



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 1110

Bogotá, D. C., martes, 20 de septiembre de 2022

EDICIÓN DE 21 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 030 DE 2022 CÁMARA

por medio del cual se modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1993.

Bogotá, D. C., septiembre de 2022

Doctor

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN

Secretario

Comisión Sexta

Cámara de Representantes

Respetado Presidente:

En cumplimiento del encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir informe de ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 030 de 2022 Cámara, por medio del cual se modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1993.

I. El Proyecto de ley número 030 de 2022 Cámara fue motivado por sus autores en los siguientes términos:

REGULACIÓN Y RECAUDO DE DINERO EN LOS PEAJES

MARCO NORMATIVO:

Las principales normas que determinan el desarrollo de infraestructura de transporte en Colombia son la **Ley 80 de 1993** “Estatuto General de Contratación de la Administración Pública”, la **Ley 105 de 1993** “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, la **Ley 1508 de 2012** “Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas” y la **Ley 1682 de 2013** “Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte”.

Por su parte, el Decreto 087 de 2011 “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias” establece:

“**Artículo 6º.** Funciones del Despacho del Ministro de Transporte. Son funciones del Despacho del Ministro de Transporte, además de las señaladas por la Constitución Política y la ley, las siguientes:

6.14. Emitir, en su calidad de suprema autoridad del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte, concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación, los departamentos, distritos y municipios.

6.15. Establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los modos de transporte, excepto el aéreo (...).”

De manera tal que es el Ministerio de Transporte la entidad competente para establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de infraestructura, teniendo en cuenta los estudios de la ANI y lo propio de aquellos que están a cargo del Invias.

Ahora bien, no es un secreto que uno de los cobros que más inconformidad generan en los colombianos, es el de las tarifas de los peajes, pues por un lado, tal como se evidenciara en los siguientes párrafos, es una de las más elevadas de América Latina; y de otro lado, el estado de la infraestructura vial en las vías primarias y secundarias, es bastante desolador, pues las mismas constantemente se encuentran averiadas, con huecos, resaltos, desniveles, lo que hace que el tránsito sea lento, peligroso, restringido y que constantemente se deban hacer reparaciones que dificultan en gran manera la movilidad.

Por esto, lo que se pretende con el presente proyecto es incluir dentro de los principios que se deben tener en cuenta para fijar las tasas, tarifas y peajes, consagrados en el artículo 21 de la ley 105 de 1993, específicamente en el literal d, la necesidad de estimar las tasas de las tarifas de peajes en proporción, no solo a las distancias recorridas, las características vehiculares y los costos de operación, sino que también teniendo en cuenta el estado en el que se encuentre la infraestructura vial y el porcentaje de la misma que se encuentre habilitado para el uso; puesto que no es correcto cobrar un monto que sea igual independiente si están habilitados 3 carriles para uso a si solo 1 de esos 3 carriles se encuentra habilitado.

Conforme a lo anterior, se procederá a precisar sobre unos datos puntuales acerca del dinero que es objeto de recaudo por concepto de tasas y tarifas de peajes, la comparación de estos valores con otros países de Latinoamérica y el estado de la infraestructura vial.

RECAUDO:

El Ministerio de Transporte reveló que durante el año 2021 en las vías de Colombia se logró la recaudación de \$4,07 billones en los 168 peajes del país. Según la cartera, los puntos concesionados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) lograron un recaudo en 2021 de \$3,26 billones; hay otro tipo de peajes en las carreteras que están a cargo de la nación, y que bajo la administración del Invias lograron el recaudo de \$819.400 millones a lo largo del año pasado.¹

Por otra parte, las cifras indican que “[d]e 2014 hasta 2020, la ANI recaudó en peajes más de \$18 billones (\$18.465.056’990.155) y que el Invias recaudó, desde 1994, más de \$8 billones (\$8.346.436’969.927). Es decir, a través de peajes, se han recaudado más de \$26 billones en Colombia, una cifra a la que le faltan muchos ceros porque no incluyen los peajes administrados por los departamentos”².

Las cifras entregadas por el Ministerio de Transporte también arrojaron que la infraestructura concesionada tuvo un aumento de recaudo de 52,75%, pues durante el año de la pandemia los peajes recaudaron \$2,14 billones, mientras que en 2021 fueron más de \$3 billones. En cuanto a la infraestructura no concesionada, el crecimiento fue de 21,9%: el Invias logró la obtención de recursos por \$672.453 en 2020 y en 2021 hubo un recaudo de \$819.400 millones.³

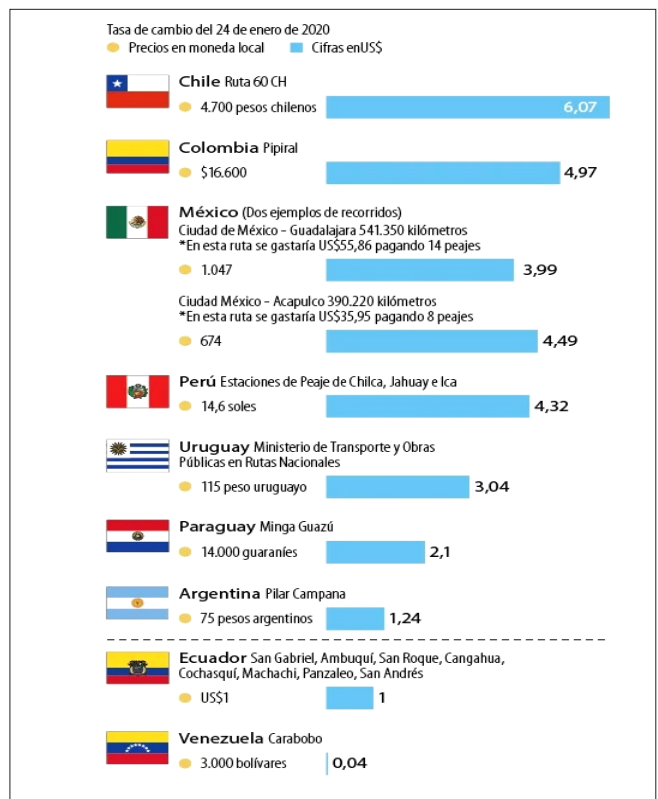
COMPARACIÓN CON OTROS PAÍSES:

En la actualidad hay 168 peajes distribuidos en las carreteras del país con una distancia, en algunos casos, de menos de 100 kilómetros. Una de las vías con los peajes más caros de Colombia es la ruta entre Bogotá y Villavicencio, donde, en un recorrido de 86 kilómetros, se encuentran tres para la conexión entre estas dos principales ciudades.

Al comparar el costo de los peajes entre los países de la región y las principales naciones alrededor del mundo, salta a la vista que no hay un común denominador o una “regla de oro” en la fijación del precio de este rubro. En la actualidad, Colombia es el tercer país con los peajes más caros en Latinoamérica, al lado de Chile y México.

El más costoso del país tiene un valor de \$18.800. Es el Peaje Túnel de Oriente en Antioquia, que une a Medellín con el municipio de Rionegro. El segundo más costoso es el de Pipiral, ubicado en la vía Bogotá-Villavicencio, con un costo de \$18.500.

En un estudio reciente “tras consultar las tarifas en los Ministerios de Transporte o el equivalente de esa entidad en México y en cada uno de los principales países de Sudamérica se concluyó que los peajes más caros de la región se encuentran en Chile, (US\$6,07) Colombia (US\$4,97) y México (US\$4,49)”⁴, como lo evidencia la siguiente gráfica⁵:



Si miramos el caso de Ecuador, que también cuenta con una topografía montañosa y condiciones económicas similares a las de Colombia, este país se ubica como uno de los países con la mejor calidad de carreteras de América Latina⁶ y que además cuenta con las tarifas de peaje más bajas de la región. Así, en las rutas que parten de la ciudad de Guayaquil hacia Ambato, Sargentillo, Esmeraldas, Quevedo, Cuenca, Ibarra, Tulcán y Huaquillas se constata que este año en las estaciones de peaje, los vehículos más livianos pagan apenas 2 dólares y los vehículos de seis o más ejes tan solo pagan 6 dólares⁷.

ESTADO DE LAS VÍAS PRIMARIAS Y SECUNDARIAS

El Instituto Nacional de Vías (Invias)⁸ realizó un informe, con corte al 28 de diciembre de 2018, donde reporta que Colombia solo tiene el 13.61% de los 7.019 kilómetros de la red vial primaria en excelentes condiciones.

En el informe se detalla que del 100% de estos tramos pavimentados, tan solo 47.19% tienen una buena

¹ Informe Ministerio de Transporte, 2021.

² <https://www.elspectador.com/noticias/investigacion/en-colombia-hay-177-peajes-y-han-recaudado-mas-de-26-billones/>

³ <https://www.semana.com/mejor-colombia/articulo/la-deuda-de-la-infraestructura-con-la-movilidad-urbana-estos-son-los-retos-de-colombia/202200/>

⁴ <https://www.larepublica.co/globoeconomia/en-chile-colombia-y-mexico-se-encuentran-los-peajes-mas-caros-de-la-region-2956368>

⁵ Ibidem.

⁶ World Economic Forum (WEF), Op. cit.

⁷ Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera – Colfecar 2021.

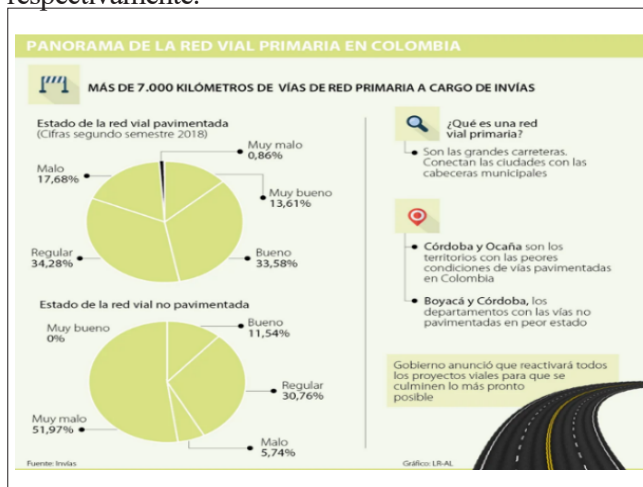
⁸ Informe Invias – diciembre de 2018.

calificación. Al ver el estado de cada una de las vías, el consolidado general no arroja un buen panorama: 13.61% están en muy buen estado, 33.58% en bueno, 34.28% en regular, 17.68% es malo y 0.86%, muy malo.⁹

La red vial primaria son las grandes carreteras que están a cargo de la Nación. De este total de 7.019 kilómetros que monitorea el Invías, 5.957 kilómetros están pavimentados y 1.043,86 kilómetros no lo están. A estas vías se suman las que administra la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y de las cuales no hay un informe reciente sobre su estado.

Del informe se destaca que territorios como Córdoba, Ocaña y Tolima presentan las vías pavimentadas con el peor estado, según el Invías. Esto, tras establecer que el primero tiene 35.98 kilómetros en muy mal estado, el segundo 10.23 kilómetros; y el tercero, 1.29 kilómetros en condiciones precarias.

En contraste, el territorio de Nariño tiene la mayor cantidad de kilómetros en buen estado (252.60 kilómetros). A este le siguieron Caquetá y Caldas, que alcanzaron 141.97 y 59.37 kilómetros muy buenos, respectivamente.¹⁰



Analizados los factores previamente desarrollados, en donde por un lado ubicamos a Colombia entre los 3 países de LATAM que más elevados tienen los costos de los peajes, habiendo recaudado a la fecha más de 26 billones de pesos en cobros de peajes; y de otra parte se evidencia que menos del 50% de las vías primarias y secundarias se encuentran en muy buen o buen estado, radican la mayor cantidad de inconformidades de la ciudadanía, pues no se justifica que se pague un elevado costo por usar carreteras que de igual manera no se encuentran en buen estado y que resultan en muchas ocasiones siendo protagonistas de aparatosos accidentes de tránsito. Por esto, el presente proyecto busca ser una respuesta al clamor ciudadano y una ayuda real y concreta, para que los colombianos puedan limitarse a pagar por lo que usan y en el estado en que lo usan, y así, no sigamos dejando estos dineros que fuertemente han sido trabajados y obtenidos, en manos inescrupulosas que, en muchas ocasiones, son usados con otros fines.

II. CONFLICTO DE INTERESES:

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3° de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, disposición por medio de la cual se les imparte a los autores y ponentes la obligación de presentar en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias

o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, me permito argumentar que:

Para que se configure el conflicto de interés es necesario que exista un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista. Sobre este punto, la Ley 2003 de 2019 determina:

a) Beneficio particular: Aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: Aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

c) Beneficio directo: Aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Ese interés, con tales características, ha de ser particular, pues si se tratara del interés general, común a todos, resultaría que los congresistas, todos ellos, en todos los casos, se encontrarían en situación de conflicto. La situación de conflicto resulta, pues, del asunto o materia de que se trate, de las particulares circunstancias del congresista o su cónyuge o compañero o compañera permanente, sus parientes o sus socios, y de su conducta, en cada caso.

“...si el interés se confunde con el que asiste a todas las personas o a la comunidad en general, en igualdad de condiciones, no existe conflicto, pues en tal caso estaría actuando en interés de la colectividad y no en el suyo propio”¹¹.

En virtud de lo anterior, es dable argumentar que frente al proyecto de ley objeto de estudio, se considera que los Honorables Congresistas no se encuentran en conflicto de intereses, pues tiene efectos jurídicos generales y a futuro.

En la misma línea, la Honorable Corte Constitucional en Sentencia C -1056/12, ha argumentado en lo que atañe específicamente a la situación de los miembros del Congreso, que de conformidad con el numeral 1° del artículo 183 de la Constitución, para que se hagan acreedores a la pérdida de investidura, se ha requerido la presencia de cuatro elementos, unos objetivos y otros subjetivos, a saber:

“(…)1) La participación efectiva del parlamentario en el procedimiento legislativo o en los mecanismos de control; 2) la existencia cierta y demostrable, que de la aprobación de una determinada ley se derivan beneficios morales o económicos para el congresista, sus familiares o sus socios; 3) **que el beneficio que persiga o se obtenga con la ley no puede ser catalogado como general, sino de carácter particular**, y 4) que el congresista tenga la intención de beneficiar a sus familiares, a sus socios o a sí mismo (...). (SUBRAYADO FUERA DE TEXTO).

Así mismo, “...Para que se configure la causal de pérdida de investidura es necesario haber conformado el quórum o haber participado el congresista en el debate o votación del asunto”. SI EL CONGRESISTA SE RETIRA Y NO VOTA, NO SE CONFIGURA LA CAUSAL.

⁹ <https://www.larepublica.co/economia/solo-13-de-red-vial-primaria-esta-en-muy-buen-estado-2819046>.

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso-Administrativo, sentencia de 10 de noviembre de 2009, radicado No. FI. 01180-00 (Concejera Ponente: Martha Teresa Briceño de Valencia).

III. PLIEGO DE MODIFICACIONES:

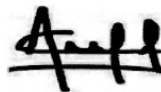
NORMA VIGENTE	MODIFICACIÓN PROPUESTA	MODIFICACIONES PROPUESTAS
<p>Artículo 21. Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.</p> <p>Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.</p> <p>Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.</p> <p>Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:</p> <p>a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;</p> <p>b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;</p> <p>c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;</p> <p>d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación;</p> <p>e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p>Parágrafo 1°. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.</p> <p>Parágrafo 2°. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p>Parágrafo 3°. Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1°.</p> <p>Parágrafo 4°. Se entiende también las vías "Concesionadas".</p>	<p>"Por medio del cual se modifica el artículo 21 de la ley 105 de 1993"</p> <p>Artículo 1°. Modifíquese el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 21. Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.</p> <p>Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.</p> <p>Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.</p> <p>Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:</p> <p>a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;</p> <p>b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;</p> <p>c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;</p> <p>d) Tanto en las vías a cargo de la Nación como en las vías concesionadas; Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación, el estado de la infraestructura vial y el porcentaje habilitado para uso de la infraestructura.</p> <p>e) El estado de la infraestructura vial y el porcentaje habilitado para uso de la infraestructura vial, serán factores a tener en cuenta para la reducción del valor de las tasas o tarifas de la infraestructura.</p> <p>f) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p>Parágrafo 1°. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.</p> <p>Parágrafo 2°. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p>Parágrafo 3°. Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1°.</p> <p>Parágrafo 4°. Se entiende también las vías "Concesionadas".</p>	<p>"Por medio del cual se modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 <u>y se dictan otras disposiciones</u>"</p> <p>Se propone que el estado de la infraestructura vial y el porcentaje habilitado para uso de la infraestructura, no solo sea un criterio para reducir la Tarifa del peaje sino también para fijarla, razón por la cual se adicionan en el artículo estos requisitos en dos literales diferentes, tanto para fijación como para reducción.</p> <p>Igualmente, se elimina la expresión "Tanto en las vías a cargo de la Nación como en las vías concesionadas", propuesta por el autor en el literal d), toda vez que el parágrafo 4 del artículo vigente, ya establece que lo allí dispuesto aplica para las vías concesionadas.</p>
<p>Artículo nuevo.</p>	<p>Artículo 2°. El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte, expedirá dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, una política marco mediante la cual se delimiten los costos de las tarifas por concepto de peajes; teniendo en cuenta los principios establecidos en el artículo 21 de la ley 105 de 1993 y buscando la reducción de costos de los mismos; Así mismo, se deberá regular y establecer parámetros respecto a los contratos de concesión que se hayan suscritos con anterioridad a la vigencia de dicha política, pues los mismos se deben adaptar en el resto de su ejecución con lo allí dispuesto.</p> <p>Parágrafo. Para la construcción de la política marco, el Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Transporte, deberá conformar un Consejo de Participación, con representación de las entidades que hacen parte del proceso de fijación de tasas, tarifas y peajes; tanto en las vías concesionadas como en las vías administradas directamente por la Nación. Así mismo, dicho Consejo deberá contar con participación directa de la ciudadanía usuaria de las vías en el Consejo de Participación, contando con voz y voto; así como receptionando comentarios, observaciones, aportes, entre otros, por medio de canales idóneos de participación.</p>	<p>Se propone eliminar toda vez que, al establecer un término inequívoco para crear una política macro sobre la tarifa de los peajes, se estaría limitando una competencia propia del Ministerio de Transporte, igualmente lo allí dispuesto podría afectar derechos adquiridos.</p>

NORMA VIGENTE	MODIFICACIÓN PROPUESTA	MODIFICACIONES PROPUESTAS
<p>Artículo nuevo.</p>	<p>Artículo 2°. Adiciónese un artículo 21 A, a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 21 A. En la fijación, modificación por incremento o reducción y o eliminación total o temporal de las tarifas de los peajes de que trata el artículo anterior, las autoridades competentes y los recaudadores autorizados deberán atender, además de los principios constitucionales de la función administrativa de que trata el artículo 209 de la Constitución, entre otros los siguientes criterios:</p> <p>a) Establecidos los peajes para mejorar la infraestructura de las vías y la movilidad, el recaudo de ellos deberá hacerse de manera que no se obstruya la movilidad, para lo cual, deberán adoptarse por los recaudadores autorizados todas las previsiones correspondientes. La detención forzada de cinco (5) o más vehículos de cualquier clase en un mismo carril de circulación con ocasión del recaudo autorizado, se entiende como obstrucción de la movilidad, situación que da origen a la obligación del recaudador, de liberar el paso de los vehículos sin cobro cualquiera, hasta tanto se normalice la circulación vehicular.</p> <p>b) Todos los costos del recaudo de los peajes, incluidos los administrativos, de sistemas y financieros, se entienden incluidos dentro de la tarifa autorizada, por lo cual no podrán trasladarse en forma alguna a los usuarios. Esta disposición comprende todos los sistemas de recaudo, incluidos los automatizados o por débitos a cuentas de sistema financiero.</p> <p>c) En caso de vías construidas o mantenidas por concesión, el fin de la etapa de operación de esos contratos, determinará el finiquito automático del cobro de los peajes autorizados a los concesionarios, sin perjuicio que, para el mantenimiento subsecuente de la vía, las autoridades establezcan en favor de la Nación valores en todo caso inferiores al finiquitado. En ningún caso los concesionarios podrán continuar recaudando valor alguno luego de terminada la operación de la concesión, ni siquiera a pretexto de nuevas obras por acometer.</p> <p>d) La autorización de la fijación y cobro de peajes por las autoridades competentes es inescindible de la ubicación autorizada, y sólo podrá realizarse el sitio de las vías que no tengan otra estación de recaudo de peajes, cuando menos en 85 kilómetros de recorrido y sin consideración de la vía o el titular de la autorización.</p> <p>e) Ninguna concesión para la construcción, operación y/o mantenimiento de vías, podrá realizarse por más de veinte (20) años, incluida la etapa de construcción. Las autoridades respectivas deberán desagregar en esos contratos, e informar a las comunidades, los valores contractuales previstos para el pago de intereses y servicios financieros, de los previstos para el pago de las obras y su mantenimiento.</p> <p>Parágrafo. Las autoridades competentes para autorizar el cobro de peajes, cuando, por cualquier razón deban modificar los contratos de concesión vigentes, deberán atender los principios aquí establecidos, sin perjuicio de los derechos adquiridos consolidados.</p>	<p>Se propone establecer criterios ciertos que garanticen la movilidad y adecuada circulación de los vehículos ante la imposición de tarifas de peajes, pues las mismas deben atender no solo una naturaleza de recaudo, sino aún más deben garantizar el perfecto estado de las vías, la movilidad en general, la protección del usuario y de los recursos públicos.</p>
<p>Artículo nuevo.</p>	<p>Artículo transitorio 3°. El Ministerio de Transporte dentro de los seis meses siguientes a la expedición de la presente ley, deberá revisar los contratos de concesión de vías Nacionales suscritos hasta la fecha, a fin de determinar el recaudo efectivo de los peajes, así como los costos proyectados en el contrato. En caso de haberse superado el tope de recaudo o el plazo, tomará medidas legales, administrativas y judiciales para hacer efectivas las cláusulas de reversión.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a un año siguiente a la expedición de la presente Ley, presentará un informe a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes y Senado de la República, sobre el cumplimiento de las disposiciones previstas en este artículo.</p>	
<p>Artículo 3°. Vigencia y derogatoria. La presente Ley rige a partir de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 4°. Vigencia y derogatoria. La presente Ley rige a partir de su publicación y deroga las <u>disposiciones</u> que le sean contrarias.</p>	<p>Ajustes de forma.</p>

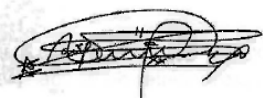
IV. PROPOSICIÓN.

Considerando los argumentos expuestos y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presentamos ponencia favorable y, en consecuencia, solicitamos a los honorables miembros de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, dar primer debate **al Proyecto de ley número 030 de 2022 Cámara, por medio del cual se modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1993.**

Cordialmente,



ALFREDO APE CUELLO BAUTE – C
Representante a la Cámara



JAIME RAÚL SALAMANCA
Representante a la Cámara



LINA MARIA GARRIDO
Representante a la Cámara

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER
DEBATE AL PROYECTO DE LEY 030 DE 2022
CÁMARA**

*por medio del cual se modifica el artículo 21 de la Ley
105 de 1993 y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia
DECRETA

Artículo 1°. Modifíquese el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

Artículo 21. *Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la nación.* Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.

Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.

Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:

a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;

b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;

c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;

d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación, el estado de la infraestructura vial y el porcentaje habilitado para uso de la infraestructura.

e) El estado de la infraestructura vial y el porcentaje habilitado para uso de la infraestructura vial, serán factores a tener en cuenta para la reducción del valor de las tasas o tarifas de la infraestructura.

f) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.

Parágrafo 1°. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.

Parágrafo 2°. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales

de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.

Parágrafo 3°. Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1°.

Parágrafo 4°. Se entiende también las vías “Concesionadas”.

Artículo 2°. Adiciónese un artículo 21 A, a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

Artículo 21 A. En la fijación, modificación por incremento o reducción y o eliminación total o temporal de las tarifas de los peajes de que trata el artículo anterior, las autoridades competentes y los recaudadores autorizados deberán atender, además de los principios constitucionales de la función administrativa de que trata el artículo 209 de la Constitución, entre otros los siguientes criterios:

a) Establecidos los peajes para mejorar la infraestructura de las vías y la movilidad, el recaudo de ellos deberá hacerse de manera que no se obstruya la movilidad, para lo cual, deberán adoptarse por los recaudadores autorizados todas las previsiones correspondientes. La detención forzada de cinco (5) o más vehículos de cualquier clase en un mismo carril de circulación con ocasión del recaudo autorizado, se entiende como obstrucción de la movilidad, situación que da origen a la obligación del recaudador, de liberar el paso de los vehículos sin cobro cualquiera, hasta tanto se normalice la circulación vehicular.

b) Todos los costos del recaudo de los peajes, incluidos los administrativos, de sistemas y financieros, se entienden incluidos dentro de la tarifa autorizada, por lo cual no podrán trasladarse en forma alguna a los usuarios. Esta disposición comprende todos los sistemas de recaudo, incluidos los automatizados o por débitos a cuentas de sistema financiero.

c) En caso de vías construidas o mantenidas por concesión, el fin de la etapa de operación de esos contratos, determinará el finiquito automático del cobro de los peajes autorizados a los concesionarios, sin perjuicio que, para el mantenimiento subsecuente de la vía, las autoridades establezcan en favor de la Nación valores en todo caso inferiores al finiquitado. En ningún caso los concesionarios podrán continuar recaudando valor alguno luego de terminada la operación de la concesión, ni siquiera a pretexto de nuevas obras por acometer.

d) La autorización de la fijación y cobro de peajes por las autoridades competentes es inescindible de la ubicación autorizada, y sólo podrá realizarse el sitio de las vías que no tengan otra estación de recaudo de peajes, cuando menos en 85 kilómetros de recorrido y sin consideración de la vía o el titular de la autorización.

e) Ninguna concesión para la construcción, operación y/o mantenimiento de vías, podrá realizarse por más de veinte (20) años, incluida la etapa de construcción. Las autoridades respectivas deberán desagregar en esos contratos, e informar a las comunidades, los valores contractuales previstos para el pago de intereses y servicios financieros, de los previstos para el pago de las obras y su mantenimiento.

Parágrafo. Las autoridades competentes para autorizar el cobro de peajes, cuando, por cualquier razón deban modificar los contratos de concesión vigentes, deberán atender los principios aquí establecidos, sin perjuicio de los derechos adquiridos consolidados.

Artículo transitorio 3°. El Ministerio de Transporte dentro de los seis meses siguientes a la expedición de la

presente Ley, deberá revisar los contratos de concesión de vías Nacionales suscritos hasta la fecha, a fin de determinar el recaudo efectivo de los peajes, así como los costos proyectados en el contrato. En caso de haberse superado el tope de recaudo o el plazo, tomará medidas legales, administrativas y judiciales para hacer efectivas las cláusulas de reversión.

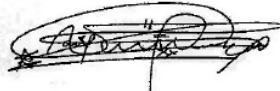
Parágrafo. El Ministerio de Transporte, en un plazo no mayor a un año siguiente a la expedición de la presente Ley, presentará un informe a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes y Senado de la República, sobre el cumplimiento de las disposiciones previstas en este artículo.

Artículo 4. *Vigencia y derogatoria.* La presente ley rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

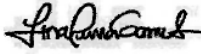
Cordialmente,



ALFREDO APE CUELLO BAUTE – C
Representante a la Cámara



JAIME RAÚL SALAMANCA
Representante a la Cámara



LINA MARIA GARRIDO
Representante a la Cámara

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 16 de septiembre de 2022

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de Ley No. 030 de 2022 Cámara "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 21 DE LA LEY 105 DE 1993"**.

Dicha ponencia fue firmada por los **Honorables Representantes ALFREDO APE CUELLO (Coordinador Ponente), JAIME RAÚL SALAMANCA, LINA MARÍA GARRIDO.**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 446 / del 16 de septiembre de 2022, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

ENMIENDAS

ENMIENDA AL INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 046 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se regula el uso de perros guía para personas con discapacidad visual y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C. 14 de septiembre de 2021

Señor

JUAN CARLOS WILLS OSPINA

Presidente

Comisión Primera

Cámara de Representantes

Ciudad

Asunto: Enmienda al Informe de Ponencia para Segundo debate al Proyecto de ley número 046 de 2021 Cámara, por medio de la cual se regula el uso de perros guía para personas con discapacidad visual y se dictan otras disposiciones.

Respetado señor presidente:

En cumplimiento del encargo hecho por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el Artículo 160 de la Ley 5ª de 1992 y siguientes, procedo a rendir enmienda al informe de ponencia para segundo debate, del Proyecto de ley número 046 de 2021 Cámara, *por medio de la cual se regula el uso de perros guía para personas con discapacidad visual y se dictan otras disposiciones.* La enmienda al informe de ponencia se rinde en los siguientes términos:

ARTÍCULO PROPUESTO EN LA PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE	ARTÍCULO PROPUESTO EN LA ENMIENDA	Comentarios
"POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA EL USO DE PERROS GUÍA PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"	"POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA EL USO DE PERROS DE ASISTENCIA O DE SERVICIO PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD FÍSICA, MENTAL, SENSORIAL PSÍQUICA O COGNITIVA."	Se atiende lo dispuesto por la Sentencia C - 048 de 2020, que ha indicado la presencia de una omisión legislativa, frente a que <u>existe un consenso</u> acerca de la necesidad de contar con una normativa que permita que las personas en situación de discapacidad puedan movilizarse en compañía de sus <u>animales de asistencia y que la misma no se restrinja a proteger a las personas con discapacidad visual que requieran el auxilio de un perro guía.</u> La expresión guías excluye a aquellos caninos que, atendiendo a una definición más amplia y acertada, corresponderían a los denominados perros de asistencia, definición que no se limita a los perros guías, sino que abre dicha clasificación, toda vez que un perro de asistencia es aquel que llega donde la discapacidad de su dueño no puede llegar, dotándole de cierta independencia y, como consecuencia, mejorando su calidad de vida.

ARTÍCULO PROPUESTO EN LA PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE	ARTÍCULO PROPUESTO EN LA ENMIENDA	Comentarios
<p>Artículo 1°. Objeto. La presente Ley tiene por objeto garantizar el derecho al uso de perros guía para personas con discapacidad visual, así como el acceso a lugares públicos o privados de uso público y a los medios de transporte, en todas sus modalidades, en concordancia con la Ley 1346 de 2009 y la Ley Estatutaria 1618 de 2013.</p>	<p>Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto garantizar el uso de perros <u>de asistencia o de servicio</u> para personas con discapacidad <u>física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva</u>, así como el acceso a lugares públicos o privados de uso público y a los medios de transporte, en todas sus modalidades, en concordancia con la Ley 1346 de 2009 y la Ley Estatutaria 1618 de 2013.</p>	<p>Se cambia “perros guía” por “perros de asistencia o de servicio” y se amplía el proyecto para las discapacidades físicas, mentales, sensorial, psíquica o cognitiva que necesiten perros de asistencia.</p>
<p>Artículo 2. Definición de perro guía. Para efectos de la presente ley, se entiende por perro guía todo canino que ha sido adiestrado con el fin de guiar y/o conducir a las personas con discapacidad visual.</p>	<p>Artículo 2. Definición de perro de asistencia. Todo aquel canino al servicio de una persona con discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva y que han sido entrenados, nacional o internacionalmente, por personal calificado o en centros de entrenamiento o instituciones especializadas, para facilitar el desarrollo y accesibilidad de personas dentro del mencionado grupo poblacional.</p>	<p>Se cambia la definición de “Perro Guía” por “Perro de asistencia o de servicio”, pues es una definición general, sobre los perros que asisten a personas que cuentan con alguna discapacidad física, mental, sensorial psíquica o cognitiva.</p>
<p>Artículo 3°. Permanencia del perro guía con la persona con discapacidad visual. Se garantizará la permanencia del perro guía junto a la persona con discapacidad visual que asiste, sin que esto le genere ningún tipo de costo o requisitos adicionales.</p>	<p>Artículo 3°. Permanencia de los perros de asistencia o de servicio con la persona con discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva. Se garantizará la permanencia del perro de <u>asistencia o de servicio</u> junto a la persona con discapacidad <u>física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva</u> que asiste, sin que esto le genere algún tipo de costo o requisitos adicionales.</p>	<p>Se cambia “perros guía” por “perros de asistencia o de servicio” y se amplía el proyecto para las discapacidades físicas, mentales, sensorial, psíquica o cognitiva que necesiten perros de asistencia.</p>
<p>Artículo 4°. Condiciones generales de uso de perros guía. Los perros guía deberán contar con su correspondiente arnés o chaleco de identificación, según el caso, de acuerdo con las prácticas internacionales de identificación canina como perros guía; en especial lo determinado en la “Asociación Internacional de Perros de Asistencia” (-ADI- Assistance Dogs International).</p>	<p>Artículo 4°. Condiciones generales de uso de perros de asistencia o de servicio. Los perros de asistencia o de servicio deberán contar con su correspondiente arnés o chaleco de identificación, según el caso, de acuerdo con las prácticas internacionales de identificación canina como perros <u>de asistencia o de servicio</u>; en especial lo determinado en la “Asociación Internacional de Perros de Asistencia” (-ADI- Assistance Dogs International).</p>	<p>Se cambia “perros guía” por “perros de asistencia o de servicio” y se amplía el proyecto para las discapacidades físicas, mentales, sensorial, psíquica o cognitiva que necesiten perros de asistencia.</p>
<p>Artículo 5°. Identificación de los perros guía. Los perros guía se identificarán mediante el carné o distintivo oficial expedido por la institución u organización que lo adiestró.</p> <p>Parágrafo 1°. En todo caso el usuario deberá estar en condiciones de acreditar en todo momento que el animal cumple con los requisitos sanitarios correspondientes y que no padece ninguna enfermedad transmisible al ser humano.</p> <p>Parágrafo 2°. En el caso de que el ejemplar canino fuese de origen extranjero y/o hubiese recibido entrenamiento en el exterior, se deberá acreditar dicha situación y presentar el certificado sanitario expedido por la autoridad nacional competente al momento del ingreso del animal al país.</p>	<p>Artículo 5°. Identificación de los perros de asistencia o de servicio. Los perros <u>de asistencia o de servicio</u> se identificarán mediante el carné o distintivo oficial expedido por la institución u organización que lo adiestró.</p> <p>Parágrafo 1°. En todo caso el usuario deberá estar en condiciones de acreditar en todo momento que el animal cumple con los requisitos sanitarios correspondientes y que no padece ninguna enfermedad transmisible al ser humano ni a otros caninos.</p> <p>Parágrafo 2°. En el caso de que el ejemplar canino fuese de origen extranjero y/o hubiese recibido entrenamiento en el exterior, se deberá acreditar dicha situación y presentar el certificado sanitario expedido por la autoridad nacional competente al momento del ingreso del animal al país.</p>	<p>Se cambia “perros guía” por “perros de asistencia o de servicio” y se amplía el proyecto para las discapacidades físicas, mentales, sensorial, psíquica o cognitiva que necesiten perros de asistencia.</p>
<p>Artículo 6°. Obligaciones de las personas con discapacidad visual-usuarios de perros guía. Todo usuario de perro-guía está obligado a:</p> <ol style="list-style-type: none"> Mantener al perro guía sujeto por el arnés, correa u otro elemento de similar función, así como con el arnés puesto o los chalecos de identificación. Los perros guía pertenecientes a razas consideradas potencialmente peligrosas deberán usar bozal en lugares públicos. En los demás casos no será obligatorio el uso del bozal. Emplear al perro guía de manera exclusiva en aquellas funciones para las que fue adiestrado. Exhibir, en cada ocasión que así le sea requerida, con motivo del ejercicio de sus derechos el arnés o certificado de vacunación y sanitario, firmado y expedido por un médico veterinario. Cumplir y respetar las normas de higiene y seguridad en vías y lugares públicos, disponiendo y recogiendo los excrementos de sus perros guía. Garantizar la protección y bienestar del perro cumpliendo los requisitos de trato, manejo y etológicos para una adecuada calidad de vida. Garantizar los espacios de descanso, hidratación, alimentación y esparcimiento necesarios para garantizar el bienestar del animal. Suministrar al animal atención veterinaria cuando lo requiera. Responder por los daños que pudiera causar el perro guía bajo su cargo. Los perros guía deberán ser esterilizados obligatoriamente para poder realizar su trabajo adecuadamente. El usuario de perro guía está obligado a cuidar con diligencia la higiene y sanidad del perro guía. El usuario deberá otorgar al animal periodos de descanso suficientes para mantener su salud y su capacidad de desempeñar sus funciones de servicio. <p>Parágrafo 1°. En el caso del numeral 8 del presente artículo, la persona usuaria del perro guía puede disponer de una póliza o seguro de daños a terceros, que cubra cualquier contingencia derivada del uso del perro guía.</p>	<p>Artículo 6°. Obligaciones de las personas con discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva usuarias de perros de asistencia o de servicio. Todo usuario de perro <u>de asistencia o de servicio</u> está obligado a:</p> <ol style="list-style-type: none"> Mantener al perro <u>de asistencia o de servicio</u> sujeto por el arnés, correa, chalecos de identificación u otro elemento de similar función. Los perros <u>de asistencia o de servicio</u> pertenecientes a razas consideradas potencialmente peligrosas deberán usar bozal en lugares públicos. En los demás casos no será obligatorio. Emplear al perro <u>de asistencia o de servicio</u> de manera exclusiva en aquellas funciones para las que fue adiestrado. Exhibir, en cada ocasión que así le sea requerida, con motivo del ejercicio de sus derechos el carné de vacunación y/o certificado sanitario, firmado y expedido por un médico veterinario. Cumplir y respetar las normas de higiene y seguridad en vías y lugares públicos, disponiendo y recogiendo los excrementos de sus perros <u>de asistencia o de servicio</u>. Garantizar la protección y bienestar del perro cumpliendo los requisitos de trato, manejo y etológicos para una adecuada calidad de vida. Garantizar los espacios de descanso, hidratación, alimentación y esparcimiento necesarios para garantizar el bienestar del animal. Suministrar al animal atención veterinaria cuando lo requiera. Responder por los daños a terceros que pudiera causar el perro <u>de asistencia o de servicio</u> bajo su cargo. Los perros <u>de asistencia o de servicio</u> deberán ser esterilizados obligatoriamente para poder realizar su trabajo adecuadamente. El usuario de perro <u>de asistencia o de servicio</u> está obligado a cuidar con diligencia la higiene y sanidad del perro de asistencia o de servicio. El usuario deberá otorgar al animal periodos de descanso suficientes para mantener su salud y la capacidad de desempeñar sus funciones de servicio. <p>Parágrafo 1°. En el caso del numeral 8 del presente artículo, la persona usuaria del perro <u>de asistencia o de servicio</u> podrá disponer de una póliza o seguro de daños a terceros, que cubra cualquier contingencia derivada del uso del perro <u>de asistencia o de servicio</u>.</p>	<p>Se cambia “perros guía” por “perros de asistencia o de servicio” y se amplía el proyecto para las discapacidades físicas, mentales, sensorial, psíquica o cognitiva que necesiten perros de asistencia.</p>

ARTÍCULO PROPUESTO EN LA PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE	ARTÍCULO PROPUESTO EN LA ENMIENDA	Comentarios
<p>Artículo 7°. Lineamientos de los prestadores del servicio de transporte público. Con relación al transporte de pasajeros, colectivo, masivo o individual, en cualquiera de sus modalidades, está sujeto a las siguientes características:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tener preferencia para las personas con discapacidad visual usuarias de perros guía en la reserva del asiento con mayor espacio libre en su entorno o adyacente a un pasillo, según el medio de transporte de que se trate. 2. Asegurar que el perro guía viaje siempre junto a la persona con discapacidad visual en la forma más adecuada, sin que su presencia sea computada en las plazas del vehículo. 3. En el transporte aéreo se atenderá a las disposiciones nacionales vigentes sobre la materia o en su defecto a la práctica internacional sobre el transporte de perros guía. 4. Los conductores u operarios de vehículos de servicio público de transporte no podrán negarse a prestar el servicio a personas con discapacidad visual acompañadas de su perro guía. 5. El acceso de los perros guía en el transporte público en cualquiera de sus modalidades no puede conllevar, en ningún caso, costo alguno para la persona con discapacidad visual. <p>Parágrafo. Los derechos y obligaciones que este artículo impone o reconoce a las personas con discapacidad visual usuarias de perro guía son extensivos igualmente a los instructores o entrenadores de los centros de adiestramiento debidamente identificados, mientras realicen las funciones de entrenamiento de los perros guía para personas con discapacidad visual; según lo establecido en el artículo 8 de esta ley.</p>	<p>Artículo 7°. Lineamientos de los prestadores del servicio de transporte público. Con relación al transporte de pasajeros, colectivo, masivo o individual, en cualquiera de sus modalidades, está sujeto a las siguientes características:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tener preferencia para las personas con <u>discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva</u> usuarias de perros <u>de asistencia</u> o de <u>servicios</u> en la reserva del asiento con mayor espacio libre en su entorno o adyacente a un pasillo, según el medio de transporte de que se trate. 2. <u>Procurar</u> que el perro <u>de asistencia</u> o <u>de servicio</u> viaje siempre junto a la persona con <u>discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva</u> en la forma más adecuada, sin que su presencia sea computada en las plazas del vehículo. 3. En el transporte aéreo se atenderá a las disposiciones nacionales vigentes sobre la materia o en su defecto a la práctica internacional sobre el transporte de perros <u>de asistencia</u> o <u>de servicio</u>. 4. Los conductores u operarios de vehículos de servicio público de transporte no podrán negarse a prestar el servicio a personas con <u>discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva</u> acompañadas de su perro <u>de asistencia</u> o <u>de servicio</u>. 5. El acceso de los perros <u>de asistencia</u> o <u>de servicio</u> en el transporte público en cualquiera de sus modalidades no puede conllevar, en ningún caso, costo alguno para la persona con <u>discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva</u>. <p>Parágrafo. Los derechos y obligaciones que este artículo impone o reconoce a las personas con discapacidad <u>física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva</u> usuarias de perro <u>de asistencia</u> o <u>de servicio</u> son extensivos igualmente a los instructores o entrenadores de los centros de adiestramiento debidamente identificados, mientras realicen las funciones de entrenamiento de los perros <u>de asistencia</u> o <u>de servicio</u> para personas con discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva, según lo establecido en el artículo 8 de esta ley.</p>	<p>Se cambia “perros guía” por “perros de asistencia o de servicio” y se amplía el proyecto para las discapacidades físicas, mentales, sensorial, psíquica o cognitiva que necesiten perros de asistencia.</p> <p>Mediante concepto del Ministerio de Transporte, se acoge en el numeral 2, las recomendaciones de cambiar la palabra “asegurar” a “Procurar”.</p>
<p>Artículo 8°. Derecho de la persona con discapacidad visual a llevar su perro guía en lugares públicos o privados de uso público. Siempre se les permitirá a las personas con discapacidad visual usuarias de perro guía el acceso, y permanencia a lugares públicos o privados de uso público.</p> <p>En ningún caso se podrá restringir su acceso, ni requerir el cumplimiento de requisitos adicionales a los señalados en el artículo 5 de la presente norma. Tampoco se podrán exigir pagos adicionales por el acceso o la permanencia del animal.</p>	<p>Artículo 8°. Derecho de la persona con discapacidad <u>física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva</u> a llevar su perro <u>de asistencia</u> o <u>de servicio</u> en lugares públicos o privados de uso público. Siempre se les permitirá a las personas con discapacidad <u>física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva</u> usuarias de perro <u>de asistencia</u> o <u>de servicio</u> el acceso, y permanencia a lugares públicos o privados de uso público.</p> <p>En ningún caso se podrá restringir su acceso, ni requerir el cumplimiento de requisitos adicionales a los señalados en el artículo 5 de la presente norma. Tampoco se podrán exigir pagos adicionales por el acceso o la permanencia del animal.</p>	<p>Se cambia “perros guía” por “perros de asistencia o de servicio” y se amplía el proyecto para las discapacidades físicas, mentales, sensorial, psíquica o cognitiva que necesiten perros de asistencia.</p>
<p>Artículo 9°. Sin perjuicio de lo estipulado en otras normas, el Gobierno nacional deberá, a través de la Consejería Presidencial para la Participación de las personas con discapacidad, realizar el acompañamiento para garantizar el derecho al uso y acceso de perros guía para las personas con discapacidad visual, que se encuentren dentro del Sisbén 1 y 2 y en comunidades negras, raizales, indígenas, palenqueras y ROM.</p>	<p>Artículo 9°. Sin perjuicio de lo estipulado en otras normas, el Gobierno nacional deberá, a través de la Consejería Presidencial para la Participación de las personas con discapacidad, realizar el acompañamiento para garantizar el derecho al uso y acceso de perros <u>de asistencia</u> o <u>de servicio</u> para las personas con discapacidad <u>física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva</u>, que se encuentren dentro del Sisbén 1 y 2 y en comunidades negras, raizales, indígenas, palenqueras y ROM.</p>	<p>Se cambia “perros guía” por “perros de asistencia o de servicio” y se amplía el proyecto para las discapacidades físicas, mentales, sensorial, psíquica o cognitiva que necesiten perros de asistencia.</p>
<p>Artículo 10. Entrenadores e instructores de perros guía para personas con discapacidad visual. Los instructores o entrenadores de los centros o instituciones de adiestramiento debidamente identificados, cuando realicen ejercicios de entrenamiento o de acoplamiento individual de perros guía para personas con discapacidad visual tendrán los mismos derechos y obligaciones que los establecidos para las personas usuarias de perro guía.</p> <p>En todo caso, las estrategias de entrenamiento de los animales deberán garantizar su bienestar y, en consecuencia, quedan prohibidas todas las prácticas crueles o que puedan afectar la salud física o emocional de los animales.</p> <p>Los instructores o entrenadores deberán garantizar la satisfacción de las necesidades de los animales que tienen a su cargo y deberán, en todos los casos, garantizar condiciones locativas adecuadas para el descanso, esparcimiento, socialización, hidratación y alimentación.</p>	<p>Artículo 10. Entrenadores e instructores de perros <u>de asistencia</u> o <u>de servicio</u> para personas con discapacidad <u>física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva</u>. Los instructores o entrenadores de los centros o instituciones de adiestramiento debidamente identificados, tendrán los mismos derechos y obligaciones que los establecidos para las personas usuarias de perro <u>de asistencia</u> o <u>de servicio</u> en el momento en que realicen ejercicios de entrenamiento o de acoplamiento individual.</p> <p>Los instructores o entrenadores de los centros o instituciones de adiestramiento debidamente identificados, cuando realicen ejercicios de entrenamiento o de acoplamiento individual de perros <u>de asistencia</u> o <u>de servicio</u> para personas con discapacidad <u>física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva</u> tendrán los mismos derechos y obligaciones que los establecidos para las personas usuarias de perro <u>de asistencia</u> o <u>de servicio</u>.</p> <p>En todo caso, las estrategias de entrenamiento de los animales deberán garantizar su bienestar y, en consecuencia, quedan prohibidas todas las prácticas crueles o que puedan afectar la salud física o emocional de los animales.</p> <p>Los instructores o entrenadores deberán garantizar la satisfacción de las necesidades de los animales que tienen a su cargo y deberán, en todos los casos, garantizar condiciones locativas adecuadas para el descanso, esparcimiento, socialización, hidratación y alimentación.</p>	<p>Se cambia “perros guía” por “perros de asistencia o de servicio” y se amplía el proyecto para las discapacidades físicas, mentales, sensorial, psíquica o cognitiva que necesiten perros de asistencia.</p>

ARTÍCULO PROPUESTO EN LA PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE	ARTÍCULO PROPUESTO EN LA ENMIENDA	Comentarios
Artículo 11. Importación e ingreso de perros guía. La importación de perros guía y el ingreso de estos al país no generará pagos arancelarios ni de impuestos para la persona con discapacidad visual usuaria de perro guía. Los arneses u otros instrumentos necesarios para uso exclusivo de usuarios de perro guía están exentas del pago de derechos arancelarios.	Artículo 11. Importación e ingreso de perros de asistencia o de servicio. La importación de perros de asistencia o de servicio y el ingreso de estos al país no generará pagos arancelarios ni de impuestos para la persona con discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva usuaria de perro de asistencia o de servicio. Los arneses u otros instrumentos necesarios para uso exclusivo de usuarios de perro de asistencia o de servicio están exentas del pago de derechos arancelarios.	Se cambia “perros guía” por “perros de asistencia o de servicio” y se amplía el proyecto para las discapacidades físicas, mentales, sensorial, psíquica o cognitiva que necesiten perros de asistencia.
Artículo 12. Día Nacional del Perro Guía para persona con discapacidad visual. Se establece el día 24 de abril como el día nacional del perro guía, sumándonos al día internacional del perro guía para personas con discapacidad visual.	Se elimina artículo	Se elimina el artículo pues ya existe un día internacional de perros de asistencia.
Artículo 13. Sanciones. Quien restrinja o impida el ejercicio de los derechos contenidos en la presente ley incurrirá en las sanciones previstas en la Ley 1801 de 2016 “Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana”.	Artículo 12. Sanciones. Quien restrinja o impida el ejercicio de los derechos contenidos en la presente ley incurrirá en las sanciones previstas en la Ley 1801 de 2016 “Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana”.	Se modifica numeración del artículo.
Artículo 14. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	Artículo 13. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	Se modifica numeración del artículo.

PROPOSICIÓN

Considerando los argumentos expuestos y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presentamos ponencia favorable y, en consecuencia, solicito a los miembros de la Plenaria de la Cámara de Representantes, dar segundo debate al Proyecto de ley número 046 de 2021 Cámara, **“POR MEDIO DE LA CUAL SE REGULA EL USO DE PERROS GUÍA PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD VISUAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**.

Cordialmente,



HERNÁN DARIÓ CADAVID MÁRQUEZ
Representante a la Cámara
Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 046 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se regula el uso de perros de asistencia o de servicio para personas con discapacidad física, mental, sensorial psíquica o cognitiva.

El Congreso de la República de Colombia
DECRETA

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto garantizar el uso de perros de asistencia o de servicio para personas con discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva. así como el acceso a lugares públicos o privados de uso público y a los medios de transporte, en todas sus modalidades, en concordancia con la Ley 1346 de 2009 y la Ley Estatutaria 1618 de 2013.

Artículo 2º. Definición de perro de asistencia. Todo aquel canino al servicio de una persona con discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva y que han sido entrenados, nacional o internacionalmente, por personal calificado o en centros de entrenamiento o instituciones especializadas, para facilitar el desarrollo y accesibilidad de personas dentro del mencionado grupo poblacional.

Artículo 3º. Permanencia de los perros de asistencia o de servicio con la persona con discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva. Se garantizará la permanencia del perro de asistencia o de servicio junto a la persona con discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva que asiste, sin que esto le genere ningún tipo de costo o requisitos adicionales.

Artículo 4º. Condiciones generales de uso de perros de asistencia o de servicio. Los perros de asistencia o de servicio deberán contar con su correspondiente arnés o chaleco de identificación, según el caso, de acuerdo con las prácticas internacionales de identificación canina como perros de asistencia o de servicio; en especial lo determinado en la “Asociación Internacional de Perros de Asistencia” (-ADI- Assistance Dogs International).

Artículo 5º. Identificación de los perros de asistencia o de servicio. Los perros de asistencia o de servicio se identificarán mediante el carné o distintivo oficial expedido por la institución u organización que lo adiestró.

Parágrafo 1º. En todo caso el usuario deberá estar en condiciones de acreditar en todo momento que el animal cumple con los requisitos sanitarios correspondientes y que no padece ninguna enfermedad transmisible al ser humano ni a otros caninos.

Parágrafo 2º. En el caso de que el ejemplar canino fuese de origen extranjero y/o hubiese recibido entrenamiento en el exterior, se deberá acreditar dicha situación y presentar el certificado sanitario expedido por la autoridad nacional competente al momento del ingreso del animal al país.

Artículo 6º. Obligaciones de las personas con discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva usuarios de perros de asistencia o de servicio. Todo usuario de perro de asistencia o de servicio está obligado a:

1. Mantener al perro de asistencia o de servicio sujeto por el arnés, correa, chalecos de identificación u otro elemento de similar función. Los perros de asistencia o de servicio pertenecientes a razas consideradas potencialmente peligrosas deberán usar bozal en lugares públicos. En los demás casos no será obligatorio.
2. Emplear al perro de asistencia o de servicio de manera exclusiva en aquellas funciones para las que fue adiestrado.
3. Exhibir, en cada ocasión que así le sea requerida, con motivo del ejercicio de sus derechos el carné de vacunación y/o certificado sanitario, firmado y expedido por un médico veterinario.

4. Cumplir y respetar las normas de higiene y seguridad en vías y lugares públicos, disponiendo y recogiendo los excrementos de sus perros de asistencia o de servicio.
5. Garantizar la protección y bienestar del perro cumpliendo los requisitos de trato, manejo y etológicos para una adecuada calidad de vida.
6. Garantizar los espacios de descanso, hidratación, alimentación y esparcimiento necesarios para garantizar el bienestar del animal.
7. Suministrar al animal atención veterinaria cuando lo requiera.
8. Responder por los daños a terceros que pudiera causar el perro de asistencia o de servicio bajo su cargo.
9. Los perros de asistencia o de servicio deberán ser esterilizados obligatoriamente para poder realizar su trabajo adecuadamente.
10. El usuario de perro de asistencia o de servicio está obligado a cuidar con diligencia la higiene y sanidad del perro de asistencia o de servicio.
11. El usuario deberá otorgar al animal periodos de descanso suficientes para mantener su salud y la capacidad de desempeñar sus funciones de servicio.

Parágrafo 1°. En el caso del numeral 8 del presente artículo, la persona usuaria del perro de asistencia o de servicio podrá disponer de una póliza o seguro de daños a terceros, que cubra cualquier contingencia derivada del uso del perro de asistencia o de servicio.

Artículo 7°. *Lineamientos de los prestadores del servicio de transporte público.* Con relación al transporte de pasajeros, colectivo, masivo o individual, en cualquiera de sus modalidades, está sujeto a las siguientes características:

1. Tener preferencia para las personas con discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva usuarias de perros de asistencia o de servicios en la reserva del asiento con mayor espacio libre en su entorno o adyacente a un pasillo, según el medio de transporte de que se trate.

2. Procurar que el perro de asistencia o de servicio viaje siempre junto a la persona con discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva en la forma más adecuada, sin que su presencia sea computada en las plazas del vehículo.

3. En el transporte aéreo se atenderá a las disposiciones nacionales vigentes sobre la materia o en su defecto a la práctica internacional sobre el transporte de perros de asistencia o de servicio.

4. Los conductores u operarios de vehículos de servicio público de transporte no podrán negarse a prestar el servicio a personas con discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva acompañadas de su perro de asistencia o de servicio.

5. El acceso de los perros de asistencia o de servicio en el transporte público en cualquiera de sus modalidades no puede conllevar, en ningún caso, costo alguno para la persona con discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva.

Parágrafo. Los derechos y obligaciones que este artículo impone o reconoce a las personas con discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva usuarias de perro de asistencia o servicio son extensivos igualmente a los instructores o entrenadores de los centros de adiestramiento debidamente identificados, mientras realicen las funciones de entrenamiento de los perros de asistencia o de servicio para personas con discapacidad física, mental, sensorial,

psíquica o cognitiva, según lo establecido en el artículo 8° de esta ley.

Artículo 8°. *Derecho de la persona con discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva a llevar su perro de asistencia o de servicio en lugares públicos o privados de uso público.* Siempre se les permitirá a las personas con discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva usuarias de perro de asistencia o de servicio el acceso, y permanencia a lugares públicos o privados de uso público.

En ningún caso se podrá restringir su acceso, ni requerir el cumplimiento de requisitos adicionales a los señalados en el artículo 5 de la presente norma. Tampoco se podrán exigir pagos adicionales por el acceso o la permanencia del animal.

Artículo 9°. Sin perjuicio de lo estipulado en otras normas, el Gobierno nacional deberá, a través de la Consejería Presidencial para la Participación de las personas con discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva, realizar el acompañamiento para garantizar el derecho al uso y acceso de perros de asistencia o de servicio para las personas con discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva, que se encuentren dentro del Sisbén 1 y 2 y en comunidades negras, raizales, indígenas, palenqueras y ROM.

Artículo 10. *Entrenadores e instructores de perros de asistencia o de servicio para personas con discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva.* Los instructores o entrenadores de los centros o instituciones de adiestramiento debidamente identificados, tendrán los mismos derechos y obligaciones que los establecidos para las personas usuarias de perro de asistencia o de servicio en el momento en que realicen ejercicios de entrenamiento o de acoplamiento individual.

En todo caso, las estrategias de entrenamiento de los animales deberán garantizar su bienestar y, en consecuencia, quedan prohibidas todas las prácticas crueles o que puedan afectar la salud física o emocional de los animales.

Los instructores o entrenadores deberán garantizar la satisfacción de las necesidades de los animales que tienen a su cargo y deberán, en todos los casos, garantizar condiciones locativas adecuadas para el descanso, esparcimiento, socialización, hidratación y alimentación.

Artículo 11. *Importación e ingreso de perros de asistencia o de servicio.* La importación de perros de asistencia o de servicio y el ingreso de estos al país no generará pagos arancelarios ni de impuestos para la persona con discapacidad física, mental, sensorial, psíquica o cognitiva, usuaria de perro de asistencia o de servicio. Los arneses u otros instrumentos necesarios para uso exclusivo de usuarios de perro de asistencia o de servicio están exentos del pago de derechos arancelarios.

Artículo 12. *Sanciones.* Quien restrinja o impida el ejercicio de los derechos contenidos en la presente ley incurrirá en las sanciones previstas en la Ley 1801 de 2016 “Código Nacional de Seguridad y Convivencia Ciudadana”.

Artículo 13. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



HERNÁN DARIÓ CADAUID MÁRQUEZ
Representante a la Cámara
Oriente

TEXTOS DE PLENARIA

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 337 DE 2021 CÁMARA

por medio de la cual se dictan normas orientadas a fortalecer las garantías de atención en salud en el sistema general de seguridad social integral.

El Congreso de Colombia
DECRETA:

Artículo 1°. Esta ley tiene por objeto establecer una garantía expresa para que las personas que hayan causado su derecho a la pensión y se encuentren en el periodo comprendido entre la solicitud del reconocimiento de su pensión de vejez, invalidez o sobrevivencia y el pago efectivo de las mesadas pensionales reciban atención en salud de forma continua, oportuna y efectiva.

Artículo 2°. Adiciónese un párrafo al artículo 159 de la Ley 100 de 1993, el cual quedará así:

Parágrafo. Durante el periodo comprendido entre la solicitud del reconocimiento de la pensión de vejez, invalidez o sobrevivencia y el pago efectivo de las mesadas pensionales, se les garantizará a quienes hayan causado su derecho de pensión y a sus beneficiarios el aseguramiento y la atención en sus servicios de salud de forma continua oportuna y efectiva. Para tal efecto, las entidades administradoras de planes de beneficios (EAPB), darán cumplimiento a sus obligaciones, no podrán negarse a prestar los servicios de salud de forma continua, oportuna y efectiva durante ese periodo.

Artículo 3°. El Gobierno nacional expedirá en un término no superior a 6 meses las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a la garantía establecida en el artículo anterior.

Artículo 4°. Esta ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.


JAIME REINALDO CALA SUAREZ
Coordinador Ponente

EDWING FABIAN DIAZ PLATA
Ponente

SECRETARÍA GENERAL

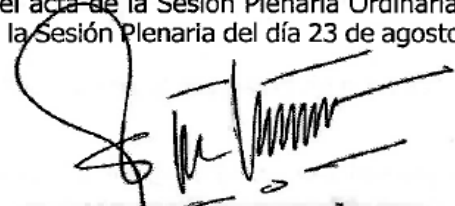
Bogotá, D. C., septiembre 13 de 2022

En Sesión Plenaria del día 6 de septiembre de 2022, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo con modificaciones del **Proyecto de ley número 337 de 2021 Cámara, por medio de la cual se dictan normas orientadas a fortalecer las garantías de atención en salud en el sistema general de seguridad social integral**. Esto con el fin de que el citado Proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria número 010 de septiembre 06

de 2022, previo su anuncio en la Sesión Plenaria del día 23 de agosto de 2022, correspondiente al Acta número 009.

el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria
de la Sesión Plenaria del día 23 de agosto


JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
Secretario General

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 200 DE 2021 CÁMARA

por la cual se rinde homenaje y se preserva la memoria del general José María Dionisio Melo y Ortiz (1800-1860), primer y único Presidente indígena de la nación, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República Colombia
DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* El Congreso de la República honra y exalta la memoria del general José María Melo, como primer y único Presidente indígena de la nación.

Artículo 2°. Declarar el 1 de junio día de duelo para la República.

Artículo 3°. En homenaje a su vida de lucha en defensa de la causa independentista y de los intereses populares, y recordando su exilio y muerte por defender los ideales liberales, autorízase al Gobierno nacional a llevar a cabo las siguientes acciones, con el objetivo de preservar la memoria de este ilustre colombiano, así:

a) Dar el nombre de “José María Melo” a una plaza en las ciudades Bogotá y Chaparral, e instar al Concejo de las ciudades de Bogotá y Chaparral para que nombre una avenida “José María Melo” en ambas ciudades.

b) En el marco de sus competencias el Ministerio de Educación Nacional, emprenderá acciones tendientes a garantizar el acceso a la educación superior en los niveles de pregrado y posgrado de la población indígena que careza de capacidad económica, en ese marco podrá establecer un programa de becas dentro del Sistema Universitario Estatal, estas becas llevarán el nombre del General José María Melo”.

c) Edición y publicación de la biografía intelectual del general José María Melo, bajo la supervisión del Departamento de Historia de la Universidad Nacional de Colombia, en formato de libro de investigación y en la Gaceta Oficial.

d) Erigir estatua en lugar público, simbólico y visible en su ciudad de origen y en la capital de la República.

e) Un retrato al óleo del general José María Melo se ubicará en uno de los salones de la Cámara de Representantes.

Parágrafo. El Ministerio de Educación Nacional, dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley, de conformidad con sus competencias constitucionales y reglamentarias establecerá las acciones o programa dirigido al fortalecimiento del acceso a la educación superior de la población indígena que carezca de la posibilidad económica para acceder.

Artículo 4°. Autorízase al Gobierno nacional para efectuar las asignaciones presupuestales necesarias para el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 5°. La presente ley rige a partir de su promulgación.

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D. C., septiembre 13 de 2022

En Sesiones Plenarias de los días 9 de agosto y 6 de septiembre de 2022, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo con modificaciones del **Proyecto de ley número 200 de 2021 Cámara, por la cual se rinde homenaje y se preserva la memoria del general José María Dionisio Melo y Ortiz (1800-1860), primer y único Presidente indígena de la nación y se dictan otras disposiciones**. Esto con el fin de que el citado Proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior, según consta en las actas de las Sesiones Plenarias Ordinarias número 006 y 010 de agosto 09 y septiembre 06 de 2022, previo su anuncio en las Sesiones Plenarias de los días 08 y 23 de agosto de 2022, correspondiente a las Actas número 005 y 009.



JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
Secretario General

* * *

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 167 DE 2021 CÁMARA

por medio del cual se crea la Ley de Metrología.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO 1.

Disposiciones generales

Artículo 1°. *Objeto*. La presente ley tiene por objeto fijar los parámetros generales para el desarrollo de la actividad metrológica en Colombia,

y establecer en el territorio nacional el uso del Sistema Internacional de Unidades (SI).

Artículo 2°. *Definiciones*. Para el entendimiento de la ley se tendrán en cuentas las siguientes definiciones:

Control metrológico legal de instrumentos de medición: corresponde a todas las actividades de metrología legal a que están sometidos los instrumentos de medición como la aprobación de modelo, la verificación metrológica, y la inspección metrológica.

Inspección metrológica: actividad de vigilancia y control que realizan la Superintendencia de Industria y Comercio y las alcaldías sobre instrumentos de medición y productos preempacados en el marco de la metrología legal en Colombia.

Organismo de verificación metrológica: organismo evaluador de la conformidad de instrumentos de medición en servicio, de productos preempacados o preenvasados, acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC).

Supervisión metrológica: actividad de control metrológico legal para verificar el cumplimiento de las leyes y regulaciones de metrología legal. Incluye la vigilancia de instrumentos de medición previo a su puesta en circulación, así como de aquellos que se encuentren en el mercado y en servicio, el control de contenido de productos preempacados, preenvasados y el uso del Sistema Internacional de unidades (SI).

Titular de instrumento de medición: persona natural o jurídica que utilice, posea, mantenga o custodie a cualquier título, un instrumento de medición sujeto a control metrológico legal en servicio.

Parágrafo 1°. Las demás definiciones aplicables a la presente Ley serán las contenidas en los documentos emitidos por la Oficina Internacional de Pesas y Medidas (BIPM – Bureau International des Poids et Mesures), a través de su Comité Conjunto para Guías de Metrología (JCGM - Joint Committee for Guides in Metrology), así como los expedidos por la Organización Internacional de Metrología Legal (OIML – Organisation Internationale de Métrologie Légale).

Será responsabilidad del Instituto Nacional de Metrología emitir o adoptar por una única vez y cada vez que sea necesaria su actualización, un documento oficial en castellano que compendie las definiciones de las unidades, sus nombres y símbolos, así como las reglas para la formación de múltiplos y submúltiplos que deban emplearse para la aplicación del Sistema Internacional de unidades. Este documento deberá actualizarse según las variaciones que efectúe la Conferencia General de Pesas y Medidas (CGPM).

La Superintendencia de Industria y Comercio estará a cargo de la adopción, interpretación y traducción al castellano de los documentos de la OIML necesarios para la aplicación de la presente Ley en Colombia.

CAPÍTULO 2°.

Sistema Internacional de Unidades

Artículo 3°. *Del sistema legal de unidades de medida.* El sistema legal de unidades de medida en Colombia es el Sistema Internacional de unidades (SI), el cual es de uso obligatorio en el ámbito público y privado del territorio nacional. Cualquier medición que sea realizada en un sistema de unidades diferente, no será válida como oficial ni estará respaldada por la legislación colombiana. También se integran las unidades no comprendidas en el Sistema Internacional de unidades que acepte la Conferencia General de Pesas y Medida y que determine el Instituto Nacional de Metrología.

Parágrafo. Las actividades comerciales de importación se sujetarán a los criterios de medición que aquí se adopten y excepcionalmente, será el Instituto Nacional de Metrología la entidad que autorice el empleo de unidades de medida de otros sistemas de unidades cuando estén relacionados con países que no hayan adoptado el mismo sistema. En tal caso, el Instituto Nacional de Metrología deberá oficializar, junto a dicha autorización, conjuntamente con estas unidades adicionales, su equivalencia con las del Sistema Internacional de unidades; así mismo con unidades que deban ser aprobadas para uso exclusivo dentro del territorio nacional las cuales deberán ser autorizadas con carácter transitorio definiéndose el tiempo de vigencia aprobado.

Artículo 4°. *De las unidades de medida no previstas.* El Instituto Nacional de Metrología, respetando los parámetros en el Sistema Internacional de unidades (SI), autorizará el empleo de unidades no comprendidas en el Sistema Internacional de unidades, y de las magnitudes o coeficientes sin dimensiones físicas, que sean necesarias para las transacciones públicas y privadas.

Artículo 5°. *Del régimen de transición para el cambio al SI.* El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Instituto Nacional de Metrología, identificarán los productos y equipos que se encuentren en el mercado o en servicio a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley, que empleen unidades de medida diferentes a las señaladas en el artículo 3°, y determinarán los periodos de transición específicos que permitan realizar el cambio gradual al Sistema Internacional.

Parágrafo 1°. La Superintendencia de Industria y Comercio establecerá los tiempos específicos de transición para aceptación de instrumentos sometidos a control metrológico que a su vez estén apoyados por la expedición de un reglamento técnico. Para los demás equipos el período de transición será definido por el Instituto Nacional de Metrología.

Artículo 6°. *De la vigilancia.* La Superintendencia de Industria y Comercio vigilará el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 3, 4 y 5 de la presente ley, de acuerdo con el régimen sancionatorio dispuesto en los artículos 28 y 29.

CAPÍTULO 3°.

Infraestructura metrológica nacional

Artículo 7°. *De la hora legal en Colombia.* El Instituto Nacional de Metrología es el encargado de emitir la hora legal en Colombia y solo esta entidad coordinará y podrá comercializar, si a bien estuviera, el suministro de la hora legal y la respectiva sincronización a las entidades públicas y privadas. A partir de la fecha de promulgación de esta ley, todas las entidades de carácter público, todos aquellos que presten servicios públicos de nivel municipal, departamental y nacional, los medios de comunicación y quienes informen la hora o sus servicios asociados deberán hacer uso de la hora legal generada por el Instituto Nacional de Metrología. Para lograr tal fin las entidades deberán prever el uso de herramientas metrológicas que permitan la difusión y conexión con el sistema de referencia, propiedad del Instituto Nacional de Metrología garantizando los desfases máximos posibles que sean reglamentados por esta entidad.

Parágrafo 1°. Será el Instituto Nacional de Metrología la única entidad en el país que pueda difundir la hora legal y mantendrá el servicio de consulta telefónica y por cualquier otro medio. Si así lo dispone esta entidad, podrá ceder dicha actividad a otras organizaciones, siempre y cuando mantenga la coordinación respectiva y sea garantizado el servicio de forma confiable y eficaz.

Artículo 8°. *Del formato de la hora y la fecha.* En Colombia se deberá adoptar como representación oficial de la hora y la fecha, los formatos del sistema de cronometraje de 24 horas, y año, mes y día, conforme lo establece la Norma Técnica Colombiana que para el efecto sea emitida por Icontec.

Artículo 9°. *Del formato de escritura de números enteros, cifras decimales y millares.* La escritura oficial de números enteros, cifras decimales y millares es la siguiente:

1. El separador decimal será la coma, y estará en línea con las cifras. Si el número está comprendido entre +1 y -1, el separador decimal estará precedido por un cero. No debe ponerse ningún otro signo entre las cifras cuando se hace uso del separador decimal.
2. En la escritura de cifras grandes, los números se agruparán de a tres dígitos y se separarán con un espacio en blanco, tanto en la parte entera como en la fraccionaria. El espacio hará las veces de separador de millares. Ni la coma, ni el punto serán usados para este propósito. En el caso de que haya sólo cuatro dígitos no se aislará el dígito libre ni con espacios ni con signos: esta disposición se aplica a la parte entera y a la decimal, tanto delante como detrás de la coma.

Esta es la única manera de expresar las magnitudes mencionadas en cualquier actividad pública o privada, tanto a nivel nacional como en transacciones internacionales que repercutan en el país.

Artículo 10. *Del transporte de patrones.* Los patrones de medición y materiales de referencia tienen especial importancia para el desarrollo exitoso y el cumplimiento de los fines de esta Ley. El transporte de los elementos y materiales de referencia que el Instituto Nacional de Metrología disponga enviar y recibir, a nivel nacional e internacional, tendrá una reglamentación especial, articulada con las necesidades de las entidades que conforman el Subsistema Nacional de la Calidad. La disposición será desarrollada por el Instituto Nacional de Metrología, contando con el apoyo de los Ministerios de Hacienda y Crédito Público, de Comercio, Industria y Turismo, de Ciencia y Tecnología, y Ministerio de Defensa, con participación adicional de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, así como entidades que el Instituto Nacional de Metrología determine a requerir para el cumplimiento de su propósito.

Parágrafo 1°. El Instituto Nacional de Metrología apoyará a la Superintendencia de Industria y Comercio, cuando ésta lo requiera, en la determinación de las condiciones metrológicas para el transporte de los equipos utilizados en metrología legal.

Parágrafo 2°. Cuando, por la antigüedad de los patrones, no exista la suficiente documentación para avalar la propiedad de los equipos de medición que posea el Instituto Nacional de Metrología, se deberá avalar dicha propiedad, debiendo reglamentar esta situación de forma oficial por parte de una disposición desarrollada por el Instituto Nacional de Metrología, con apoyo de los Ministerios de Hacienda y Crédito Público y de Comercio, Industria y Turismo, de Ciencia y Tecnología, con participación de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, así como entidades que el Instituto Nacional de Metrología determine a requerir para el cumplimiento de su propósito.

CAPÍTULO 4°.

Metrología científica e industrial

Artículo 11. *De las competencias del Instituto Nacional de Metrología.* El Instituto Nacional de Metrología trazará la política nacional de la metrología científica e industrial, junto con los objetivos específicos que direccionen su cumplimiento, de acuerdo con las necesidades del país en esta materia, siguiendo las directrices de la Presidencia de la República. Dicha política deberá ser revisada máximo cada cuatro años y si es necesario, actualizada por el Instituto Nacional de Metrología según las directrices recibidas por la Presidencia de la República y las necesidades del país.

La obtención, realización, materialización, conservación, desarrollo y difusión de las unidades básicas y derivadas es competencia del Estado y se efectuarán tomando en consideración las recomendaciones científicas y técnicas de convenios internacionales suscritos por Colombia.

Dichas actividades estarán a cargo del Instituto Nacional de Metrología, autoridad que podrá suscribir convenios de cooperación y colaboración con entidades públicas y privadas a nivel nacional e internacional, ejerciendo en todo caso la dirección y la coordinación de los trabajos correspondientes.

La oficialización de patrones nacionales estará a cargo del Instituto Nacional de Metrología, entidad que se encargará de su custodia, conservación y mantenimiento.

Cualquier trazabilidad metrológica de tipo legal será orientada por el mismo.

Artículo 12. Las instituciones educativas públicas y privadas de educación preescolar, básica y media, legalmente reconocidas podrán incluir en sus programas de estudio la enseñanza de la metrología de que trata la presente ley y el Sistema Internacional de Unidades.

Las instituciones de educación superior en el marco de la autonomía de que trata el artículo 69 de la Constitución podrán incluir en sus programas aprobados por el Ministerio de Educación Nacional, contenidos sobre el conocimiento de la Metrología y el Sistema Internacional de Unidades.

El Instituto Nacional de Metrología apoyará y suministrará al sistema educativo la información y las herramientas necesarias para llevar a cabo la enseñanza de la metrología en la educación preescolar, básica y media y en las instituciones de educación superior.

CAPÍTULO 5°.

Metrología legal

Artículo 13. *De la facultad regulatoria en metrología legal.* Corresponde a la Superintendencia de Industria y Comercio establecer los requisitos metrológicos que deben cumplir los instrumentos de medición sometidos a control legal, y los productos preempacados, mediante la expedición de reglamentaciones de obligatorio cumplimiento, atendiendo las recomendaciones de la Organización Internacional de Metrología Legal (OIML), para proteger la salud, la seguridad, el medio ambiente, el comercio, el interés público, los consumidores y la lealtad en las prácticas comerciales.

Parágrafo 1°. La Superintendencia de Industria y Comercio ejercerá la facultad regulatoria en metrología legal sobre instrumentos de medición respecto de los cuales no exista autoridad especializada en la materia.

Parágrafo 2°. La regulación metrológica de productos preempacados no incluye disposiciones sobre preempacados engañosos. El Gobierno nacional evaluará las problemáticas asociadas a la presencia de productos comercializados en empaques

engañosos, y determinarán las medidas regulatorias más eficientes para proteger a los consumidores.

Artículo 14. *De los instrumentos de medición sujetos a control metrológico legal.* Están sujetos a control metrológico legal, los instrumentos de medición de fabricación nacional e importados que sirvan para medir, pesar o contar y que tengan como finalidad, entre otras, las siguientes actividades:

- Realizar transacciones comerciales o determinar el precio de servicios.
- Remunerar o estimar en cualquier forma labores profesionales.
- Prestar servicios públicos domiciliarios.
- Realizar actividades que puedan afectar la vida y seguridad humana, la salud o integridad física, la seguridad nacional, y el medio ambiente.
- Ejecutar actos de naturaleza pericial, judicial o administrativa.
- Evaluar la conformidad de productos y de instalaciones.
- Determinar cuantitativamente los componentes de un producto cuyo precio o calidad dependa de esos componentes.

Parágrafo. Se presume que los instrumentos de medición que están en los establecimientos de comercio o en lugares en donde se ejecutan las actividades indicadas en este artículo, se utilizan para el desarrollo de tales actividades. Igualmente se presume que los productos preempacados están listos para su comercialización y venta.

Artículo 15. *De la supervisión metrológica.* La vigilancia de lo dispuesto en la presente ley y en las reglamentaciones metrológicas aplicables a instrumentos de medición sujetos a control metrológico legal, se ejercerá:

- Previo a la importación o puesta en circulación, por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio.
- En el mercado, por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio y las alcaldías.
- Cuando los instrumentos se encuentren en servicio, por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio y las alcaldías

La Superintendencia de Industria y Comercio y las alcaldías vigilarán en el mercado lo relacionado con productos preempacados.

El incumplimiento de los requisitos metrológicos en cualquiera de estas etapas dará lugar a la imposición de las sanciones dispuestas en el artículo 29 por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio y las alcaldías.

Artículo 16. *De las fases de control metrológico legal.* Los instrumentos de medición sujetos a control metrológico legal que se fabriquen, importen, comercialicen o utilicen en Colombia, deben cumplir las siguientes fases:

- Evaluación de la conformidad: previo a la importación o puesta en circulación en el mercado nacional, los instrumentos de medición sujetos a control legal deben cumplir las reglamentaciones que expida la Superintendencia de Industria y Comercio, a través de los documentos de evaluación de la conformidad que corresponda. Los instrumentos de medición que no demuestren el cumplimiento de dichas reglamentaciones no podrán ser importados o puestos en el mercado nacional.

Los fabricantes, importadores y comercializadores deben cumplir los requisitos metrológicos que determine la Superintendencia de Industria y Comercio.

- Instrumentos en servicio: los instrumentos de medición que se utilicen en las actividades de qué trata el artículo 14 deben estar ajustados en todo momento, y ser sometidos a las verificaciones metrológicas que determine la Superintendencia de Industria y Comercio para evaluar su conformidad con las reglamentaciones metrológicas que expida.

En los casos en que no haya reglamentación metrológica expedida por la Superintendencia de Industria y Comercio, los instrumentos de medición sujetos a control metrológico legal que se encuentren en servicio, deberán estar calibrados de manera periódica y después de reparación o ajuste por parte de un laboratorio de calibración acreditado, según las normas que expida el Gobierno nacional.

Parágrafo. Los titulares de instrumentos de medición, en cada una de las fases, deben asumir los costos de las verificaciones e inspecciones metrológicas que ordene la Superintendencia de Industria y Comercio.

Artículo 17. *De las actividades de control metrológico legal.* La Superintendencia de Industria y Comercio determinará el control metrológico legal de instrumentos de medición teniendo en cuenta las siguientes actividades:

A. La aprobación del modelo: decisión de alcance legal, basada en la revisión del informe de evaluación de modelo, según la cual el tipo de instrumento de medición cumple con los requisitos reglamentarios aplicables y que conduce a la emisión del certificado de aprobación de modelo.

B. La evaluación de la conformidad: demostración que los instrumentos de medición cumplen los requisitos metrológicos especificados.

C. La verificación inicial: verificación de un instrumento de medición que no ha sido verificado previamente.

D. La verificación periódica obligatoria: verificación posterior de un instrumento de medición realizada periódicamente a intervalos especificados de acuerdo con el procedimiento establecido por las regulaciones.

E. La verificación después de reparación o modificación: verificación posterior de un instrumento de medición que se realiza después de una reparación o modificación.

F. La inspección metrológica: actividad de vigilancia y control de instrumentos de medición dentro de un procedimiento administrativo sancionatorio.

Artículo 18. *De la aprobación del modelo.* La aprobación de modelo es emitida por el Instituto Nacional de Metrología de Colombia, o cualquier instituto nacional de metrología cuyas capacidades de calibración y medición hayan sido publicadas en la Oficina Internacional de Pesas y Medidas. La aprobación de modelo también será aquella emitida en el marco del sistema de certificación de la Organización Internacional de Metrología Legal (OIML).

Artículo 19. *De la verificación metrológica.* La Superintendencia de Industria y Comercio podrá determinar el control metrológico de instrumentos de medición en servicio a través de la verificación metrológica que ejecuten organismos autorizados de verificación metrológica.

La Superintendencia de Industria y Comercio en los (12) doce meses siguientes a la expedición de la presente ley reglamentará el procedimiento de evaluación de la conformidad a través de la verificación metrológica que ejecuten los organismos autorizados de verificación metrológica, así como todo el esquema de control que incluya reparaciones y verificaciones posteriores.

Artículo 20. *De los organismos autorizados de verificación metrológica.* Los organismos autorizados de verificación metrológica serán habilitados o designados por la Superintendencia de Industria y Comercio para evaluar la conformidad de los instrumentos de medición en servicio.

La Superintendencia de Industria y Comercio determinará los requisitos que deberán cumplir las entidades interesadas en obtener la designación o habilitación, así como el procedimiento que incluya la solicitud, documentación y términos del trámite.

Estos organismos deberán obtener acreditación del Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), previo a la presentación de la solicitud de habilitación, siguiendo los lineamientos que establezca la Superintendencia de Industria y Comercio, con el acompañamiento técnico del Instituto Nacional de Metrología.

Previo a la designación o habilitación, la Superintendencia de Industria y Comercio determinará el valor de la verificación metrológica, teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 1753 de 2015.

En el acto administrativo de designación se determinarán las zonas geográficas en que actuarán, los instrumentos de medición que verificarán, y el término de la designación, según las condiciones específicas del instrumento de medición regulado.

Parágrafo 1°. La actividad de verificación metrológica podrá ser ejercida por parte de entidades públicas, caso en el cual se aplicará el Estatuto de

Contratación Estatal, Ley 80 de 1993, en lo que corresponda.

Parágrafo 2°. La Superintendencia de Industria y Comercio ejercerá vigilancia y control sobre los organismos autorizados de verificación metrológica, según lo dispuesto en las reglamentaciones metrológicas y en el marco de la designación o habilitación.

Artículo 21. *De la inspección, vigilancia y control de la metrología legal.* La inspección, vigilancia y control de los instrumentos de medición sujetos a control legal estará a cargo de la Superintendencia de Industria y Comercio y las alcaldías, autoridades facultadas para practicar visitas de inspección metrológica de instrumentos de medición en el mercado y en servicio.

El incumplimiento de los requisitos dispuestos en la presente ley y en las reglamentaciones técnicas, luego de las inspecciones metrológicas dará lugar a la imposición de las sanciones previstas en el artículo 29.

Parágrafo. Las autoridades de inspección, vigilancia y control adelantarán las actividades de aseguramiento metrológico de los equipos con los cuales se realiza el control metrológico.

Artículo 22. *De los responsables en materia de metrología legal.* Todo titular de instrumentos de medición sujetos a control metrológico en servicio es responsable de mantenerlos ajustados en todo momento, de su buen funcionamiento y conservación en cuanto a sus características metrológicas, de cumplir las reglamentaciones que expida la Superintendencia de Industria y Comercio, y de permitir la realización de las verificaciones e inspecciones metrológicas asumiendo los costos que ello implique.

Los productores, importadores, comercializadores o quienes arrienden o reparen equipos y patrones de medición deben cumplir los reglamentos metrológicos que expida la Superintendencia de Industria y Comercio, incluyendo las normas de control inicial, y realizar o permitir que se realicen los controles metrológicos sobre sus instrumentos, equipos e instalaciones.

Los organismos autorizados de verificación metrológica son responsables del servicio de evaluación de la conformidad que prestan, en el marco de su designación o habilitación.

Los reparadores y técnicos reparadores de instrumentos de medición sometidos a control metrológico legal en servicio, son responsables por el servicio que prestan, en el marco de las reglamentaciones que expida la Superintendencia de Industria y Comercio.

Los organismos evaluadores de la conformidad de instrumentos de medición nuevos son responsables por los servicios de evaluación de la conformidad que presten en el marco del certificado o documento de conformidad que hayan expedido. Estos organismos deberán cumplir los deberes y

obligaciones determinados en las reglamentaciones metrológicas que expida la Superintendencia de Industria y Comercio, así como en las normas propias de su acreditación.

Los productores, importadores, empacadores, comercializadores y quienes pongan su marca o enseña en productos preempacados, serán responsables de cumplir las reglamentaciones que sobre la materia expida la Superintendencia de Industria y Comercio.

Parágrafo 1°. El incumplimiento de lo dispuesto en la presente ley y en las reglamentaciones metrológicas que expida la Superintendencia de Industria y Comercio, dará lugar a la responsabilidad administrativa individual de los sujetos señalados en este artículo.

Parágrafo 2°. Los responsables en metrología legal señalados en este artículo deberán cubrir los costos de las actividades de control metrológico legal y de inspección, vigilancia y control que determine la Superintendencia de Industria y Comercio.

Parágrafo 3°. La Superintendencia de Industria y Comercio ejercerá inspección, vigilancia y control sobre los organismos autorizados de verificación metrológica de instrumentos de medición en servicio, los organismos evaluadores de la conformidad de instrumentos de medición nuevos, los reparadores y técnicos reparadores, los titulares de instrumentos de medición en servicio, los fabricantes, importadores y comercializadores de instrumentos de medición y productos preempacados, así como los empacadores y quienes pongan su marca o enseña en productos preempacados.

Las alcaldías ejercerán inspección, vigilancia y control sobre los titulares de instrumentos de medición en servicio, los fabricantes, importadores y comercializadores de instrumentos de medición y productos preempacados, así como los empacadores y quienes pongan su marca o enseña en productos preempacados.

Artículo 23. *Del Sistema de Información de Metrología Legal.* La Superintendencia de Industria y Comercio reglamentará el funcionamiento del Sistema de Información de Metrología Legal (SIMEL) para el ejercicio de sus funciones, en el cual, productores, importadores y titulares de instrumentos de medición, así como organismos autorizados de verificación metrológica, reparadores y técnicos reparadores deben reportar información y cargar la documentación que determine la Superintendencia.

Artículo 24. *De la comercialización por medios electrónicos y catálogos.* Los instrumentos de medición y productos preempacados que se comercialicen por medios electrónicos y catálogos deberán cumplir las disposiciones de la presente ley y las reglamentaciones metrológicas que expida la Superintendencia de Industria y Comercio.

Parágrafo. Los requisitos de etiquetado, marcado, estampe o rotulado exigidos en las reglamentaciones metrológicas deben ser suministradas al consumidor por productores, importadores, proveedores, expendedores y comercializadores que utilicen medios electrónicos y catálogos.

Artículo 25. *De los recipientes volumétricos aforados.* Las bebidas alcohólicas y no alcohólicas, que en establecimientos comerciales sean suministradas en un envase diferente a los preenvasados, deberán servirse en recipientes volumétricos aforados (marcación correspondiente al volumen suministrado) con el fin de garantizar el contenido ofrecido al consumidor. En el caso de bebidas con gas, se deberá garantizar el contenido en condición de reposo, es decir, sin espuma o incremento de la sustancia por manipulación. La adquisición de recipientes volumétricos aforados, será responsabilidad del establecimiento comercial quien estará obligado a cumplir tal disposición so pena de cumplir sanciones, las cuales serán impuestas por las respectivas alcaldías, de conformidad con el artículo 62 de la Ley 1480 de 2015.

Para el ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control establecidas en este Capítulo, las entidades públicas y empresas privadas están obligadas a permitir el acceso al lugar respectivo por parte de los inspectores designados por la Superintendencia de Industria y Comercio, las alcaldías y/o la Policía Nacional. Esto incluye el acceso a los vehículos y cualquier instalación donde el control metrológico deba efectuarse y facilitar la práctica de las operaciones que se requieran para garantizar el cumplimiento de estas disposiciones.

Parágrafo 1°. Serán los comercializadores de recipientes volumétricos aforados, quienes deban garantizar las medidas en las marcaciones correspondientes en unidades de volumen del Sistema Internacional de unidades.

Parágrafo 2°. La marcación que defina el aforo de dichos recipientes deberán mantener su legibilidad; en caso contrario, no podrán mantenerse en servicio.

Parágrafo 3°. La Superintendencia de Industria y Comercio, con el apoyo técnico del Instituto Nacional de Metrología, evaluará las problemáticas asociadas a la ausencia de uso de recipientes volumétricos aforados en el comercio, con miras a determinar las medidas regulatorias procedentes en favor de los derechos de los consumidores.

Parágrafo 4°. La Superintendencia de Industria y Comercio será la entidad encargada de definir el período de transición necesario para la implementación de los recipientes volumétricos aforados.

CAPÍTULO 6°.

Régimen de infracciones y sanciones

Artículo 26. *De las infracciones.* El incumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente ley y en las reglamentaciones metrológicas que expida la Superintendencia de Industria y Comercio, serán objeto de sanción administrativa, sin perjuicio de las responsabilidades civiles, penales o de otro orden que puedan concurrir. También se sancionará cuando se impida o se obstaculice el control metrológico legal a cargo de la Superintendencia de Industria y Comercio o de las alcaldías.

El procedimiento aplicable para la imposición de las sanciones administrativas es el establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso-Administrativo. Ley 1437 de 2011.

Artículo 27. *Del régimen sancionatorio.* La Superintendencia de Industria y Comercio impondrá las sanciones previstas en este artículo, por el incumplimiento de lo dispuesto en la presente ley, en las reglamentaciones que expida en materia de metrología legal, y cuando se impida o se obstaculice el control metrológico legal:

1. Multas hasta por dos mil quinientos (2.500) salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento de la imposición de la sanción.
2. Prohibición temporal o definitiva de usar instrumentos de medición en servicio.
3. Prohibición temporal o definitiva de producir, importar, distribuir y ofrecer al público instrumentos de medición o productos preempacados.
4. Prohibición temporal o definitiva de prestar los servicios de verificación metrológica, reparación o evaluación de la conformidad.
5. Cierre temporal o permanente del establecimiento de comercio.
6. Revocatoria de la designación como organismo autorizado de verificación metrológica.
7. Suspensión temporal o definitiva de la designación como organismo autorizado de verificación metrológica.
8. Retiro de la inscripción como reparador o técnico reparador en el Sistema de Información de Metrología Legal (SIMEL).
9. Suspensión temporal o definitiva de la inscripción como reparador o técnico reparador en el Sistema de Información de Metrología Legal (SIMEL).
10. Multas sucesivas hasta por mil (1000) salarios mínimos legales mensuales vigentes, por inobservancia de órdenes o instrucciones mientras se permanezca en rebeldía.

Parágrafo 1°. Son circunstancias agravantes de la responsabilidad de los sujetos de sanciones administrativas las siguientes:

1. El grado de prudencia o diligencia en la atención de los deberes.
2. La infracción ponga en riesgo la salud e integridad de las personas o el medio ambiente.
3. Obtener beneficio con la infracción para sí o un tercero.
4. La reincidencia en la conducta infractora.
5. Obstruir o dilatar las investigaciones administrativas.
6. La no disposición para buscar una solución adecuada.
7. La no disposición de colaborar con las autoridades competentes.
8. La utilización de medios fraudulentos en la comisión de la infracción.

Son circunstancias que atenúan la responsabilidad de los sujetos de sanciones administrativas las siguientes:

1. El grado de colaboración del infractor con la investigación.

2. El reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes de emitir el acto administrativo definitivo dentro de la primera oportunidad de defensa mediante la presentación de descargos.
3. Compensar o corregir la infracción administrativa antes de emitir fallo administrativo sancionatorio.
4. La capacidad económica del sujeto de sanciones, probada con los ingresos y obligaciones a cargo.

Parágrafo 2°. Las alcaldías podrán imponer multas hasta de cien (100) salarios mínimos mensuales legales vigentes, a favor del Tesoro Nacional, previo procedimiento establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso-Administrativo. Cuando el alcalde considere procedente imponer una medida distinta, o una multa superior a cien (100) salarios mínimos mensuales legales vigentes, remitirá lo actuado a la Superintendencia de Industria y Comercio para que decida.

Contra la decisión de los alcaldes procede el recurso de apelación que será resuelto por la Superintendencia de Industria y Comercio.

Es obligación de los alcaldes informar al Ministerio Público la iniciación de la respectiva actuación.

En todo caso la Superintendencia de Industria y Comercio, podrá de oficio iniciar o asumir la investigación iniciada por un alcalde, caso en el cual este la suspenderá y la pondrá a su disposición, dejando constancia de ello en el expediente. Una vez avocado el conocimiento por parte de la Superintendencia de Industria y Comercio, esta agotará el trámite de la actuación hasta la decisión final.

Artículo 28. *De los eximentes de responsabilidad en metrología legal.* Son eximentes de responsabilidad en metrología legal:

1. Fuerza mayor o caso fortuito.
2. El hecho de un tercero.
3. El evaluador de la conformidad no será responsable cuando el evaluado haya modificado los elementos, procesos, sistemas o demás condiciones evaluadas y exista nexo causal entre dichas variaciones y la infracción.

Artículo 29. *De las medidas necesarias.* La Superintendencia de Industria y Comercio impartirá medidas necesarias para evitar que se cause daño o perjuicio a la salud, la seguridad, el medio ambiente, el comercio, el interés público, los consumidores y la lealtad en las prácticas comerciales, por la violación de normas sobre metrología legal.

Artículo 30. *Implementación del factor de conversión.* A partir del 1°. de enero de 2026 se entenderá para todos los efectos legales y reglamentarios que las referencias incluidas en las normas respecto a la unidad de medida “Galón” o “Galones” se entenderán hechas a la unidad de medida de “Litro” o “Litros” respectivamente, teniendo en cuenta el factor de conversión que para el efecto expida el Instituto Nacional de Metrología de Colombia o quien haga sus veces.

Parágrafo 1°. Para efectos de lo señalado en el presente artículo, facúltese al Instituto Nacional de

Metrología de Colombia o quien haga sus veces para expedir por medio de resoluciones los lineamientos necesarios para determinar los factores de conversión de las respectivas unidades de medida, según los criterios técnicos aplicables.

Parágrafo 2°. Para la aplicación del presente artículo, las bases gravables o tarifas de tributos o gravámenes del orden nacional o territorial que estén definidos en “Galón” o “Galones” y sean ajustadas en la unidad de medida de “Litro” o “Litros”, se determinarán de acuerdo con los factores de conversión de unidades de medida aplicables.

CAPÍTULO 7°.

Del financiamiento del Instituto Nacional de Metrología.

Artículo 31. *Fondo para la Investigación, Innovación y la Metrología en Colombia, Fondo Nikola Tesla.* Créase el Fondo para la Investigación, Innovación y la Metrología en Colombia, Fondo Nikola Tesla, a cargo del Instituto Nacional de Metrología cuyos recursos serán administrados a través de un patrimonio autónomo. Para estos efectos el Instituto Nacional de Metrología celebrará un contrato de fiducia mercantil previa licitación pública.

Parágrafo 1°. El valor de la comisión fiduciaria se pagará con cargo a los rendimientos financieros producidos por los recursos administrados.

Parágrafo 2°. El Instituto Nacional de Metrología será el único fideicomitente del patrimonio autónomo Fondo para la Investigación, Innovación y la Metrología en Colombia, Fondo Nikola Tesla.

Artículo 32. La ejecución de los recursos que integran el Fondo Nicolás Tesla para la Investigación, la Innovación y la Metrología se regirá por las normas del derecho privado. Sin embargo, al tratarse de recursos públicos, los actos y contratos respectivos estarán sujetos a fiscalizarse por parte de los órganos de control, quienes velarán por la estricta observancia de los principios que disciplinan la ejecución de recursos con tal naturaleza.

Artículo 33. *Fondo para la Investigación, Innovación y la Metrología en Colombia, Fondo Nikola Tesla.* Los recursos del Fondo para la Investigación, Innovación y la Metrología en Colombia, Fondo Nikola Tesla serán los siguientes:

1. Los recursos del Presupuesto General de la Nación que sean destinados a la financiación de actividades de ciencia, tecnología e innovación y que se hubieren programado para ser ejecutados a través del Fondo.
2. Los recursos que las entidades estatales destinen al Fondo para la financiación de actividades de ciencia, tecnología e innovación.
3. Los recursos del sector privado y de cooperación internacional orientados al apoyo de actividades de ciencia, tecnología e innovación.
4. Las donaciones o legados que le hagan personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, y entidades internacionales.
5. Los rendimientos financieros provenientes de la inversión de los recursos del patrimonio autónomo.

Artículo 34. *Finalidad del Fondo para la Investigación, Innovación y la Metrología en Colombia, Fondo Nikola Tesla.* Los recursos del Fondo para la Investigación, Innovación y la Metrología en Colombia, Fondo Nikola Tesla, tendrá como propósito principal el de financiar programas, proyectos de investigación,

desarrollo e innovación relacionados con la Metrología Industrial y Científica.

Artículo 35. *Publicidad de las Operaciones del Fondo.* Todas las operaciones de carácter financiero que se realicen respecto al Fondo para la Investigación, Innovación y la Metrología en Colombia, Fondo Nikola Tesla, serán publicados en la página web del Instituto Nacional de Metrología.

CAPÍTULO 8°.

Disposiciones finales.

Artículo 36. *Reglamentación.* El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo dictará las disposiciones reglamentarias que se requieran para la aplicación de la presente ley.

Artículo 37. *Disposiciones transitorias.* La presente ley solo se aplicará a los procedimientos administrativos sancionatorios y actuaciones administrativas que se inicien con posterioridad a la entrada en vigencia.


Los procedimientos administrativos sancionatorios y las actuaciones administrativas en curso a la vigencia de la presente ley, seguirán rigiéndose y culminarán de conformidad con el régimen jurídico contenido en la Ley 1480 de 2011.

Artículo 38. *Aspectos no regulados.* En los aspectos no contemplados en esta ley se seguirá la Ley 1480 de 2011 en lo que sea compatible.

Artículo 39. *Disposición derogatoria.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga de manera expresa todas las disposiciones que le sean contrarias, particularmente los artículos 68, 69 y 71 de la Ley 1480 de 2011.

CHRISTIAN JOSÉ MORENO VILLAMIZAR
Coordinador Ponente

JOHN JAIRO CÁRDENAS MORÁN
Ponente



WILMER CARRILLO MENDOZA
Ponente

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D. C., septiembre 13 de 2022

En Sesión Plenaria del día 06 de septiembre de 2022, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo con modificaciones del **Proyecto de ley número 167 de 2021 Cámara, por medio del cual se crea la ley de metrología.** Esto con el fin de que el citado Proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior, según consta en el acta de la Sesión Plenaria Ordinaria número 010 de septiembre 06 de 2022, previo su anuncio en la Sesión Plenaria del día 23 de agosto de 2022, correspondiente al Acta número 009.


JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
Secretario General

CONTENIDO

Gaceta número 1110 - Martes, 20 septiembre de 2022

CÁMARA DE REPRESENTANTES**PONENCIAS**

Ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 030 de 2022 Cámara, por medio del cual se modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1993..	1
Texto propuesto para primer debate al Proyecto de ley 030 de 2022 Cámara, por medio del cual se modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones.	6

ENMIENDAS

Enmienda al Informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 046 de 2021 Cámara, por medio de la cual se regula el uso de perros guía para personas con discapacidad visual y se dictan otras disposiciones.	7
Texto propuesto para segundo debate al proyecto de ley número 046 de 2021 cámara, por medio de la cual se regula el uso de perros de asistencia o de servicio para personas con discapacidad física, mental, sensorial psíquica o cognitiva.....	10

TEXTOS DE PLENARIA

Texto definitivo plenaria Cámara al proyecto de ley número 337 de 2021 Cámara, por medio de la cual se dictan normas orientadas a fortalecer las garantías de atención en salud en el sistema general de seguridad social integral.	12
Texto definitivo Plenaria Cámara al Proyecto de ley número 200 de 2021, por la cual se rinde homenaje y se preserva la memoria del general José María Dionisio Melo y Ortiz (1800-1860), primer y único Presidente indígena de la nación, y se dictan otras disposiciones	12
Texto definitivo plenaria Cámara al proyecto de ley número 167 de 2021 Cámara, por medio del cual se crea la Ley de Metrología.....	13