establecidas en la reglamentación transitoria.</p> <p>Los municipios en el marco de sus funciones vigilarán y garantizarán el obligatorio cumplimiento de las condiciones de seguridad del medio de transporte como sea definido en la reglamentación transitoria.</p> <p><b>Parágrafo 3.</b> De acuerdo con la reglamentación de carácter especial que sea expedida por el Ministerio de Transporte y en el marco de sus funciones, se deberá construir un manual de asistencia técnica dirigido a los entes territoriales, sobre la aplicación del régimen de</p>	

Texto aprobado por la plenaria del Senado de la República	Texto aprobado por la plenaria de la Cámara de Representantes	Texto Conciliado
	contratación pública para la contratación del servicio de transporte escolar, bajo las flexibilidades en la prestación del servicio que se definen en la presente Ley.	
<p><b>Artículo 6. Participación y corresponsabilidad ciudadana.</b> El Ministerio de Transporte, El Ministerio de Educación Nacional y las autoridades territoriales deberán crear las condiciones para que los ciudadanos participen en la solicitud de reconocimiento de la excepción de que trata esta Ley, la reglamentación especial y transitoria para la prestación del servicio, así como también la veeduría sobre la calidad del servicio prestado a los estudiantes.</p>	<p><b>Artículo 6. Participación y corresponsabilidad ciudadana.</b> El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Educación Nacional y las autoridades territoriales deberán crear las condiciones para que los ciudadanos participen en la solicitud de reconocimiento de la excepción de que trata esta Ley, la reglamentación especial y transitoria para la prestación del servicio, así como también la veeduría sobre la calidad del servicio prestado a los estudiantes.</p>	Se mantiene el texto aprobado en Cámara de Representantes.
<p><b>Artículo 7. Seguros.</b> Para cumplir con el criterio de aseguramiento por los daños que puedan surgir como resultado de la implementación de la excepción a la que se refiere la presente ley, el Gobierno Nacional deberá dentro del reglamento de carácter especial y transitorio determinar los seguros con los cuales operarán los medios de transporte motorizados y no motorizados, de acuerdo con las características y necesidades propias de cada municipio.</p> <p>El Gobierno Nacional podrá flexibilizar las exigencias según el medio de transporte, siempre y cuando se garantice la atención en salud de los niños, niñas y</p>	<p><b>Artículo 7. Seguros.</b> Para cumplir con el criterio de aseguramiento por los daños que puedan surgir como resultado de la implementación de la excepción a la que se refiere la presente Ley, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte deberá dentro del reglamento de carácter especial y transitorio determinar los seguros con los cuales operarán los medios de transporte motorizados y no motorizados, de acuerdo con las características y necesidades propias de cada municipio.</p> <p>El Gobierno Nacional podrá flexibilizar las exigencias según el medio de transporte, siempre y cuando se garantice la atención</p>	Se mantiene el texto aprobado en Cámara de Representantes.

<p><b>Texto aprobado por la plenaria del Senado de la República</b></p>	<p><b>Texto aprobado por la plenaria de la Cámara de Representantes</b></p>	<p><b>Texto Conciliado</b></p>
<p>adolescentes en caso de accidente.</p>	<p>en salud de los niños, niñas y adolescentes en caso de accidente.</p> <p>Los entes territoriales que sean objeto de excepción mediante los procedimientos definidos anteriormente, podrán, en el marco de sus funciones, financiar el aseguramiento para la prestación del servicio de transporte escolar rural avalado mediante el reglamento de carácter especial y transitorio.</p>	
<p><b>Artículo 8. Seguimiento.</b> Los alcaldes o quienes ejerzan la representación legal del municipio que adelante procesos de contratación bajo esta modalidad deberán presentar un informe semestral ante los organismos de vigilancia y control del orden nacional (Procuraduría General de la Nación y Contraloría General de la República) el cual deberá contener información detallada sobre el proceso contractual y su ejecución.</p>	<p><b>Artículo 8. Seguimiento.</b> Los alcaldes o quienes ejerzan la representación legal del municipio que adelanten procesos de contratación bajo esta modalidad, deberán presentar un informe bimestral ante la Procuraduría General de la Nación y la Contraloría General de la República. El informe podrá ser remitido por medios virtuales y deberá contener información detallada sobre el proceso contractual y la ejecución del servicio o servicios de transporte especial autorizados por esta Ley.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> Los organismos de control mencionados en el presente artículo emitirán un concepto semestral con base en los informes remitidos por los entes territoriales, de acuerdo con sus facultades legales y constitucionales, con destino a los Ministerios de Educación Nacional y de Transporte. Concepto que deberá ser presentado dentro de los 30 días siguientes a la culminación del</p>	<p>Se mantiene el texto aprobado en Cámara de Representantes.</p>

Texto aprobado por la plenaria del Senado de la República	Texto aprobado por la plenaria de la Cámara de Representantes	Texto Conciliado
	<p>respectivo semestre.</p> <p>Lo anterior, sin perjuicio de las funciones de vigilancia y control a cargo de estas entidades y de los órganos de control fiscal territorial de conformidad con la normativa vigente.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> Los Ministerios encargados de realizar la valoración periódica, tendrán en cuenta los conceptos emitidos por estas entidades, para efectuar sus funciones de asistencia técnica, control y vigilancia del servicio de transporte escolar en cada municipio.</p>	
	<p><b>Artículo 9. Recursos.</b> Los municipios a los que se les reconozca la excepción podrán, en el marco de sus funciones, usar parte de los recursos para propósito general del Sistema General de Participaciones y del Sistema General de Regalías, para la financiación de la prestación del servicio de transporte escolar rural avalado mediante el reglamento de carácter especial y transitorio.</p>	<p>Se acoge el artículo nuevo aprobado en Cámara de Representantes.</p>
<p><b>Artículo 9. Vigencia y derogatorias.</b> La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.</p>	<p><b>Artículo 10. Vigencia y derogatorias.</b> La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.</p>	<p>Se mantiene texto aprobado en ambas Cámaras</p>

## PROPOSICIÓN

En consecuencia, los suscritos conciliadores, solicitamos a las Plenarias del Honorable Congreso de la República aprobar el texto conciliado del Proyecto de Ley N° 275 de 2019

De los Honorables Congresistas,



**Wilmer Leal Pérez**  
Representante a la Cámara por Boyacá



**Horacio José Serpa**  
Senador de la República

TEXTO CONCILIADO DEL PROYECTO DE LEY N° 275 DE 2019 CÁMARA Y  
144 DE 2018 DE SENADO “POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN  
DISPOSICIONES ESPECIALES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE  
TRANSPORTE ESCOLAR EN ZONAS DE DIFÍCIL ACCESO”

El Congreso de la República

DECRETA:

**Artículo 1. Objeto.** La presente Ley establece una excepción que será otorgada por el Ministerio de Transporte para que los municipios puedan contratar personas naturales y/o jurídicas, con el propósito de prestar el servicio de transporte escolar, bajo condiciones especiales de transporte y bajo el régimen de contratación pública, en lugares donde se requieran medidas diferenciadas para garantizar la accesibilidad material del derecho a la educación de la población.

**Artículo 2. Criterios de focalización.** Los municipios focalizados para la aplicación de la presente Ley son aquellos que cumplan al menos uno de los siguientes criterios:

1. Municipios en los que no se cuente con empresas de servicio público de transporte especial legalmente constituidas y habilitadas.
2. Municipios en los que las condiciones geográficas, económicas o sociales, étnicas u otras propias del territorio no permitan el uso de medios de transporte automotor.
3. Municipios declarados con zonas de difícil acceso de conformidad con los lineamientos del Ministerio de Educación.

**Artículo 3. Reconocimiento de la excepción.** Los municipios y/o grupos de municipios que cumplen con al menos uno de los criterios de focalización descritos en el artículo 2° e identifiquen la necesidad de contar con disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar, deberán solicitar de manera individual o conjunta al Ministerio de Transporte el reconocimiento de la excepción para la prestación de este servicio a través de una solicitud motivada.

La solicitud de reconocimiento de la excepción para la prestación del servicio de transporte escolar también podrá ser realizada por la ciudadanía y/o las asociaciones de padres de familia a las respectivas autoridades municipales, quienes se encargarán de realizar su trámite ante el Ministerio de Transporte.

**Parágrafo 1.** En el caso de los municipios no certificados en educación, la solicitud de reconocimiento de la excepción para la prestación del servicio de transporte escolar deberá ser gestionada por el Departamento.

**Parágrafo 2.** El Ministerio de Transporte contará con tres meses contados a partir de la recepción de la solicitud motivada del municipio o departamento, para certificar el reconocimiento de la excepción y expedir un reglamento diferenciado de carácter especial y transitorio para la prestación del servicio de transporte escolar.

**Parágrafo 3.** Cuando la solicitud de reconocimiento de la excepción para la prestación del servicio de transporte escolar sea realizada por la ciudadanía y/o por la comunidad educativa, se debe entender que las respectivas autoridades municipales no están facultadas para revisar el cumplimiento de los criterios de focalización, por lo que no podrán devolver las solicitudes bajo aquel entendido, sus funciones se limitan a realizar el trámite ante el Ministerio de Transporte.

**Artículo 4. Tipos de medios de transporte.** Para la prestación del servicio de transporte escolar, se podrá hacer uso de medios de transporte motorizados y no motorizados, incluyendo medios de transporte fluviales de acuerdo con las características y necesidades propias de cada municipio.

La nación y los entes territoriales podrán diseñar mecanismos financieros, incluyendo transferencias condicionadas, con el fin de garantizar la prestación del servicio de transporte escolar.

**Parágrafo.** En el evento de que las condiciones especiales del municipio requieran el uso de medios de transporte con tracción animal para la prestación del servicio de transporte escolar, deberá cumplirse con el objeto, principios y disposiciones de la Ley 1774 de 2016. En todo caso, deberán acatarse las normas que expidan las autoridades distritales, municipales, departamentales y nacionales que prohíban su uso.

**Artículo 5. Reglamentación.** El Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Educación Nacional, en el marco de sus funciones, llevará a cabo una valoración periódica mínimo cada año, de las condiciones de los municipios donde se reconoce la excepción, con el fin de prestar asistencia técnica en los casos que se requieran, hacer control y vigilancia

sobre la prestación del servicio, en particular sobre las condiciones de seguridad de niños, niñas adolescentes y determinar si el municipio aún requiere el reconocimiento de la excepción.

**Parágrafo 1.** El Ministerio de Educación Nacional acompañará al Ministerio de Transporte en el proceso de caracterización inicial de las zonas diferenciales para el transporte, con el fin de que las autoridades territoriales en el marco de sus competencias puedan garantizar el acceso efectivo de la población al sistema educativo

**Parágrafo 2.** Los municipios a los que se les reconozca la excepción deberán, en el marco de sus funciones, hacer pedagogía a quienes presten el servicio, sobre las condiciones de acceso, calidad y seguridad en el transporte, que sean establecidas en la reglamentación transitoria.

Los municipios en el marco de sus funciones vigilarán y garantizarán el obligatorio cumplimiento de las condiciones de seguridad del medio de transporte como sea definido en la reglamentación transitoria.

**Parágrafo 3.** De acuerdo con la reglamentación de carácter especial que sea expedida por el Ministerio de Transporte y en el marco de sus funciones, se deberá construir un manual de asistencia técnica dirigido a los entes territoriales, sobre la aplicación del régimen de

contratación pública para la contratación del servicio de transporte escolar, bajo las flexibilidades en la prestación del servicio que se definen en la presente Ley.

**Artículo 6. Participación y corresponsabilidad ciudadana.** El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Educación Nacional y las autoridades territoriales deberán crear las condiciones para que los ciudadanos participen en la solicitud de reconocimiento de la excepción de que trata esta Ley, la reglamentación especial y transitoria para la prestación del servicio, así como también la veeduría sobre la calidad del servicio prestado a los estudiantes.

**Artículo 7. Seguros.** Para cumplir con el criterio de aseguramiento por los daños que puedan surgir como resultado de la implementación de la excepción a la que se refiere la presente Ley, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte deberá dentro del reglamento

de carácter especial y transitorio determinar los seguros con los cuales operarán los medios de transporte motorizados y no motorizados, de acuerdo con las características y necesidades propias de cada municipio.

El Gobierno Nacional podrá flexibilizar las exigencias según el medio de transporte, siempre y cuando se garantice la atención en salud de los niños, niñas y adolescentes en caso de accidente.

Los entes territoriales que sean objeto de excepción mediante los procedimientos definidos anteriormente, podrán, en el marco de sus funciones, financiar el aseguramiento para la prestación del servicio de transporte escolar rural avalado mediante el reglamento de carácter especial y transitorio.

**Artículo 8. Seguimiento.** Los alcaldes o quienes ejerzan la representación legal del municipio que adelanten procesos de contratación bajo esta modalidad, deberán presentar un informe bimestral ante la Procuraduría General de la Nación y la Contraloría General de la República. El informe podrá ser remitido por medios virtuales y deberá contener información detallada sobre el proceso contractual y la ejecución del servicio o servicios de transporte especial autorizados por esta Ley.

**Parágrafo 1.** Los organismos de control mencionados en el presente artículo emitirán un concepto semestral con base en los informes remitidos por los entes territoriales, de acuerdo con sus facultades legales y constitucionales, con destino a los Ministerios de Educación Nacional y de Transporte. Concepto que deberá ser presentado dentro de los 30 días siguientes a la culminación del respectivo trimestre.

Lo anterior, sin perjuicio de las funciones de vigilancia y control a cargo de estas entidades y de los órganos de control fiscal territorial de conformidad con la normativa vigente.

**Parágrafo 2.** Los Ministerios encargados de realizar la valoración periódica, tendrán en cuenta los conceptos emitidos por estas entidades, para efectuar sus funciones de asistencia técnica, control y vigilancia del servicio de transporte escolar en cada municipio.

**Artículo 9. Recursos.** Los municipios a los que se les reconozca la excepción podrán, en el marco de sus funciones, usar parte de los recursos para propósito general del Sistema

General de Participaciones y del Sistema General de Regalías, para la financiación de la prestación del servicio de transporte escolar rural avalado mediante el reglamento de carácter especial y transitorio.

**Artículo 10. Vigencia y derogatorias.** La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.



Wilmer Leal Pérez  
Representante a la Cámara por Boyacá



Horacio José Serpa  
Senador de la República

## INFORME DE CONCILIACIÓN

Proyecto de Ley No Ley 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 Tránsito 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 Tránsito, 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 10° del texto aprobado en Cámara de Representantes y 4° 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 4° aprobado en el Senado pasa a ser sustituido en su totalidad por el artículo 10° aprobado en la Cámara de Representantes y b) el artículo 6° aprobado en el Senado de la República se le hace una modificación en su inciso primero.

<b>Texto aprobado en Cámara de Representantes</b>	<b>Texto aprobado en Senado de la República</b>	<b>Texto conciliado</b>
<p><b>Artículo 1°.</b> Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p><b>"Artículo 12.</b> 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><b>Artículo 1°.</b> 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>

Texto aprobado en Cámara de Representantes	Texto aprobado en Senado de la República	Texto conciliado
<p>presente ley.</p> <p>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.</p> <p><b>a) Contenidos obligatorios.</b> Los siguientes contenidos serán obligatorios de todos los esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>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.</li> </ol>		

<p><b>Texto aprobado en Cámara de Representantes</b></p>	<p><b>Texto aprobado en Senado de la República</b></p>	<p><b>Texto conciliado</b></p>
<p>3. Garantizar la aptitud física, mental y de coordinación motriz de quienes fungen como conductores u operadores.</p> <p><b>b) Contenidos variables.</b> 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"> <li>1. Apoyar y colaborar de manera activa con la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.</li> <li>2. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.</li> <li>3. Realizar el pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito debidamente ejecutoriadas.</li> <li>4. Conocer y difundir las normas de seguridad vial.</li> <li>5. Definir planes de prevención y atención (antes, durante y después) para eventuales siniestros".</li> </ol>		
<p><b>Artículo 2°. Adiciónese el artículo 12A a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</b></p> <p><b>Artículo 12A. Esquemas de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.</b> Existirán los siguientes Esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial para los sujetos destinatarios del artículo 12 de la Ley 1503</p>	<p><b>Artículo 2°. Adiciónese el artículo 12A a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</b></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>

Texto aprobado en Cámara de Representantes	Texto aprobado en Senado de la República	Texto conciliado
<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:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>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.</li> </ol>	<p>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.</p> <p>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.</p>	

<b>Texto aprobado en Cámara de Representantes</b>	<b>Texto aprobado en Senado de la República</b>	<b>Texto conciliado</b>
<p>3. Esquema general: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con más de diez (10) vehículos automotores o no automotores y con más de diez (10) conductores, ciclistas, peatones, patinadores o similares. Los obligados a estos planes también deberán vincular al Plan los peatones y ciclistas de su entidad.</p> <p>4. Esquema para empresas de transporte público: Para todas las empresas de transporte, sin importar el número de vehículos o conductores.</p> <p>Parágrafo 1°. La metodología para el diseño, adopción y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, serán establecidos por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de manera diferenciada, en función de la clasificación establecida en el presente artículo a excepción del Esquema Micro. Para la adopción de los PESV la Agencia adelantará mesas de trabajo con participación de los representantes de los usuarios viales.</p> <p>Parágrafo 2°. Solamente las empresas de transporte deberán, además de contar con su Plan Estratégico de Seguridad Vial, registrarlo ante la autoridad de transporte competente, la cual efectuará la</p>		

<b>Texto aprobado en Cámara de Representantes</b>	<b>Texto aprobado en Senado de la República</b>	<b>Texto conciliado</b>
<p>inspección, vigilancia y control frente a su cumplimiento.</p> <p>Parágrafo 3°. En el caso de los vehículos entregados en <i>leasing</i>, <i>renting</i> o arrendamiento financiero, la obligación de adoptar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, será del arrendatario o locatario de los vehículos y no de las entidades financieras que hayan entregado la tenencia, guarda y custodia del vehículo.</p> <p>Parágrafo 4°. Para las entidades públicas el Plan Estratégico de Seguridad Vial deberá ser implementado por el encargado del área administrativa de cada entidad. El incumplimiento del presente mandato legal será considerado falta grave del funcionario.</p> <p>Parágrafo 5°. Los que presten el servicio de transporte escolar de las instituciones educativas formales, públicas o privadas, deberán adoptar el Plan Estratégico de Seguridad Vial y cumplir con los lineamientos específicos que fije la Agencia Nacional de Seguridad Vial mediante resolución. Este acto administrativo definirá al detalle los elementos de seguridad activa y pasiva, exterior e interior, señalización, protocolos y demás, que se deberán aplicar para poder asegurar la integridad de los estudiantes y demás usuarios de la vía mientras se transportan.</p> <p>Parágrafo 6°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial contará con un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la ley, para definir por resolución los componentes de cada Esquema, enunciados en el</p>		

Texto aprobado en Cámara de Representantes	Texto aprobado en Senado de la República	Texto conciliado
<p>presente artículo y que deberán cumplir los obligados por la ley exceptuando el esquema micro ya definido".</p>		
<p><b>Artículo 3°. Adiciónese el artículo 12B a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</b></p> <p><b>"Artículo 12B. Usuarios vulnerables.</b> 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><b>Parágrafo transitorio.</b> 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><b>Artículo 3°. Mecanismo informático.</b> 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>

Texto aprobado en Cámara de Representantes	Texto aprobado en Senado de la República	Texto conciliado
<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><b>Artículo 4°. Adiciónese el artículo 12C a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</b>  <b>"Artículo 12C. Autoridad competente para el diseño, adopción y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV).</b> 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><b>Artículo 4°. Campañas informativas de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.</b> 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><b>Texto aprobado en Cámara de Representantes</b></p>	<p><b>Texto aprobado en Senado de la República</b></p>	<p><b>Texto conciliado</b></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><b>Parágrafo.</b> 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><b>Artículo 5°. Adiciónese el artículo 12D a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</b></p> <p><b>Artículo 12D. Programas pedagógicos y método educativo en seguridad vial.</b> 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><b>Artículo 5°. Reconocimiento en Seguridad Vial.</b> 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>

Texto aprobado en Cámara de Representantes	Texto aprobado en Senado de la República	Texto conciliado
que impartirán los Centros Integrales de Atención para rehabilitar conductores infractores.	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><b>Artículo 6°. Mecanismo informático.</b> 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><b>Artículo 6°. Omisión.</b> 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. <del>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.</del></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>

Texto aprobado en Cámara de Representantes	Texto aprobado en Senado de la República	Texto conciliado
<p><b>Artículo 7°. Régimen de transición.</b> 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><b>Artículo 7°. Disposiciones especiales en materia de contratación pública a los sujetos obligados.</b> 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><b>Artículo 8°. Competencia de los evaluadores y capacitadores.</b> 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><b>Artículo 8°. Sanciones.</b> Las sanciones aplicables a los organismos de tránsito y organismos de apoyo al tránsito serán las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Amonestación escrita.</li> <li>b) Multa.</li> <li>c) Intervención operativa.</li> </ul>	<p>Aprobado en el Senado de la República.</p>

Texto aprobado en Cámara de Representantes	Texto aprobado en Senado de la República	Texto conciliado
<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><b>Artículo 9°. Área de validez y vigencia de las evaluaciones y capacitaciones de los organismos de apoyo.</b> Todas las certificaciones de</p>	<p><b>Artículo 9°. Amonestación.</b> 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>

<b>Texto aprobado en Cámara de Representantes</b>	<b>Texto aprobado en Senado de la República</b>	<b>Texto conciliado</b>
<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><b>Artículo 10. Las campañas educativas e informativas.</b> La</p>	<p><b>Artículo 10°. Multa.</b> La multa consiste en la imposición de una</p>	<p>Se acoge el artículo 10,</p>

Texto aprobado en Cámara de Representantes	Texto aprobado en Senado de la República	Texto conciliado
<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><b>Artículo 11. Vigilancia, inspección y control.</b> 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><b>Artículo 11°. Causales de amonestación.</b> 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><b>Texto aprobado en Cámara de Representantes</b></p>	<p><b>Texto aprobado en Senado de la República</b></p>	<p><b>Texto conciliado</b></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><b>Artículo 12. Sanciones.</b> 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><b>Artículo 12°. Causales de multa.</b> 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>

Texto aprobado en Cámara de Representantes	Texto aprobado en Senado de la República	Texto conciliado
<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><b>Texto aprobado en Cámara de Representantes</b></p>	<p><b>Texto aprobado en Senado de la República</b></p>	<p><b>Texto conciliado</b></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>		

Texto aprobado en Cámara de Representantes	Texto aprobado en Senado de la República	Texto conciliado
<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"> <li>1. Será considerada como falta grave el incumplimiento al presente mandato legal de acuerdo a los plazos aquí establecidos.</li> <li>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.</li> </ol> <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>		

<b>Texto aprobado en Cámara de Representantes</b>	<b>Texto aprobado en Senado de la República</b>	<b>Texto conciliado</b>
<p>en cuanto resultaren aplicables:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>2. El daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados.</li> <li>3. La persistencia en la conducta infractora.</li> <li>4. La reincidencia en la comisión de las infracciones en materia de Seguridad Vial.</li> <li>5. La disposición o no de colaborar con las autoridades competentes.</li> <li>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.</li> <li>7. La renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente.</li> <li>8. El grado de prudencia o diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas pertinentes.</li> </ol> <p>Parágrafo 4°. El destino de las sanciones económicas será el siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ol>		

Texto aprobado en Cámara de Representantes	Texto aprobado en Senado de la República	Texto conciliado
<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><b>Artículo 13. Estímulos.</b> 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><b>Artículo 13°. Inicio de investigación administrativa.</b> 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> <p>a) Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos;</p> <p>b) Cita de las disposiciones presuntamente infringidas con los hechos investigados;</p> <p>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>	<p>Aprobado en el Senado de la República.</p>

Texto aprobado en Cámara de Representantes	Texto aprobado en Senado de la República	Texto conciliado
<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><b>Artículo 14. Obligación de implementación de los PESV como requisito para contratar con el Estado.</b> 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><b>Artículo 14°. Notificación de la apertura de investigación.</b> 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><b>Artículo 15. Inspección, vigilancia y control de las capacitaciones, evaluaciones y revisiones.</b> 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><b>Artículo 15°. Término para decidir la investigación administrativa.</b> 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>

<b>Texto aprobado en Cámara de Representantes</b>	<b>Texto aprobado en Senado de la República</b>	<b>Texto conciliado</b>
<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><b>Artículo 16. Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las</p>	<p><b>Artículo 16°. Recursos.</b> Contra los actos administrativos que impongan las sanciones</p>	<p>Aprobado en el Senado de la República.</p>

Texto aprobado en Cámara de Representantes	Texto aprobado en Senado de la República	Texto conciliado
<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><b>Artículo 17°. Copias.</b> 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><b>Artículo 18°. Acción de repetición.</b> 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>

Texto aprobado en Cámara de Representantes	Texto aprobado en Senado de la República	Texto conciliado
	<p><b>Artículo 19°. Caducidad.</b> 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>	Aprobado en el Senado de la República.
	<p><b>Artículo 20°. Deber de informar.</b> 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>	Aprobado en el Senado de la República.
	<p><b>Artículo 21°.</b> 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>	Aprobado en el Senado de la República.

Texto aprobado en Cámara de Representantes	Texto aprobado en Senado de la República	Texto conciliado
	<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><b>Artículo 22°. Inspección, vigilancia y control.</b> 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><b>Artículo 23°. Adicionase un parágrafo al artículo 136 de la Ley 769 de 2002.</b></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>

Texto aprobado en Cámara de Representantes	Texto aprobado en Senado de la República	Texto conciliado
	<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><b>Artículo 24°. Vigencia.</b> 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 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

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.

**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

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 adiciónen, 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 MONTÉS CASTRO  
Representante a la Cámara



MILTON HUGO ANGULO VIVEROS  
Representante a la Cámara



RODRIGO ROJAS LARA  
Representante a la Cámara

**C O N T E N I D O**

Gaceta número 401 - viernes 19 de junio de 2020

**CÁMARA DE REPRESENTANTES**

**INFORMES DE CONCILIACIÓN** **Págs.**

Informe de Conciliación Texto conciliado Proyecto de ley número 275 de 2019 Cámara - 144 de 2018 Senado, por medio de la cual se dictan disposiciones especiales para la prestación del servicio de transporte escolar en zonas de difícil acceso ..... 1

Informe de conciliación 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.....