



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVIII - N° 299

Bogotá, D. C., viernes, 3 de mayo de 2019

EDICIÓN DE 28 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

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 383 DE 2019 CÁMARA

por medio de la cual se establece condiciones especiales para acceder al beneficio de la libertad condicional para los miembros de las Fuerzas Públicas.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* Otorgar un tratamiento exclusivo a los miembros de las Fuerzas Públicas, sustituyendo la pena privativa de la libertad, adoptando un tratamiento penal especial cuando se trate de delitos cometidos con anterioridad al 1° de diciembre de 2016, para quienes cometan crímenes en desarrollo de operaciones militares u operativos de policía reglado por el DIH.

Artículo 2°. El juez podrá conceder la libertad condicional al condenado a pena privativa de la libertad, para delitos cometidos hasta el 1° de diciembre de 2016, previa valoración de la gravedad de la conducta punible, cuando haya cumplido las tres quintas partes de la pena o cuando haya cumplido 5 años de condena efectiva privativa de la libertad, y su buena conducta durante el tratamiento penitenciario en el centro de reclusión permita deducir, fundadamente, que no existe necesidad de continuar la ejecución de la pena en centro de reclusión militar.

El tiempo que falte para el cumplimiento de la pena se tendrá como periodo de prueba.

Parágrafo 1°. Se exceptúan de este beneficio: las condenas por delitos contra la libertad, la integridad y formaciones sexuales, secuestro, terrorismo o contra el orden constitucional y legal,

y delitos contra la disciplina de conformidad con el código penal militar vigente.

Artículo 3°. *Vigencia.* La presente ley empezará a regir a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,

ÁLVARO HERNÁN PRADA ARTUNDUAGA
Representante a la Cámara

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente iniciativa legislativa tiene como objetivo otorgarles tratamiento diferencial a los miembros de nuestras Fuerzas Públicas. Sustituyendo la pena privativa de la libertad, estableciendo condiciones para acceder a la libertad condicional, para quienes cometan crímenes en desarrollo de operaciones militares u operativos de policía reglado por el DIH. Es necesario crear una ley adoptando tratamientos penales especiales, para los miembros de la fuerza pública que hayan sido condenados por cometer conductas punibles con anterioridad al 1° de diciembre de 2016.

El artículo 17 del Acto Legislativo 01 de 2017, Tratamiento diferenciado para Agentes del Estado, otorga una aplicación en forma equitativa, equilibrada, simultáneo y simétrico.

Entrada en vigencia la Jurisdicción Especial para la Paz, como órgano de cierre para el conflicto

armado en nuestro país con las FARC-EP, conoce de manera preferente sobre las actuaciones penales, disciplinarias o administrativas cometidas antes del 1° de diciembre de 2016, con ocasión por causa o en relación directa o indirecta con el conflicto armado. Es preciso manifestar que, aunque muchos colombianos votamos en contra del plebiscito en el cual ganó la votación del “no”, al final este se refrendó vía Congreso, dando validez al Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto Armado y la Construcción de una Paz Estable y Duradera. No obstante, a pesar de que no se realizaron las modificaciones solicitadas en este acuerdo, no es menester acabar con este, sino presentar algunas modificaciones para encontrar un trato simultáneo respecto a las sanciones y penas de las Fuerzas Públicas.

En varias ocasiones el ex-Presidente Santos, quien fuera el negociador con las FARC-EP, para llegar al resultado del acuerdo final de 2016, manifestó que desde el inicio de las conversaciones en La Habana, se le consultó a las Fuerzas Armadas y les dijo¹: “ustedes nunca repetirán esa situación en donde nuestros soldados están defendiendo la democracia, acaban en una cárcel y los que atacan nuestra democracia acaban en puestos elegidos por el pueblo, eso no se va a volver a repetir”.

Además, prometió que nunca estarían en la mesa de negociación como pretendían las FARC y como pretende cualquier grupo armado insurgente en cualquier parte del mundo, y como lo han logrado en la inmensa mayoría de los acuerdos de paz.

Según el exmandatario, nunca se dejó discutir el futuro de las Fuerzas y declaró que cualquier beneficio que tengan las FARC en materia de justicia transicional, lo tendrán los miembros de nuestras Fuerzas Armadas, en forma diferenciada, pero también tendrán unos beneficios equiparables.

No se puede desconocer que las Fuerzas Públicas, han actuado dentro del marco constitucional, teniendo como finalidad la defensa de la soberanía, la independencia, la integridad del territorio nacional y el orden constitucional². Por esto, debe existir un verdadero procedimiento diferenciado que se vea materializado entre los miembros de las Fuerzas Públicas y las FARC-EP, que era una organización al margen de la ley.

Muchos de nuestros militares y policías llevan bastantes años bajo medidas impuestas de penas

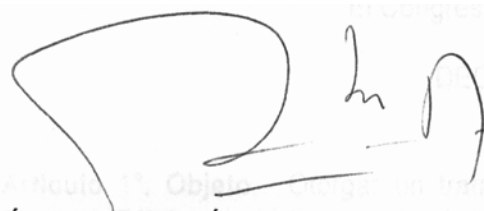
de prisión en centros carcelarios. Es así, como muchos de ellos siguen en estos establecimientos. Mientras tanto, las FARC-EP gozan de indultos y amnistías, y algunos se encuentran ocupando cargos de elección popular y otros reincidiendo, mientras nuestros combatientes que actuaron bajo la ley defendiendo nuestra soberanía, siguen cumpliendo sus penas en prisión.

Por lo cual, el tratamiento diferenciado que garantizaba ser equitativo, equilibrado, simultáneo y simétrico, no ha sido lo suficientemente ecuánime para nuestras Fuerzas. Mediante la creación de esta ley, se busca estipular que los miembros de las Fuerzas Públicas que hayan cumplido cinco años de condena efectiva privativa de la libertad, no tendrán necesidad de continuar en un centro de reclusión carcelaria, siempre y cuando sea por conductas punibles cometidas con anterioridad a la firma del acuerdo final exceptuándose los delitos contra la libertad, la integridad y formación sexuales, secuestro, terrorismo o delitos contra la disciplina de conformidad con el Código Penal Militar vigente.

El ex-Presidente Santos, indicó que las Fuerzas Armadas no hacen parte del acuerdo final. Por lo anterior, al crear esta ley no se pone en riesgo la finalidad del mismo.

De conformidad con lo anterior, ante la Secretaría de la Cámara de Representantes procedo a radicar la propuesta, con fundamento en los motivos ya expresados, los cuales son necesarios y de conveniencia pública, para que el honorable Congreso de la República considere su texto e inicie el trámite legal y democrático pertinente.

Atentamente,



ÁLVARO HERNÁN PRADA ARTUNDUAGA
Representante a la Cámara

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 30 de abril del año 2019 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 383 de 2019 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, suscrito por el honorable Representante Álvaro Hernán Prada Artunduaga.

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

¹ <http://es.presidencia.gov.co/discursos/190625-Palabras-del-Presidente-Juan-Manuel-Santos-durante-la-rendicion-de-cuentas-del-Sector-Defensa>.

² Constitución Política de Colombia.

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 306 DE 2018 CÁMARA

por el cual se modifica el artículo 64 de la Ley 30 de 1992, por el cual se organiza el servicio público de la educación superior.

Bogotá, D. C., 30 de abril de 2019

Presidenta

MÓNICA MARÍA RAIGOZA MORALES

Comisión Sexta - Cámara de Representantes

Congreso de la República

Ciudad

Referencia: Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 306 de 2018 Cámara, por el cual se modifica el artículo 64 de la Ley 30 de 1992, por el cual se organiza el servicio público de la educación superior.

Respetada Presidenta:

En cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, por medio del presente escrito me permito rendir informe de ponencia positiva con modificaciones para primer debate al proyecto de ley de la referencia.

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El 19 de diciembre de 2018 se radicó en la Secretaría General de la Cámara, el Proyecto de ley número 306 de 2018 Cámara, de iniciativa del honorable Representante Alejandro Vega Pérez. Por designación de la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara fui nombrado como ponente para primer debate de dicha iniciativa.

II. OBJETO DEL PROYECTO

El proyecto de ley presentado a consideración del Honorable Congreso de la República, tiene por objeto garantizar la participación de los Gobernadores en los Consejos Superiores Universitarios, tanto de carácter nacional como departamental, en desarrollo de la descentralización territorial.

III. JUSTIFICACIÓN

Este proyecto de ley tiene su fundamento constitucional en los artículos 67 y 288 de la Constitución Política. El artículo 67 establece:

“**Artículo 67.** La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura.

La educación formará al colombiano en el respeto a los Derechos Humanos, a la paz y a la democracia; y en la práctica del trabajo y la recreación, para el mejoramiento cultural, científico, tecnológico y para la protección del ambiente.

El Estado, la sociedad y la familia son responsables de la educación, que será obligatoria entre los cinco y los quince años de edad y que comprenderá como mínimo, un año de preescolar y nueve de educación básica.

La educación será gratuita en las instituciones del Estado, sin perjuicio del cobro de derechos académicos a quienes puedan sufragarlos.

Corresponde al Estado regular y ejercer la suprema inspección y vigilancia de la educación con el fin de velar por su calidad, por el cumplimiento de sus fines y por la mejor formación moral, intelectual y física de los educandos; garantizar el adecuado cubrimiento del servicio y asegurar a los menores las condiciones necesarias para su acceso y permanencia en el sistema educativo.

La nación y las entidades territoriales participarán en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales, en los términos que señalen la Constitución y la ley” (subrayado por fuera del texto).

Por su parte, el artículo 288 dispone:

“La ley orgánica de ordenamiento territorial establecerá la distribución de competencias entre la nación y las entidades territoriales.

Las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales serán ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad en los términos que establezca la ley” (subrayado por fuera de texto).

Las normas anteriormente transcritas permiten concluir que: (i) en Colombia la educación es concebida como un servicio público con una función social; (ii) como tal, el Estado tiene la obligación de regular, inspeccionar y vigilar la educación; (iii) por lo tanto la nación, como las entidades territoriales deben participar en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales; y (iv) quien define las competencias de participación de la nación y las entidades territoriales en la educación es el legislador.

Teniendo en cuenta -entre otros- estos parámetros constitucionales, el legislador promulgó la Ley 30 de 1992, por la cual se organiza el servicio público de la educación superior. Específicamente en el capítulo segundo del título tercero, esta ley regula la organización y elección de las directivas de las universidades del Estado y de las otras instituciones de educación superior estatales u oficiales. El artículo 62 de esta ley establece:

“La dirección de las universidades estatales u oficiales corresponde al Consejo Superior Universitario, al Consejo Académico y al Rector.

Cada universidad adoptará en su estatuto general una estructura que comprenda entre otras, la existencia de un Consejo Superior Universitario y

un Consejo Académico, acordes con su naturaleza y campos de acción.

Parágrafo. La dirección de las demás instituciones estatales u oficiales de Educación Superior que no tengan el carácter de universidad, corresponde al Rector, al Consejo Directivo y al Consejo Académico. La integración y funciones de estos Consejos serán las contempladas en los artículos 64, 65, 68 y 69 de la presente ley”.

Por su parte, el artículo 64 dispone:

“El Consejo Superior Universitario es el máximo órgano de dirección y gobierno de la universidad y estará integrado por:

- a) El Ministro de Educación Nacional o su delegado, quien lo presidirá en el caso de las instituciones de orden nacional.
- b) El Gobernador, quien preside en las universidades departamentales.
- c) Un miembro designado por el Presidente de la República, que haya tenido vínculos con el sector universitario.
- d) Un representante de las directivas académicas, uno de los docentes, uno de los egresados, uno de los estudiantes, uno del sector productivo y un exrector universitario.
- e) El Rector de la institución con voz y sin voto.

Parágrafo 1°. En las universidades distritales y municipales tendrán asiento en el Consejo Superior los respectivos alcaldes quienes ejercerán la presidencia y no el Gobernador.

Parágrafo 2°. Los estatutos orgánicos reglamentarán las calidades, elección y período de permanencia en el Consejo Superior, de los miembros contemplados en el literal d) del presente artículo.

Como se puede observar, la Ley 30 de 1992 creó, para las universidades, el Consejo Superior Universitario, que es el máximo órgano de dirección y gobierno. Su composición, sin embargo, establecida en el artículo 64, se ha prestado para interpretaciones, fundamentalmente porque la redacción de norma no dejó total claridad sobre la participación simultánea del ministro de educación y de los gobernadores en las universidades de carácter nacional.

Este aspecto quedó en evidencia principalmente en la Sentencia C-589 de 1997, M. P. Carlos Gaviria Díaz, en que la Corte estudió una demanda de inconstitucionalidad en contra del artículo 64, en la que, entre otras cosas, el actor argumentó que la norma violaba la autonomía universitaria porque favorecía sectores extrauniversitarios con marcado carácter gubernamental. En dicha oportunidad, las consideraciones presentadas, la Corte no le dio la razón al demandante, y declaró exequible la norma, pues consideró que:

“En el caso de las universidades públicas ha de aceptarse que de ella haga parte el Estado, por cuanto este tiene la responsabilidad y la obligación de promoverla, fortalecerla y proveerla de recursos.

Ahora bien, su participación en esa comunidad en los máximos órganos de gobierno no puede ser mayoritaria ni desproporcionada, en cuanto al número de representantes. Sin embargo, ello no impide a los representantes gubernamentales actuar en igualdad de condiciones respecto de los demás miembros de dichos organismos, y su voto, obviamente, tendrá el mismo valor que el de aquellos. Su presencia en esas instancias, entonces se justifica en la medida en que sirva para materializar el puente que debe unir a la sociedad, que reclama una universidad independiente pero decisiva en la búsqueda de soluciones a los problemas que la aquejan. La universidad, por su parte, sin admitir la interferencia de los poderes públicos, tiene la obligación de contribuir efectivamente al mejoramiento de las condiciones de vida de la sociedad en la que está incurso y de rendirle cuentas no sólo de la utilización de los recursos que el Estado le asigna, sino en general del ejercicio de la especial condición que el constituyente les ha dado: la autonomía.

En consecuencia, si bien es cierto que la participación de los representantes del Estado en el Consejo Superior Universitario no vulnera, en principio, la autonomía universitaria, también lo es que dicha participación no puede constituirse en un mecanismo a través del cual el Estado ejerza el control absoluto sobre los entes universitarios, de ahí que la representación no pueda ser mayoritaria.

Según la norma acusada, el Consejo Superior Universitario está integrado por el Ministro de Educación, o su delegado, quien lo presidirá, en las universidades del orden nacional; o el gobernador, quien lo presidirá en las universidades departamentales; o el alcalde, quien lo presidirá en las municipales.

La participación de tales funcionarios no tiene por objeto imponer la política de sus gobiernos en el desarrollo de la educación, sino coordinar las políticas nacionales o territoriales con las que fije el órgano de dirección universitario, a fin de que esta se integre al sistema general; no hay que olvidar que tanto la nación como las entidades territoriales, en los términos del artículo 67 de la Constitución, tienen el deber de participar en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales, en los términos que señalen la Constitución y la ley”.

Así las cosas, en dicha oportunidad, para concluir que la participación de los miembros no era desmedida en la norma, la Corte explicó que, según su interpretación, la participación del ministro en los Consejos Superiores Universitarios, excluía la de los gobernadores. Así también lo consideró la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, al resolver una consulta de la entonces Ministra de Educación encargada, Isabel Segovia Ospina, sobre la participación de los gobernadores en los Consejos Superiores Universitarios. La conclusión de la Sala fue que el gobernador no hacía parte del Consejo Superior Universitario de las instituciones

de educación superior del orden municipal ni del nacional¹.

Sin embargo, una reciente sentencia, muy posterior a los pronunciamientos citados anteriormente, de la Sección Primera del Consejo de Estado, desvirtuó los argumentos esbozados en los mismos. En esa ocasión, el actor demandó al Consejo Superior de la Amazonía (universidad nacional de carácter oficial), por excluir en su Estatuto General al gobernador del Caquetá como miembro del Consejo Superior de la Universidad. En esa oportunidad, el Consejo de Estado le dio la razón al demandante y ordenó la nulidad parcial de la norma demandada. Específicamente, la Sección Primera consideró:

“La voluntad del Legislador, como se desprende del artículo 64 de la Ley 30 de 1992, fue la de que los Gobernadores fueran miembros de los Consejos Superiores de las Universidades tanto del nivel nacional como del departamental, de lo contrario, de manera expresa los hubiera excluido del nivel nacional, como sí lo hizo respecto de las Universidades Distritales y Municipales en el párrafo del mismo artículo.

La Sala entonces prohija la sentencia de 24 de julio de 2008, traída a colación en el auto que decretó la medida cautelar, porque el asunto planteado en este proceso fue objeto de pronunciamiento en esa oportunidad por parte de la Sección Quinta de esta Corporación (Expediente núm. 2007-00049-01, Consejera ponente doctora Susana Buitrago Valencia), en la cual sostuvo que el Gobernador sí es miembro del Consejo Superior de una Universidad Oficial del orden nacional, en los siguientes términos:

“... resulta absolutamente claro que el Gobernador sí forma parte del Consejo Superior de la Universidad de Córdoba, tanto por mandato legal de la Ley 30 de 1992 como de los propios estatutos de dicha institución. Según el artículo 64 de la Ley 30, cuando la Universidad es del orden departamental, el Gobernador del Departamento preside el Consejo Superior Universitario. En el caso de las universidades del orden nacional, preside el Ministro de Educación o su delegado, pero el Gobernador es uno de los integrantes de dicho cuerpo colegiado.

La Universidad de Córdoba, creada mediante la Ley 37 de 1966 es un ente estatal universitario del orden nacional, ... y, como tal, tiene un Consejo Superior del cual forma parte el Gobernador, Consejo que, en razón al carácter nacional de la institución universitaria, es presidido por el Ministro de Educación o su Delegado”.

Si bien la Corte Constitucional mediante Sentencia C-589 de 13 de noviembre de 1997,

traída a colación por la entidad demandada, frente a la participación de los representantes del Estado en el Consejo Superior de las Universidades Estatales manifestó en sus considerandos, que sólo dos miembros proceden del Gobierno, a saber, “el Ministro de Educación o su Delegado, a nivel nacional; o el Gobernador o el Alcalde, a nivel departamental, distrital o municipal, y el designado por el Presidente de la República. Existe otro miembro, ajeno al gobierno y a la universidad que pertenece al sector productivo, y los otros cinco (5) hacen parte de la comunidad universitaria”, dicho pronunciamiento respondió a una demanda de inexequibilidad, en la cual lo cuestionado o el tema de discusión fue la autonomía de que gozan las universidades conforme a la Constitución Política y la participación del Estado, que el actor consideró excesiva; el tema jurídico no fue si el Gobernador hacía parte del Consejo Superior de la Universidad del nivel nacional, luego al no constituir la razón de la decisión, se trata de un pronunciamiento que no tiene fuerza vinculante y no puede ser utilizado para desconocer el tenor expreso de la ley, porque constituye una manifestación incidental o accesorio para resolver el problema jurídico, que no incide en el fondo de la decisión”².

De ahí que la redacción actual de la norma se esté prestando para diferentes interpretaciones que deben ser resueltas por el legislador. En tal sentido, acogiendo la interpretación realizada por la Sección Primera, y en aras no sólo de velar porque se mantenga el sentido original de la norma, sino también de garantizar que las entidades territoriales tengan participación en los asuntos de la educación de sus territorios, este proyecto lo que busca es que exista claridad en la norma sobre la participación de los Gobernadores en los Consejos Superiores Universitarios.

A su vez, con el fin de evitar que la inasistencia de quien presida el respectivo Consejo Superior Universitario no entorpezca la realización de las sesiones, el proyecto contempla un sistema de presidencia en caso de ausencia.

IV. BIBLIOGRAFÍA

- Asamblea Nacional Constituyente. Constitución Política de 1991.
- Congreso de la República. Ley 30 de 1993.
- Corte Constitucional. Sentencia C-589 de 1997, M. P. Carlos Gaviria Díaz
- Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Rad. No. 11001-03-06-000-2010-00008-00(1987). 10 de junio de 2010. C.P. Luis Fernando Álvarez Jaramillo.
- Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso-Administrativo. Sección Primera. Sentencia de 4 de junio de 2015. C.P. María Elizabeth García González.

¹ Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Radicado número 11001-03-06-000-2010-00008-00(1987). 10 de junio de 2010. C. P. Luis Fernando Álvarez Jaramillo.

² Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso-Administrativo. Sección Primera. Sentencia de 4 de junio de 2015. C. P. María Elizabeth García González.

V. PLIEGO DE MODIFICACIONES


En esta ponencia se proponen los siguientes cambios al texto propuesto en el proyecto:

- i) Se modifica una palabra del título, atendiendo a la técnica legislativa;
- ii) Se aclara que la elección de los miembros del Consejo Superior Universitario dispuestos en el literal d) del artículo 64 se hará conforme a lo dispuesto en los estatutos, con el fin de garantizar la autonomía universitaria;

- iii) Atendiendo a la técnica legislativa, se pasa el párrafo 3° a un artículo independiente;
- vi) Se aumenta el tiempo previsto para modificar los estatutos de dos meses a un año, teniendo en cuenta que los dos meses propuestos para ello en el texto del proyecto son muy cortos para lograr estas modificaciones, con la deliberación necesaria, y
- v) Se incluye un artículo de vigencia y derogatorias.

TEXTO DEL PROYECTO	MODIFICACIÓN PROPUESTA
<p><i>“Por el cual se modifica el artículo 64 de la Ley 30 de 1992, por el cual se organiza el servicio público de la educación superior”</i></p>	<p><i>“Por <u>et la</u> cual se modifica el artículo 64 de la Ley 30 de 1992, por el cual se organiza el servicio público de la educación superior”</i></p>
<p>Artículo 1°. El artículo 64 de la Ley 30 de 1992. Quedará así:</p> <p>Artículo 64. El Consejo Superior Universitario es el máximo órgano de dirección y gobierno de la universidad y estará integrado por:</p> <p>a) El Ministro de Educación Nacional o su delegado, quien por derecho propio, lo presidirá en el caso de las Instituciones de Orden Nacional.</p> <p>b) El Gobernador del respectivo Departamento donde tenga su sede principal la Universidad, o su delegado, quien lo presidirá en ausencia del Ministro de Educación o su delegado. En las Universidades Departamentales lo presidirá el Gobernador o su delegado por derecho propio.</p> <p>c) Un miembro designado por el Presidente de la República, que haya tenido vínculos con el Sector Universitario, quien lo presidirá en ausencia de los dos miembros anteriores.</p> <p>d) Un Representante de las Directivas Académicas, uno de los Docentes, uno de los Egresados, uno de los Estudiantes, uno del Sector Productivo y un exrector Universitario, quienes serán elegidos por voto popular al interior de la respectiva universidad.</p> <p>e) El Rector de la institución con voz y sin voto.</p> <p>Parágrafo 1°. En las Universidades Distritales y municipales tendrán asiento en el Consejo Superior los respectivos alcaldes quienes ejercerán la presidencia y no el Gobernador.</p> <p>Parágrafo 2°. Los Estatutos Orgánicos reglamentarán las calidades, y período de permanencia en el Consejo Superior, de los miembros contemplados en el literal d) del presente artículo.</p> <p>Parágrafo 3°. Los Estatutos Orgánicos Universitarios deberán ser actualizados a la entrada en vigencia de la presente ley, en el término máximo de dos (2) meses so pena de incurrir en falta disciplinaria conforme a la ley.</p>	<p>Artículo 1°. El artículo 64 de la Ley 30 de 1992 quedará así:</p> <p>Artículo 64. El Consejo Superior Universitario es el máximo órgano de dirección y gobierno de la universidad y estará integrado por:</p> <p>a) El Ministro de Educación Nacional o su delegado, derecho propio, lo presidirá en el caso de las instituciones de orden nacional.</p> <p>b) El Gobernador del respectivo departamento donde tenga su sede principal la universidad, o su delegado, quien lo presidirá en ausencia del Ministro de Educación o su delegado. En las Universidades Departamentales lo presidirá el Gobernador o su delegado por derecho propio.</p> <p>c) Un miembro designado por el Presidente de la República, que haya tenido vínculos con el sector universitario, quien lo presidirá en ausencia de los dos miembros anteriores.</p> <p>d) Un representante de las directivas académicas, uno de los docentes, uno de los egresados, uno de los estudiantes, uno del sector productivo y un exrector universitario, quienes serán elegidos por voto popular al interior de la respectiva universidad, <u>de conformidad con lo dispuesto en los estatutos.</u></p> <p>e) El rector de la institución con voz y sin voto.</p> <p>Parágrafo 1°. En las universidades distritales y municipales tendrán asiento en el Consejo Superior los respectivos alcaldes quienes ejercerán la presidencia y no el gobernador.</p> <p>Parágrafo 2°. Los estatutos orgánicos reglamentarán las calidades, <u>elección</u> y período de permanencia en el Consejo Superior, de los miembros contemplados en el literal d) del presente artículo.</p> <p>Parágrafo 3°. Los Estatutos Orgánicos Universitarios deberán ser actualizados a la entrada en vigencia de la presente ley, en el término máximo de dos (2) meses so pena de incurrir en falta disciplinaria conforme a la ley.</p>
	<p>Artículo 2°. Los estatutos orgánicos universitarios deberán ser actualizados a la entrada en vigencia de la presente ley, en el término máximo de un año, so pena de incurrir en falta disciplinaria conforme a la ley.</p>
	<p>Artículo 3°. Esta ley rige desde su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>


Cordialmente,

Cordialmente,

H.R. RODRIGO ARTURO ROJAS LARA
 Representante a la Cámara por Boyacá
 Partido Liberal
 Ponente

VI. PROPOSICIÓN

Con base en las anteriores consideraciones, presento ponencia positiva con modificaciones y solicito a la Comisión Sexta de la Honorable Cámara de Representantes, dar primer debate al **Proyecto de ley número 306 de 2018 Cámara**, por el cual se modifica el artículo 64 de la Ley 30 de 1992, por el cual se organiza el servicio público de la educación superior, con las modificaciones propuestas.

De los honorables Representantes,

De los Honorables Representantes,

H.R. RODRIGO ARTURO ROJAS LARA
 Representante a la Cámara por Boyacá
 Partido Liberal
 Ponente

VII. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 306 DE 2018 CÁMARA

por la cual se modifica el artículo 64 de la Ley 30 de 1992, por el cual se organiza el servicio público de la educación superior.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 64 de la Ley 30 de 1992 quedará así:

Artículo 64. El Consejo Superior Universitario es el máximo órgano de dirección y gobierno de la universidad y estará integrado por:

- El Ministro de Educación Nacional o su delegado, quien por derecho propio, lo presidirá en el caso de las instituciones de orden nacional.
- El Gobernador del respectivo departamento donde tenga su sede principal la universidad, o su delegado, quien lo presidirá en ausencia del Ministro de Educación o su delegado. En las universidades departamentales lo presidirá el gobernador o su delegado por derecho propio.
- Un miembro designado por el Presidente de la República, que haya tenido vínculos con el sector universitario, quien lo presidirá en ausencia de los dos miembros anteriores.
- Un representante de las directivas académicas, uno de los docentes, uno de los egresados, uno de los estudiantes, uno del sector productivo y un exrector universitario, quienes serán elegidos por voto popular al interior de la respectiva universidad, de conformidad con lo dispuesto en los estatutos.
- El Rector de la institución con voz y sin voto.

Parágrafo 1°. En las universidades distritales y municipales tendrán asiento en el Consejo Superior los respectivos alcaldes quienes ejercerán la presidencia y no el gobernador.

Parágrafo 2°. Los estatutos orgánicos reglamentarán las calidades, elección y período de permanencia en el Consejo Superior, de los miembros contemplados en el literal d) del presente artículo.

Artículo 2°. Los estatutos orgánicos universitarios deberán ser actualizados a la entrada en vigencia de la presente ley, en el término máximo de un año, so pena de incurrir en falta disciplinaria conforme a la ley.

Artículo 3°. Esta ley rige desde su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Cordialmente,

Cordialmente,

H.R. RODRIGO ARTURO ROJAS LARA
 Representante a la Cámara por Boyacá
 Partido Liberal
 Ponente

COMISIÓN SEXTA
 CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

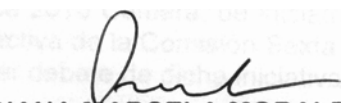
INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá, D. C., 30 de abril de 2019

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de ley número 306 de 2018 Cámara**, por el cual se modifica el artículo 64 de la Ley 30 de 1992, por el cual se organiza el servicio público de la educación superior.

Dicha ponencia fue firmada por el honorable Representante Rodrigo Rojas Lara.

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6 - 155/ del 30 de abril de 2019, se solicita la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República.


DIANA MARCELA MORALES ROJAS
 Secretaria General

* * *

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 284 DE 2018 CÁMARA

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., 25 de abril de 2019

Doctora

MÓNICA MARÍA RAIGOZA MORALES

Presidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

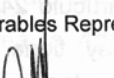


Asunto: Remisión ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 284 de 2018 Cámara, por medio del cual se modifica y adiciona

la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito.

Respetada doctora:

En nuestra condición de ponentes, para los fines pertinentes y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, por medio del presente documento remitimos ponencia positiva para primer debate al **Proyecto de ley número 284 de 2018 Cámara**, por medio del cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito, de conformidad con la designación hecha por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente.

De los honorables Representantes,

De los Honorables Representantes,

MILTON HUGO ANGULO VIVEROS
 Representante a la Cámara
 Coordinador Ponente

RODRIGO ROJAS LARA
 Representante a la Cámara
 Ponente

EMETERIO MONTES DE CASTRO
 Representante a la Cámara
 Ponente

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

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

Bases jurídicas:

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

Adicionalmente, la misma norma indica, en el artículo 24, que todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional. Finalmente, es de agregar que en el artículo 82 de la Constitución señala que es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular. En desarrollo

de los mandatos constitucionales enunciados, en el Congreso de la República se han promulgado las siguientes leyes que también concurren como marco legal del presente proyecto de ley, así:

- El 6 de julio del año 2002 se sancionó la Ley 769 “por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, la cual contiene las normas que regulan la circulación de peatones, pasajeros, conductores, agentes de tránsito, vehículos, y en fin, de todos los actores de las vías, tanto públicas como privadas abiertas al público, al igual que las que regulan las actuaciones y procedimientos de las autoridades de tránsito.
- El 29 de diciembre de 2011 se promulgó la Ley 1503 “por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones” norma legal que pretende “definir lineamientos generales en educación, responsabilidad social empresarial y acciones estatales y comunitarias para promover en las personas la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y en consecuencia, la formación de criterios autónomos, solidarios y prudentes para la toma de decisiones en situaciones de desplazamiento o de uso de la vía pública, despertar e incentivar en los nacionales colombianos el espíritu de responsabilidad frente a su manera de actuar y comportarse en la vía”.
- Para el 27 de diciembre de 2014 se publicó la Ley 1702 “por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones” entregándole a la nueva entidad estatal, mediante el mandato legal, la designación como máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, así como la responsabilidad de “coordinar los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno”. La misión de la ANSV es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.

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

Objetivos del proyecto de ley:

1. El objetivo central de la medida propuesta es ¡salvar vidas y evitar lesionados! a consecuencia de siniestros de tránsito, a

través de la optimización de los mandatos legales vigentes.

2. Complementar las políticas, programas, planes y proyectos que existen en el país, destinados a mejorar la seguridad vial al igual que formar mejor a los ciudadanos en las normas y comportamientos que deben tener, sin importar su medio de desplazamiento.
3. Conminar a los diferentes actores y usuarios de la vía para que desde temprana edad se acceda a una verdadera formación en hábitos, comportamientos y conductas seguras en la vía.
4. Determinación de órbitas, competencias, responsabilidades, obligaciones y fechas límite para cumplirlas, así como determinar la sanción para quien incumpla el mandato legal respecto a la seguridad vial.

Problemáticas a tratar:

1. Los nacionales colombianos, hasta la presente generación, adolecen de formación que oriente en la creación de hábitos y conductas seguras al momento de usar la vía pública.
2. La capacitación dada a los conductores es deficiente, debido a que en su proceso en los Centros de Enseñanza Automovilística las materias relacionadas con seguridad vial no son prioritarias del pènsun reglamentado por el Estado.
4. En seguridad vial no existe un modelo educativo aplicable, como tampoco se ha desarrollado el material didáctico necesario para que se puedan impartir las capacitaciones.
5. La Ley 1503 de 2011 planteó soluciones a la situación conforme a la problemática de su período, pero hoy en día sus vacíos la acercan a la obsolescencia.
6. Los Planes Estratégicos de Seguridad Vial son una norma que no ha sido implementada, comprendida y valorada en su totalidad.
7. Los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) están en cabeza de los Organismos de Tránsito, quienes no estaban ni están preparados (logística/técnicamente) para la atención de semejante empresa y responsabilidad.
8. No existen términos perentorios en las obligaciones impuestas, ni sanciones que incentiven el cumplimiento del mandato legal.

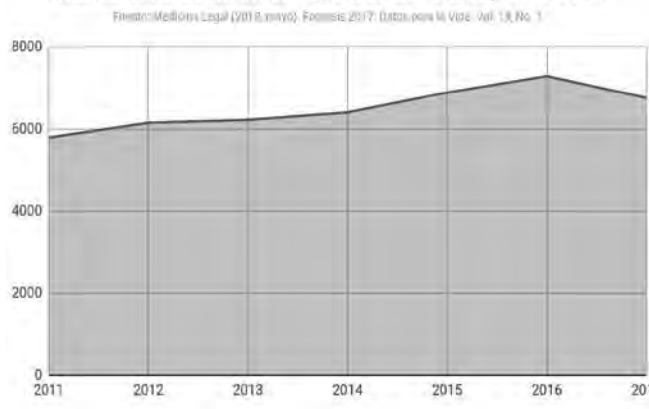
Justificación de los problemas:

Problema de accidentalidad:

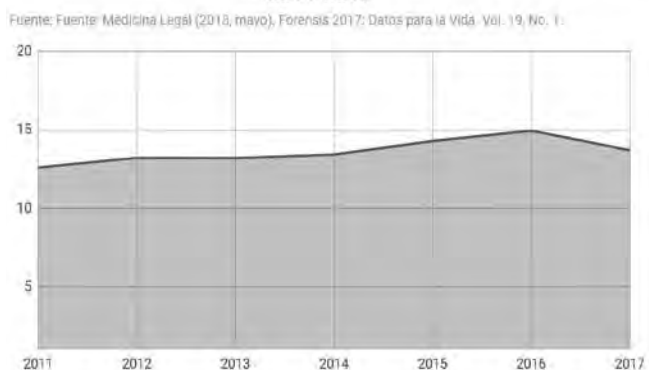
De acuerdo a las trágicas estadísticas de morbilidad que presenta el Instituto Nacional de Medicina Legal, una de las mayores causas de muertes en Colombia son los siniestros de tránsito. De hecho, tan solo durante los últimos 15 años han

muerto en Colombia unas 100 mil personas en esta clase de eventos¹. En 2017, casi 20 colombianos murieron y más de 100 sufrieron lesiones a diario en accidentes de tránsito². Peor aún, las medidas tomadas en los últimos años no parecen estar teniendo un buen resultado y desde la expedición de la Ley 1503 de 2011 tanto los casos totales como las tasas de muertes en accidentes de tránsito han tenido una tendencia alcista (ver gráficas 1 y 2), algo que por sí solo habla de la necesidad de reajustar esa medida.

Gráfica 1. Muertes en accidentes de tránsito, 2011-2017



Gráfica 2. Tasa de muertes en accidentes de tránsito, 2011-2017



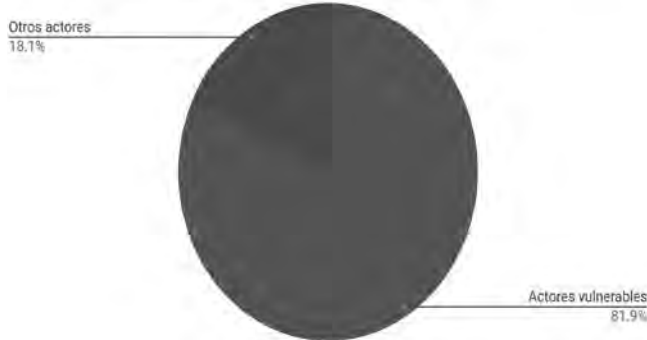
Adicional al dolor y los impactos emocionales que generan los siniestros de tránsito, estos incidentes son una de las mayores afectaciones a nuestro sistema de salud, por las desbordadas cifras que se generan en la atención a víctimas que los sobreviven, teniendo en consideración el altísimo costo de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

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

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

³ Ministerio de Salud (2018, septiembre 20). *La seguridad vial es un asunto vital de salud pública*. Recuperado de

Fuente: Tumeta: Medicina Legal (2018, mayo) Forense 2017, MBON para la VME, Vol. 19, No. 1



Problemas normativos:

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

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

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

“la reiterada comunicación de miembros de varias asociaciones de víctimas, empresarios y educadores se ha evidenciado que el mandato legal impuesto en la Ley 1503 desde el año 2011 no se aplica, o que “*si se aplica*” solo se hace de manera parcial y con personal que no es competente para desarrollarlo e implementarlo y que por estas causas su alcance frente a la solución del gravísimo problema de mortalidad es precario o casi nulo”⁴.

<https://www.minsalud.gov.co/Paginas/La-seguridad-vial-es-un-asunto-vital-de-salud-publica.aspx>

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

Medidas propuestas:

1. La ANSV tendrá un rol más claro frente a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV). Al tiempo que se definen quiénes son las entidades competentes para realizar las revisiones, capacitaciones y evaluaciones requeridas en los PESV.
2. Determina quién es la entidad competente para supervisar los programas de capacitación y el plazo en que debe promulgarse. Además se crea un régimen sancionatorio comprensivo para asegurar su aplicación.
3. Se le entrega por mandato legal a la ANSV la obligación para definir los programas de capacitación en las áreas relacionadas con la seguridad vial creando un modelo educativo aplicable, así como también se le endilga la responsabilidad para el desarrollo del material didáctico necesario para que se pueda impartir adecuadamente.
4. Se imponen plazos perentorios para que las instituciones educativas inicien la formación desde temprana edad, en la etapa escolar, para la creación de hábitos y conductas seguras al momento de uso cotidiano de la vía.
5. El presente proyecto incluye a la población más vulnerable y modifica varias leyes para promover que sean sujetos de la formación en seguridad vial la mayor cantidad de usuarios de la vía.

Justificación de las medidas:

El presente proyecto de ley busca subsanar las falencias encontradas en la actual normatividad que, debido a la cambiante dinámica del tránsito, aparece obsoleta e inoperante, para conjurar el grave problema de mortalidad en siniestros de tránsito. Fundamentado en:

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

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

2. Necesidad de medidas legales que obliguen a ello:

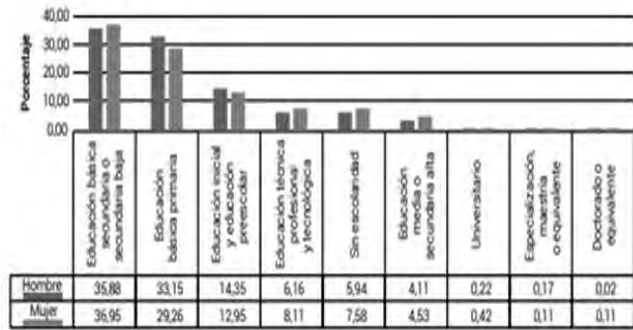
El actual marco regulatorio es débil y se presta para dejar sin protección a los eslabones menos fuertes de la sociedad. El Congreso debe legislar para acabar esta situación y dicha legislación debe tener las herramientas necesarias que obliguen a la ejecución de lo planteado, para

que las medidas ideadas puedan ser útiles en la lucha contra los accidentes de tránsito y sus consecuencias.

3. Necesidad de mejorar la capacitación:

Existen diversas pruebas de cómo una mejor educación y conciencia sobre las reglas de seguridad en la vía, en realidad, salvan vidas. En general, es posible reducir drásticamente la accidentalidad mediante una mejor enseñanza de normas de seguridad, teniendo en consideración que la mayoría de los siniestros suceden porque los usuarios de las vías no contamos con la formación y capacitación técnica necesarias⁹. Incluso en Colombia, como proporción de muertos en accidentes de tránsito es claro que hay una relación inversamente proporcional entre el nivel máximo de educación obtenido y la probabilidad de morir en uno (ver Gráfica 4), relación que se mantiene tras ajustar estadísticamente las diferencias poblacionales.

Gráfica 4. Muertes por accidentes de transporte según escolaridad y sexo de las víctimas, 2017.



Tomado de: Fuente: Fuente: Medicina Legal (2018, mayo). Forensis, 2017: Datos para la Vida. Vol. 19, No. 1.

A continuación se procederá a detallar en un cuadro comparativo las modificaciones propuestas al texto inicialmente radicado y el texto que se propondrá a la honorable Comisión Sexta de la Cámara de Representantes:

PLIEGO DE MODIFICACIONES

por medio del 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:

TEXTO RADICADO	TÍTULO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	EXPLICACIÓN Y/O JUSTIFICACIÓN
Título: Por medio del cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y Tránsito.	Por medio <u>de la</u> cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y Tránsito.	Por técnica legislativa, se utiliza la expresión “por medio de la cual”, ya que se trata de un proyecto de ley.

Artículo 1^{o5}

TEXTO DE LA LEY 1503	TEXTO PONENCIA	Comentario
ARTÍCULO NUEVO	<p>Artículo 1^o. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 12. Toda <u>persona natural o jurídica</u>, entidad, organización, empresa o plataforma tecnológica, del sector público o privado que para cumplir sus fines misionales o en el desarrollo de sus actividades utilice, posea, fabrique, ensamble, comercialice, contrate, o administre flotas de vehículos automotores o no automotores, o que emplee, contrate, administre, afilie, cree membresía o vincule bajo cualquier modalidad, personal de peatones, ciclistas, motociclistas, conductores, u operadores de equipos, contribuirán al objeto de la presente ley.</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</p>	<p>Artículo nuevo.</p> <p>De conformidad a lo conceptuado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial frente al texto del presente proyecto de ley, se evidencia la necesidad de ampliar a la mayor cantidad de usuarios de la vía el alcance de la Ley 1503 y organizar, en niveles concordantes con su impacto en la seguridad vial, las obligaciones que impongan los Planes Estratégicos de Seguridad Vial de cada empresa.</p> <p>Se adicionan tres numerales al artículo y se subdividen los contenidos de los planes en dos literales: A. los obligatorios para todos los sujetos de la ley; y B. los variables que serán facultad de la Agencia Nacional de Seguridad Vial para incluirlos en los diferentes esquemas de cada tipo de plan donde el objetivo de esta división es hacer amigable y de real ejecución para las personas obligadas la implementación del PESV.</p>

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

TEXTO DE LA LEY 1503	TEXTO PONENCIA	Comentario
	<p>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>A. Contenidos obligatorios. Los siguientes contenidos serán obligatorios de todos los esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial:</p> <p>1. Jornadas <u>de capacitación</u> y sensibilización del personal en materia de seguridad vial.</p> <p>2. Compromiso del personal de cumplir fielmente todas las normas de tránsito y <u>especialmente, asegurar el cumplimiento de la regulación vigente en materia de contaminación y óptimas condiciones mecánicas de operación de vehículos y equipos.</u></p> <p>3. <u>Garantizar la aptitud física, mental y de coordinación motriz de quienes fun- gen como conductores u operadores.</u></p> <p>B. Contenidos variables. Serán contenidos variables de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial los enunciados a continuación o los que reglamente la Agencia Nacional de Seguridad Vial en cada esquema:</p> <p>1. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.</p> <p>2. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.</p> <p>3. Realizar el pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito.</p> <p>4. Conocer y difundir las normas de seguridad vial”.</p>	<p>Para asegurar y conjurar que dos de los tres componentes que generalmente intervienen en los siniestros de tránsito (vehículo, usuario y vía), se determina asegurar la condición mecánica de los vehículos o equipos y la aptitud física del conductor u operador.</p> <p>El último numeral faculta a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para establecer “<i>esquemas</i>” de Planes Estratégicos de Seguridad Vial y definir sus componentes diferentes a los obligatorios y que considere pertinentes.</p>

Artículo 2°

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
<p>Artículo 1º. Adiciónese el artículo 12A a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p>“Artículo 12A. Directrices a los no obligados al PESV. Las organizaciones o empresas del sector público o privado que: i) contraten o administren flotas de vehículos automotores o no automotores en cantidad inferior a diez (10) unidades; ii) que contraten o administren personal de hasta nueve (9) conductores; o iii) aquellas personas que transportan pasajeros en triciclos de pedaleo o pedaleo asistido, no estarán obligadas para aprobar e implementar el PESV pero si deberán asegurar y adelantar</p>	<p>Artículo 2º. Adiciónese el artículo 12A a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p>“Artículo 12A. <u>Esquemas de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.</u> Existirán los siguientes Esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial para los sujetos destinatarios del artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que serán definidos en función de: i) número de vehículos automotores o no automotores; ii) número de conductores u operadores; iii) tipo de actores viales vinculados; y iv) su impacto en la siniestralidad vial:</p> <p>1. Esquema micro: <u>Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades</u></p>	<p>Concordante con la modificación al texto del artículo 12 de la Ley 1503 realizada en el artículo anterior se hace necesario entregar a la agencia Nacional de Seguridad Vial la facultad de establecer los ESQUEMAS de los planes, acatando la sugerencia planteada por la misma Agencia en el concepto al proyecto de ley. Es de recalcar que el texto cambia toda vez que ya no van a existir personas “no obligadas” a cumplir con los PESV y todas las organizaciones, empresas o entidades públicas o privadas serán sujetos de la presente norma y todos los empresarios apoyaremos a la formación de hábitos, conductas y comportamientos seguros en la vía.</p>

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
<p><i>un cronograma anual de capacitaciones y evaluaciones de conocimientos en seguridad vial que determine la ANSV así como también asegurar la aptitud física, mental y de coordinación motriz del conductor, en organismos de apoyo al tránsito legalmente habilitados por el Ministerio de Transporte.”</i></p>	<p><u>des de vinculación determinadas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con hasta diez (10) peatones o ciclistas. Para ellos, de manera exclusiva, solo aplicará los numerales obligatorios de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.</u></p> <p>2. Esquema básico: <u>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.</u></p> <p>3. Esquema general: <u>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</u> más de diez (10) vehículos automotores o no automotores y con más de diez (10) conductores. Los obligados a estos planes también deberán vincular al Plan los peatones y ciclistas de su entidad.</p> <p>4. Esquema para empresas de transporte público: Para todas las empresas de transporte, sin importar el número de vehículos o conductores.</p> <p>Parágrafo 1°. La metodología para el diseño, adopción y seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, serán establecidos por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, de manera diferenciada, en función de la clasificación establecida en el presente artículo a excepción del Esquema Micro.</p> <p>Parágrafo 2°. Solamente las empresas de transporte deberán, además de contar con su <u>Plan Estratégico de Seguridad Vial</u>, registrarlo ante la autoridad de transporte competente, la cual efectuará la 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</p>	

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
	<p>entidad. <u>El incumplimiento del presente mandato legal será considerado falta grave del funcionario.</u></p> <p>Parágrafo 5°. Los que presten el servicio transporte escolar de las instituciones educativas formales, públicas o privadas, deberán adoptar el Plan Estratégico de Seguridad Vial y cumplir con los lineamientos específicos que fije la Agencia Nacional de Seguridad Vial mediante resolución. <u>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.</u></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 promulgación de la ley, para definir por resolución los componentes de cada esquema, enunciados en el presente artículo y que deberán cumplir los obligados por la ley exceptuando el esquema micro ya definido.</p>	

Artículo 3°

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
<p>Artículo 2°. Adiciónese el artículo 12B a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p><i>“Artículo 12B. Población más vulnerable. Todas las empresas de mensajería que contratan para su operación con la población más vulnerable en tránsito como ciclistas o motociclistas para la distribución de sus productos o servicios deberán adelantar los PESV para lo que solicitarán a la ANSV aprobación del documento de conformidad a los plazos que determina la presente ley.</i></p> <p><i>Las autoridades de tránsito y las encargadas de autorizar y vigilar la implementación del PESV deberán prestar especial atención y apoyo a las empresas contratistas de esta población.</i></p> <p><i>Parágrafo transitorio. Para poder continuar desarrollando su labor de distribución, mensajería, etc., estas empresas o entidades estarán obligadas, en un plazo máximo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente norma, para que su personal de ciclistas o motociclistas, acrediten su aptitud física y coordinación médica para conducir ante un organismo de</i></p>	<p>Artículo 3°. Adiciónese el artículo 12B a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p><i>“Artículo 12B. Usuarios vulnerables. Sin perjuicio de la modalidad de empleo, contrato, administración, afiliación, membresía o vinculación, <u>todas las personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado</u> que desarrollen su objeto social con los usuarios vulnerables en el sistema de movilidad, como son peatones, ciclistas y motociclistas, deberán incorporar a dichos usuarios, en las acciones, mecanismos, estrategias y medidas contempladas en su Plan Estratégico de Seguridad Vial.</i></p> <p><i>Todo peatón, conductor de bicicleta o motocicleta que porte logos o distintivos para transportar o distribuir bienes o servicios, deberá estar adscrito al Plan Estratégico de Seguridad Vial.</i></p> <p>Parágrafo transitorio. Para poder continuar desarrollando su labor de distribución, mensajería o similares, <u>estas personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado estarán obligadas,</u> en un plazo máximo de <u>doce (12) meses</u> contados a partir de la promulgación de la presente norma, para que su perso-</p>	<p>Se mejora la redacción del artículo y parágrafo incluyendo en el texto la sugerencia de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en el sentido de reemplazar el término “población vulnerable” por “usuarios vulnerables” y agregar a los peatones, en el ámbito de aplicación.</p>

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
<p>apoyo. Adicionalmente, una vez publicados los programas pedagógicos por parte del ANSV y el Ministerio de Educación, los conductores contarán con otro plazo de seis (6) meses contado desde su promulgación para adelantar con las capacitaciones y evaluaciones en seguridad vial que determine la ANSV”.</p>	<p>nal de peatones, ciclistas o motociclistas, acrediten su aptitud médica para prestar el servicio ante un organismo de apoyo al tránsito habilitados en esta especialidad médica. Adicionalmente, una vez publicados los programas pedagógicos por parte del ANSV y el Ministerio de Educación, los sujetos destinatarios de la presente norma contarán con otro plazo de seis (6) meses, contado desde la promulgación de los programas, para adelantar las capacitaciones y evaluaciones en seguridad vial que determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial”.</p>	

Artículo 4°

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
<p>Artículo 3°. Adiciónese el artículo 12C a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p><i>“Artículo 12C. Autoridad competente para aprobar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV). La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la autoridad competente para aprobar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial que se presenten a partir de la expedición de la presente ley, 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 recapacitar conductores en los organismos de apoyo.</i></p> <p><i>La contratación y distribución del material didáctico como videos, animaciones, cartillas, cursos, etc., que se desarrollen, deberán ajustarse a nuestras necesidades de capacitación tendientes a solucionar nuestras falencias de comportamientos y hábitos en el uso de la vía y ser entregados y/o publicados a los usuarios, a más tardar, en un plazo de un (1) año calendario contado desde la promulgación de la presente ley”.</i></p>	<p>Artículo 4°. Adiciónese el artículo 12C a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p><i>“Artículo 12C. Autoridad competente para el diseño, adopción y seguimiento a los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV). La Agencia Nacional de Seguridad Vial será la responsable y competente de asegurar el cumplimiento de lo establecido en la Ley 1503 de 2011 por lo que queda facultada para reglamentar y realizar el diseño, adopción, seguimiento de todo lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, así como también será responsable, con cargo a sus ingresos por concepto de tasas, para desarrollar, producir y entregar el material didáctico suficiente para formar, en todos los niveles educativos formales, a los usuarios de la vía, así como del material requerido para capacitar o rehabilitar conductores en los organismos de apoyo.</i></p> <p><i>La contratación y distribución del material didáctico como videos, animaciones, cartillas, cursos, digitales o impresos, que se desarrollen deberán ajustarse a subsanar las necesidades de capacitación y a solucionar problemáticas de comportamientos y hábitos en el uso de la vía. Estos elementos deberán ser desarrollados y entregados a los usuarios en un plazo de un (1) año calendario contado desde la promulgación de la presente ley”.</i></p> <p><u>Parágrafo. Todos los PESV deberán estar articulados con el Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo SG-SST o la norma que la adicione, modifique o sustituya”.</u></p>	<p>Se corrige la redacción del texto, manteniendo el espíritu del proyecto de ley y se adiciona un párrafo donde se determina que los Planes Estratégicos de Seguridad Vial estarán articulados con los Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo.</p>

Artículo 5°

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
<p>Artículo 4°. Adiciónese el artículo 12D a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p><i>“Artículo 12D. Programas pedagógicos y método educativo en seguridad vial. “La Agencia</i></p>	<p>Artículo 5°. Adiciónese el artículo 12D a la Ley 1503 de 2011, el cual quedará así:</p> <p><i>“Artículo 12D. Programas pedagógicos y método educativo en seguridad vial. La Agencia Nacional de Seguridad Vial</i></p>	<p>Si bien es cierto que el tema de formación y capacitaciones en seguridad vial ya se encuentra regulado en la Ley 1503 de 2011 y la ANSV viene trabajando en la materia, de la mano del Ministerio de Educación, lo cierto es que, al día de</p>

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
<i>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 así como los que impartirán los Centros de Enseñanza Automovilística a quienes aspiran a obtener, renovar o recategorizar la licencia de conducción”.</i>	<i>en coordinación con el Ministerio de Educación, deberán, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, determinar, desarrollar y publicar los programas pedagógicos obligatorios y el método educativo para impartir las capacitaciones en Seguridad Vial, acordes a los diferentes niveles académicos educativos formales y respetando la autonomía de las instituciones educativas. Igualmente definirá en el mismo plazo los programas pedagógicos que impartirán los Centros de Enseñanza Automovilística a quienes aspiran a obtener o recategorizar la licencia de conductores y los programas que impartirán los Centros Integrales de Atención para rehabilitar conductores infractores”.</i>	hoy, más de ocho (8) años de promulgada la Ley 1503 no se ha dado cumplimiento a la definición de programas ni al método educativo aplicable. Se define un plazo coherente para determinar el programa, considerando que ya lo están trabajando desde hace ocho años. Igualmente se impone a la Agencia Nacional de Seguridad Vial que defina el pènsum académico de una capacitación obligatoria en Seguridad Vial que deberán impartir los Centros de Enseñanza Automovilística a todo nuevo conductor.

Artículo 6°

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
Artículo 5°: Mecanismo informático. La Agencia Nacional de Seguridad Vial deberá adoptar, homologar o contratar, en un plazo máximo de tres (3) meses contado a partir de la promulgación de la presente ley, un mecanismo sistematizado que permita a los obligados a implementar los PESV, adelantar el procedimiento de solicitud de aprobación del plan junto con el registro de los documentos requeridos en el reglamento de una manera telemática, unificada y ágil. Esta herramienta de sistematización indicará con formatos preestablecidos y ruta de procesos (que variarán automáticamente de acuerdo al tamaño de la persona obligada) la forma idónea para dar cumplimiento al mandato legal, guiándolo en la correcta definición de las líneas de acción e implementación de las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades. Esta herramienta aplicará, como mínimo, lo establecido en la guía metodológica del PESV que determine el Ministerio de Transporte.	Artículo 6°. Mecanismo informático. La Agencia Nacional de Seguridad Vial adelantará las acciones necesarias tendientes a homologar una herramienta informática que permita a la Superintendencia de Transporte, a las Alcaldías Distritales o Municipales o Administradoras de Riesgos Laborales realizar en debida forma la inspección vigilancia y control del cumplimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial para lo que se otorga un plazo de seis (6) meses contado a partir de la promulgación de la norma reglamentaria que defina los Esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial por parte de la Agencia. La herramienta que homologue la Agencia contará con mecanismos de seguimiento, formatos preestablecidos y ruta de procesos (que variarán automáticamente de acuerdo al esquema que deba adoptar la entidad obligada), que servirán de guía para dar cumplimiento al mandato legal, guiando a los obligados en la correcta definición de las líneas de acción e implementación de las acciones, mecanismos, estrategias y medidas, que deberán adoptar las diferentes entidades.	Se ajusta la redacción del texto del artículo en la ponencia de acuerdo a las modificaciones introducidas en el proyecto pero manteniendo el espíritu de la redacción. Por técnica legislativa se elimina la condicionalidad de la herramienta informática a la resolución de Guía Metodológica, toda vez que se deberían ajustar los requisitos para cada esquema de plan.

Artículo 7°

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
Artículo 6°. Obligatoriedad. Lo establecido en normas legales y reglamentarias que propendan por la seguridad vial será de obligatorio cumplimiento para todos sujetos, allí determinados. Los obligados a cumplir con los PESV contarán con un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la promulgación de la presente ley, para presentar ante la Agencia Nacional de Seguridad Vial la solicitud de aprobación del Plan. En caso de ser negado contará con tres (3) meses adicionales para subsanar las fallencias, obtener aprobación e iniciar,	Artículo 7°. Régimen de Transición: <u>Las personas naturales o jurídicas, entidades, organizaciones, empresas o plataformas tecnológicas, del sector público o privado que vienen operando al momento de la promulgación de la presente ley o las que se adicionan de acuerdo al nuevo alcance, tendrán un plazo de doce (12) meses para acatar el presente mandato legal contado desde el momento en el que la Agencia defina los componentes de cada Esquema de Plan Estratégico de Seguridad Vial.</u>	En concordancia con las modificaciones planteadas en el articulado anterior, se debe ajustar el texto del artículo toda vez que ya no será obligación para todos sujetos de la ley solicitar aprobación o registro del plan, así como también se debe determinar la obligatoriedad del cumplimiento de los establecido en la ley, los plazos para cumplirla y la sanción ante el eventual incumplimiento.

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
apoyados en herramientas informáticas homologadas, su adecuada implementación y ejecución. Las capacitaciones y evaluaciones ante organismos de apoyo habilitados por el ministerio de transporte deberán adelantarse con los plazos que ha determinado este articulado contando desde el momento de promulgación de la presente ley.		

Artículo 8°

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
Artículo 7º. Competencia de los evaluadores y capacitadores. Serán competentes para realizar las pruebas teórico y práctica de conducción, las capacitaciones en seguridad vial, las revisiones técnico mecánicas y las evaluaciones psicosenométricas para determinar la aptitud física, mental y de coordinación motriz para conductores u operadores de equipos que se establezcan como desarrollo de los PESV los organismos de apoyo al tránsito habilitados por el Ministerio de Transporte.	<p>Artículo 8º. Competencia de los evaluadores y capacitadores. Serán competentes para realizar las pruebas teórico-prácticas de conducción, las capacitaciones en seguridad vial, las revisiones técnico-mecánicas y las evaluaciones para determinar la aptitud física, mental y de coordinación motriz para peatones, conductores u operadores de equipos, que se establezcan como desarrollo de los planes estratégicos de seguridad vial, los Organismos de Apoyo al Tránsito habilitados por el Ministerio de Transporte cada uno en su especialidad.</p> <p><u>Parágrafo 1º. La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá determinar revisiones, pruebas, o evaluaciones adicionales que los organismos de apoyo al tránsito deberán aplicar, de acuerdo con el criterio, meta o indicador de seguridad vial que se busque alcanzar.</u></p> <p><u>Parágrafo 2º. 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.</u></p> <p><u>Parágrafo 3º. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, determinará la certificación en la norma técnica que deberán acreditar los Centros de Reconocimiento de Conductores.</u></p>	Los obligados por los planes de seguridad vial vienen cancelando sumas de dinero para obtener certificaciones de las capacitaciones o evaluaciones en entidades o/y con personas que no cuentan con la COMPETENCIA TÉCNICA para realizarlas. Adicionalmente, las autoridades no tienen manera de asegurar que se está cumpliendo con el objetivo de la ley, de formar y crear hábitos de comportamientos, porque no existe forma de realizar una TRAZABILIDAD de las capacitaciones o evaluaciones. Estos valores que los obligados actualmente cancelan a este tipo de personas, sencillamente fomentan la ilegalidad e impunidad frente al cumplimiento de la Ley 1503 de 2011, se pierden y no producen resultados en la disminución de la siniestralidad, que se obtendrán al aplicar personal competente para realizarlas o impartirlas.

Artículo 9°

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
Artículo 8º. Vigencia de las revisiones, evaluaciones y capacitaciones de los organismos de apoyo. Las revisiones, capacitaciones y evaluaciones 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 un año y deberán adelantar el procedimiento completo a través los Sistemas de Control y Vigilancia que homologue la Superintendencia de Puertos y Transporte.	Artículo 9º. Área de validez y vigencia de las evaluaciones y capacitaciones de los organismos de apoyo. Todas las certificaciones de capacitaciones y evaluaciones que expiden los Organismos de Apoyo al Tránsito <u>son documentos públicos que se expiden de manera virtual</u> 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	Primero que todo se elevan a documento público virtual los certificados que expiden los organismos de apoyo. Como mecanismo de control de legalidad proponemos que se debe mantener el uso del sistema de control y vigilancia que actualmente aplica la Superintendencia de Transporte a los organismos de apoyo que como expertos técnicos realizarían las evaluaciones requeridas en los Planes, asegurando, de esta manera, que cumplan con el objetivo formativo o preventivo establecido. Adicionalmente, esta medida obligaría

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
<p>Los certificados de aptitud en conducción y los de aptitud física mental y de coordinación motriz requeridos en trámites de licencia de conducción de personas que no están vinculados a PESV tendrán vigencia máxima así: de tres (3) años para servicio público, profesional o motocicleta; cinco (5) años para servicio particular; y un (1) año para todos los mayores de sesenta y cinco (65) años.</p>	<p>tratan de cumplimiento del PESV, tendrán vigencia máxima de dos (2) años y deberán adelantar el procedimiento completo a través 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>al registro en el RUNT de las capacitaciones o evaluaciones para cualquier verificación posterior del cumplimiento del Plan.</p> <p>Adicionalmente se vela por el mantenimiento de las condiciones médicas de los conductores que son actores viales y que no están obligados en los planes estratégicos de seguridad vial, toda vez que la pérdida de la aptitud médica es causal de accidente y, sobre todo, fácilmente modificable por vía natural u otro agente externo.</p>

Artículo 10

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
<p>Artículo 9º. Las campañas educativas e informativas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, con cargo a los recursos percibidos por concepto de tasas que pagarán los organismos de apoyo al tránsito y los demás ingresos del Fondo Nacional de Seguridad Vial, 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 y redes sociales, 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 y las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos. Igualmente, informarán al usuario de sus derechos y deberes ante los organismos de apoyo, las obligaciones de estos y el procedimiento técnico que se va a adelantar.</p>	<p>Artículo 10. Las campañas educativas e informativas. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, con cargo a los recursos percibidos deberá desarrollar anualmente campañas publicitarias de carácter educativo o informativo para los usuarios de la vía. Estas acciones se desplegarán en los medios de comunicación tradicionales, redes sociales o nuevas tecnologías de la comunicación, enfocándose a subsanar las falencias formativas más representativas de cada año.</p> <p>Parágrafo 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>Se aclara la redacción en cuanto a que los procedimientos también pueden ser educativos.</p>

Artículo 11

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
<p>Artículo 10: Vigilancia, inspección y control. La Superintendencia de Transporte, Puertos e Infraestructura será quien vigile y controle en las organizaciones o empresas la correcta implementación y ejecución de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.</p> <p>La Superintendencia contará con otro instrumento informático homologado que, en línea y tiempo real, garantice la trazabilidad de la información requerida por el reglamento y permita la inspección y vigilancia continua del cumplimiento del plan.</p> <p>Las Secretarías de Educación serán quienes vigilen y aseguren el cumpli-</p>	<p>Artículo 11. Vigilancia, inspección y control. La Superintendencia de Transporte será quien vigile y controle en las organizaciones o empresas de transporte público la correcta implementación y ejecución de 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. <u>Las Administradoras de Riesgos Laborales (ARL) y los certificadores de calidad, coadyuvarán a la verificación de la existencia y ejecución de los planes</u></p>	<p>Se introducen otros aliados en la intención de asegurar el cumplimiento del mandato legal y objetivo establecido en la Ley 1503 de 2011 como son las ARL y los certificadores de calidad. Queda eliminado el registro del plan para todos los sujetos de la ley a excepción de las empresas de transporte público.</p>

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
<p>miento de lo dispuesto por la Ley 1503 de 2011 para las entidades educativas que se encuentran obligadas por el mandato legal.</p>	<p><u>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.</u></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>	

Artículo 12

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
<p>Artículo 4. Sanciones. El incumplimiento de lo dispuesto en la presente ley y lo establecido en la 1503 de 2011 acarreará las siguientes sanciones:</p> <p>A. Para las organizaciones o empresas infractoras diferentes a las instituciones educativas la multa será a favor de la Superintendencia de Puertos y Transportes por valor de cincuenta (50 smmlv) salarios mínimos mensuales legales vigentes por el primer mes que se incumpla la obligación. A partir del segundo mes de incumplimiento el valor de la multa se duplicará a cien (100) smmlv por cada mes de incumplimiento</p> <p>B. Para las entidades educativas del sector privado la multa será a favor de las Secretarías de Educación por valor de cincuenta (50 smmlv) salarios mínimos mensuales legales vigentes por el primer mes que se incumpla la obligación. A partir del segundo mes de incumplimiento el valor de la multa se duplicará a cien (100) smmlv por cada mes de incumplimiento</p> <p>C. Los organismos de apoyo al tránsito que i) certifiquen las revisiones, capacitaciones o las diferentes evaluaciones sin adelantar la actividad de apoyo conforme al reglamento vigente, ii) que lo adelanten pero que modifiquen o alteren los resultados a favor del usuario, o iii) que se demuestre que de alguna forma han vulnerado o accedido abusivamente a las plataformas del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) serán sancionados con suspensión de la habilitación por un periodo de seis (6) meses. Serán sancionados con cancelación de la habilitación aquellos organismos de apoyo que sean reincidentes en la causal descrita en el inciso anterior o encontrados en flagrancia vulnerando o acce-</p>	<p>Artículo 12. Sanciones. El incumplimiento a lo dispuesto en la presente ley y lo establecido en la Ley 1503 de 2011 <u>previa investigación administrativa</u>, acarreará las siguientes sanciones:</p> <p>1. Serán sancionados con amonestación escrita todas las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que se rehúsen a presentar los informes o documentos requeridos en el curso de las investigaciones, por primera vez.</p> <p>2. Serán sancionados con multas sucesivas mensuales entre cinco (5) y veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes todas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que, a treinta (30) días calendario, mantengan su negativa a presentar los informes o documentos requeridos en el curso de las investigaciones.</p> <p>3. Una sanción de amonestación escrita, para todas las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que infrinjan las normas contenidas en esta ley o en la Ley 1503 de 2011, por primera vez.</p> <p>4. Multas entre diez (10) hasta cuarenta (40) salarios mínimos mensuales legales vigentes 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>5. Multas entre cuarenta (40) hasta ochenta (80) salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento de la</p>	<p>El incumplimiento reiterado por parte de los obligados a cumplir con los planes estratégicos de seguridad vial obliga a diseñar una medida persuasiva económica para que acaten el mandato legal y permita la disminución en los siniestros viales.</p> <p>Se definen las sanciones en ocho (8) numerales y tres párrafos donde la principal modificación radica en que se gradúa la falta teniendo en consideración el tipo de obligado, su tamaño y condición económica como persona jurídica o natural, su renuencia a acatar lo impuesto normativamente, el impacto que genera en la seguridad vial y la integridad de los usuarios de la vía con que opera, dando siempre la oportunidad a que sea advertido de su infracción legal y evite ser sancionado. Adicionalmente se establece que el PESV se convierta en requisito obligatorio para contratar con el Estado y para las entidades educativas que transportan o contratan vehículos para el transporte de estudiantes.</p>

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
<p>diendo abusivamente a la misma plataforma del homologado SICOV de la Superintendencia de Puertos y Transporte. D. Los ciclistas, motociclistas y conductores que están obligados a cumplir con el PESV y no acaten el mandato legal serán sancionados con infracciones de tránsito conmutables por cursos de re-educación en seguridad vial que se adelantarán ante los organismos de apoyo que se dedican a recapacitar conductores”.</p> <p>E. Será considerada como falta gravísima y causal de destitución para los funcionarios públicos que no den cumplimiento al presente mandato legal de acuerdo a los plazos aquí establecidos.</p> <p>Parágrafo. Se ordena y faculta a la Superintendencia de Puertos y Transporte para que directamente o a través de sus homologados del Sistema de Control y Vigilancia realice visitas periódicas a los organismos de apoyo a fin de verificar el cumplimiento de los mandatos legales y reglamentarios.</p> <p>Los organismos de apoyo al tránsito y los homologados de Sistema de Control y Vigilancia deberán suscribir un “<i>otrosí al contrato</i>” donde se pacte que se declaren insubsistentes y no podrán interactuar con la plataforma SICOV los organismos de apoyo que incumplan con cualquier mandato legal o reglamentario y no podrán volver a interactuar con la herramienta informática hasta tanto no subsane la falencia presentada. Para el caso de ser hallado en flagrancia de acuerdo a los términos del inciso segundo del literal C anterior se declarará la insubsistencia del organismo de apoyo desde el momento mismo de la flagrancia y solo podrá ser levantada en caso de ser absueltos en la investigación que, garantizando el debido proceso, adelantará la Superintendencia.</p> <p>La insubsistencia no será de ninguna manera una sanción sino una medida contractual para garantizar el cumplimiento del clausulado convenido entre el organismo de apoyo y el homologado del SICOV de la Superintendencia de Puertos y Transporte.</p>	<p>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 permanezca en rebeldía.</p> <p>7. Suspensión de la habilitación por un periodo de seis (6) meses a todos aquellos Organismos de Apoyo al Tránsito que certifiquen las revisiones, las capacitaciones o las diferentes evaluaciones sin adelantar las correspondientes actividades de apoyo conforme al reglamento vigente o que las adelanten, pero que las registren modificando o alterando los resultados a favor del usuario o accedan abusivamente a las plataformas del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV).</p> <p>8. En caso de reincidencia y atendiendo a la gravedad de las faltas, serán sancionados con la cancelación de la habilitación 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> <p>1. Será considerada como falta grave el incumplimiento al presente mandato legal de acuerdo a los plazos aquí establecidos.</p> <p>2. Será falta gravísima contratar con personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares obligadas a implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y que no cumplan con los mandatos legales respectivos.</p> <p>Parágrafo 2°. Los destinatarios de la presente ley que hagan parte del Esquema micro, serán sujetos únicamente de amonestación escrita, de conformidad con los numerales 1 y 3 del presente artículo.</p> <p>Parágrafo 3°. Para efectos de graduar la multa, se tendrán en cuenta los siguientes criterios, en cuanto resultaren aplicables:</p> <p>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;</p>	

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
	<p>2. El daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados;</p> <p>3. La persistencia en la conducta infractora;</p> <p>4. La reincidencia en la comisión de las infracciones en materia de Seguridad Vial;</p> <p>5. La disposición o no de colaborar con las autoridades competentes;</p> <p>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;</p> <p>7. La renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente;</p> <p>8. El grado de prudencia o diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas pertinentes.</p> <p>Parágrafo 4°. El destino de las sanciones económicas será el siguiente:</p> <p>1. Las multas impuestas a las personas naturales o jurídicas, organizaciones, empresas, plataformas tecnológicas o entidades privadas, sujetos de la presente ley, serán a favor de las Alcaldías Distritales o Municipales, según su jurisdicción. No obstante lo anterior, las multas impuestas a las empresas de transporte público que serán a favor de la Superintendencia de Transportes.</p> <p>2. Las multas impuestas a las entidades educativas del sector privado, será a favor de las Secretarías de Educación de su Jurisdicción.</p>	

Artículo 13

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
<p>ARTÍCULO NUEVO</p>	<p>Artículo 13. Estímulos. La Agencia Nacional de Seguridad Vial creará un concurso nacional en el que participarán, de acuerdo con las diferentes categorías que se determinen, las personas, organizaciones, empresas, entidades, públicas o privadas, obligadas a implementar los PESV y que estén interesadas en participar.</p> <p>Los participantes podrán publicar en sus avisos, imágenes corporativas o cualquier publicidad, el reconocimiento otorgado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p> <p>La Agencia implementará estímulos adicionales, encaminados a premiar el esfuerzo que cualquier persona o entidad realice a favor de la seguridad vial.</p> <p>Las entidades públicas deberán incorporar en sus programas de estímulos y capacitaciones para los funcionarios públicos que, en sus respectivas entidades estatales, sean los encargados de diseñar y ejecutar los planes estratégicos de seguridad vial, cuando estos alcancen las metas o indicadores que se propongan.</p>	<p>Se adiciona un artículo nuevo de acuerdo a la sugerencia de la Agencia Nacional de Seguridad Vial donde se pueda motivar a aquellas entidades que propongan por la seguridad vial.</p>

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
	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 que trata el presente artículo.	

Artículo 14

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
ARTÍCULO NUEVO	Artículo 14. <i>Obligación de los PESV para contratar con el Estado.</i> 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.	Se establece que el PESV se convierta en requisito obligatorio para contratar con el Estado cuando el contratista está obligado por la ley.

Artículo 15

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
ARTÍCULO NUEVO	Artículo 15. <i>Inspección, vigilancia y control y de las capacitaciones, evaluaciones y revisiones.</i> 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 sus homologados de herramientas informáticas denominados Sistemas de Control y Vigilancia. Toda actividad tendrá una herramienta independiente y su sostenibilidad estará determinada por el número de actividades de apoyo realizadas en cada organismo. La inscripción y trazabilidad de los procedimientos y resultados de las actividades de apoyo se realizarán mediante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), quien almacenará la información de la actividad de apoyo transmitida a través de los Sistemas de Control de la Superintendencia. La Superintendencia de Transporte realizará, directamente o través de sus homologados 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.	

Artículo 16

TEXTO RADICADO	TEXTO PONENCIA	Comentario
Artículo 13. <i>Vigencia.</i> La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.	Artículo 16. <i>Vigencia.</i> La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.	

PROPOSICIÓN FINAL

Por lo anteriormente expuesto, solicitamos a los miembros de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, dar primer debate al **Proyecto de**

ley número 284 de 2018 Cámara, por medio del cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito, junto con el pliego de modificaciones y

el texto definitivo que se propone a través de esta ponencia positiva.


MILTON HUGO ANGULO VIVEROS
 Representante a la Cámara
 Coordinador Ponente


RODRIGO ROJAS LARA
 Representante a la Cámara
 Ponente


EMETERIO MONTES DE CASTRO
 Representante a la Cámara
 Coordinador Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 284 DE 2018 CÁMARA

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

El Congreso de la República

DECRETA:

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

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

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

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

1. Jornadas de capacitación y sensibilización del personal en materia de seguridad vial.
 2. Compromiso del personal de 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 vehículos y equipos.
 3. Garantizar la aptitud física, mental y de coordinación motriz de quienes fungen como conductores u operadores.
- B. Contenidos variables.** Serán contenidos variables de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial los enunciados a continuación o los que reglamente la Agencia Nacional de Seguridad Vial en cada esquema:
1. Apoyar la consecución de los objetivos del Estado en materia de seguridad vial.
 2. Oferta permanente, por parte de la entidad, organización o empresa, de cursos de seguridad vial y perfeccionamiento de la conducción.
 3. Realizar el pago puntual de los montos producto de infracciones a las normas de tránsito.
 4. Conocer y difundir las normas de seguridad vial”.

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

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

1. Esquema Micro: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con hasta diez (10) peatones o ciclistas. Para ellos, de manera exclusiva, solo aplicará los numerales obligatorios de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.
2. Esquema básico: Aplica para todos los destinatarios y todas las modalidades de vinculación determinadas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 que cumplan sus fines misionales o desarrollen sus actividades con hasta diez (10) vehículos automotores o hasta diez (10) conductores u operadores. Los obligados a estos planes deberán vincular al Plan los peatones y ciclistas de su entidad.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La contratación y distribución del material didáctico como videos, animaciones, cartillas, cursos, digitales o impresos, que se desarrollen deberán ajustarse a subsanar las necesidades de capacitación y a solucionar problemáticas de comportamientos y hábitos en el uso de la vía. Estos

elementos deberán ser desarrollados y entregados a los usuarios en un plazo de un (1) año calendario contado desde la promulgación de la presente ley”.

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

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

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

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

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

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

Artículo 8°. *Competencia de los evaluadores y capacitadores.* Serán competentes para realizar

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

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

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

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

Artículo 9°. Área de validez y vigencia de las evaluaciones y capacitaciones de los organismos de apoyo. Todas las certificaciones de capacitaciones y evaluaciones que expiden los Organismos de Apoyo al Tránsito son documentos públicos que se expiden de manera virtual y tendrán validez únicamente ante los Organismos de Tránsito que operen en un radio de cincuenta (50) kilómetros de la sede operativa del Organismo de Apoyo. Las que se adelanten en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 serán registradas en el RUNT especificando que se tratan de cumplimiento del PESV, tendrán vigencia máxima de dos (2) años y deberán adelantar el procedimiento completo a través los Sistemas de Control y Vigilancia que homologue la Superintendencia de Transporte.

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

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

Parágrafo transitorio. La primera campaña que adelantará la ANSV será una informativa, donde explicará a los usuarios cómo se deben adelantar adecuadamente los procesos de formación de

conductores, evaluación de la aptitud médica, las revisiones técnico-mecánicas de los vehículos y la rehabilitación de conductores infractores. Igualmente, informarán al usuario de sus derechos y deberes ante los organismos de apoyo, las obligaciones de estos y el procedimiento técnico o educativo que se va a adelantar.

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

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

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

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

1. Serán sancionados con amonestación escrita todas las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que se rehúsen a presentar los informes o documentos requeridos en el curso de las investigaciones, por primera vez.
2. Serán sancionados con multas sucesivas mensuales entre cinco (5) y veinte (20) salarios mínimos mensuales legales vigentes todas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que, a treinta (30) días calendario, mantengan su negativa a presentar los informes o documentos requeridos en el curso de las investigaciones.
3. Una sanción de amonestación escrita, para todas las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que infrinjan las normas contenidas en esta ley o en la Ley 1503 de 2011, por primera vez.
4. Multas entre diez (10) hasta cuarenta (40) salarios mínimos mensuales legales vigentes

al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que treinta (30) días calendario después de la amonestación escrita persistan en el incumplimiento.

5. Multas entre cuarenta (40) hasta ochenta (80) salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que treinta (30) días después de la primera multa económica persistan en el incumplimiento.
6. Multas sucesivas hasta de doscientos (200) salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento de la imposición de la sanción, a todas aquellas personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares que después de un mes calendario de impuesta la segunda multa económica persistan en el incumplimiento o permanezca en rebeldía.
7. Suspensión de la habilitación por un periodo de seis (6) meses a todos aquellos Organismos de Apoyo al Tránsito que certifiquen las revisiones, las capacitaciones o las diferentes evaluaciones sin adelantar las correspondientes actividades de apoyo conforme al reglamento vigente o que las adelanten, pero que las registren modificando o alterando los resultados a favor del usuario o accedan abusivamente a las plataformas del Sistema de Control y Vigilancia (SICOV).
8. En caso de reincidencia y atendiendo a la gravedad de las faltas, serán sancionados con la cancelación de la habilitación a todos aquellos Organismos de Apoyo al Tránsito que reincidan alguna de las causales descritas en el numeral anterior.

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

1. Será considerada como falta grave el incumplimiento al presente mandato legal de acuerdo a los plazos aquí establecidos.
2. Será falta gravísima contratar con personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares obligadas a implementar los Planes Estratégicos de Seguridad Vial y que no cumplan con los mandatos legales respectivos.

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

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

1. Los Esquemas de Planes Estratégicos de Seguridad Vial a los que pertenezcan las personas naturales, jurídicas, organizaciones, plataformas tecnológicas y similares objeto de sanción;
2. El daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados;
3. La persistencia en la conducta infractora;
4. La reincidencia en la comisión de las infracciones en materia de Seguridad Vial;
5. La disposición o no de colaborar con las autoridades competentes;
6. La utilización de medios fraudulentos en la comisión de la infracción o cuando se utiliza a una persona interpuesta para ocultarla o encubrir sus efectos;
7. La renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente;
8. El grado de prudencia o diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas pertinentes.

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 15. *Inspección, vigilancia y control y de las capacitaciones, evaluaciones y revisiones*. La inspección, vigilancia y control del cumplimiento de las regulaciones que definen los protocolos de las capacitaciones, evaluaciones, revisiones y rehabilitación de conductores establecidas en normas legales serán responsabilidad de la Superintendencia de Transporte quien la realizará a través sus homologados de herramientas informáticas denominados Sistemas de Control y Vigilancia. Toda actividad tendrá una herramienta independiente y su sostenibilidad estará determinada por el número de actividades de apoyo realizadas en cada organismo.

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

La Superintendencia de Transporte realizará, directamente o través de sus homologados 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.

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

MILTON HUGO ANGULO VIVEROS

Representante a la Cámara

Ponente

EMETERIO MONTES DE CASTRO

Representante a la Cámara

Ponente

RODRIGO ROJAS LARA

Representante a la Cámara

Ponente

COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN


**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER
DEBATE**

Bogotá, D. C., 29 de abril de 2019

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de ley número 284 de 2018 Cámara**, por medio del cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito.

Dicha ponencia fue firmada por los honorables Representantes *Milton Angulo Viveros* (Ponente Coordinador), *Rodrigo Rojas Lara*, *Emeterio José Montes de Castro*.

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6 - 154 / del 29 de abril de 2019, se solicita la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República.


DIANA MARCELA MORALES ROJAS
Secretaria General

CONTENIDO

Gaceta número 299 - Viernes, 3 de mayo de 2019
CÁMARA DE REPRESENTANTES
PROYECTO DE LEY

Proyecto de ley número 383 de 2019 Cámara, por medio de la cual se establece condiciones especiales para acceder al beneficio de la libertad condicional para los miembros de las Fuerzas Públicas. 1

PONENCIAS

Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de ley número 306 de 2018 Cámara, por el cual se modifica el artículo 64 de la Ley 30 de 1992, por el cual se organiza el servicio público de la educación superior. 3

Ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto al Proyecto de ley número 284 de 2018 Cámara, por medio del cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito. 7