



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5^a de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

I S S N 0 1 2 3 - 9 0 6 6

AÑO XXXIV - N° 2016

Bogotá, D. C., miércoles, 22 de octubre de 2025

EDICIÓN DE 24 PÁGINAS

DIRECTORES: DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariosenado.gov.co

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 18 DE 2025 SENADO

por medio de la cual se adoptan medidas sobre el paso por estaciones de peajes, se establece la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías I y II y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., 21 de octubre de 2025

DOCTOR
JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
SECRETARIO
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SENADO DE LA REPÚBLICA
comision6senado@gmail.com

REFERENCIA:	PROYECTO DE LEY 18 DE 2025 SENADO «POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS SOBRE EL PASO POR ESTACIONES DE PEAJES, SE ESTABLECE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA VEHÍCULOS CLASIFICADOS EN LAS CATEGORÍAS I Y II Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES»
ASUNTO:	INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE.

En cumplimiento de la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, presento informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley 18 de 2025 Senado «por medio de la cual se adoptan medidas sobre el paso por estaciones de peajes, se establece la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías I y II y se dictan otras disposiciones».

Atentamente,

JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
SENADOR DE LA REPÚBLICA

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El Proyecto de Ley 18 de 2025 Senado «por medio de la cual se adoptan medidas sobre el paso por estaciones de peajes, se establece la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías I y II y se dictan otras disposiciones» es de iniciativa parlamentaria, de autoría de los Honorable Senadores Antonio José Correa Jiménez, Julio Elías Chagüí Flórez y Julio Alberto Elías Vidal. Fue radicado en la Secretaría General del Senado de la República el 21 de julio de 2025 y se publicó en la Gaceta del Congreso 1283 de 2025.

El proyecto fue asignado a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, cuya mesa directiva me designó como ponente para primer debate. La referida designación fue informada por el secretario de la Comisión, Jorge Eliecer Laverde Vargas, mediante comunicación de 17 de septiembre de 2025.

Con el fin de recibir las opiniones técnicas correspondientes, una copia de esta ponencia será remitida al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, para que emita un concepto sobre el texto propuesto para primer debate, en particular respecto de sus aspectos e implicaciones fiscales. Asimismo, se enviará copia al Ministerio de Transporte, para que, en el marco de sus competencias, emita un concepto formal sobre el mismo texto, en relación con sus aspectos e implicaciones técnicas y jurídicas, así como sobre su conveniencia y viabilidad.

II. TEXTO DE LA INICIATIVA

El texto del proyecto de ley radicado es el siguiente:

PROYECTO DE LEY 18 DE 2025 SENADO

«por medio de la cual se adoptan medidas sobre el paso por estaciones de peajes, se establece la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías I y II y se dictan otras disposiciones»

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1. AUTORIZACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DEL MANEJO DE TRÁFICO EN REVERSIBLE. Autorícese a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general, para la implementación del manejo de tráfico en reversible en las vías nacionales de acceso a las principales ciudades.

<p>ARTÍCULO 2. FACULTAD PARA EL LEVANTAMIENTO DE BARRERAS EN ESTACIONES DE PEAJE POR REPRESAMIENTO. Facúltese a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general para que, en todo el territorio nacional, en caso de represamiento, se les permita levantar la barrera en las estaciones de peaje administradas por concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, con el fin de permitir el paso de vehículos hasta tanto el flujo vehicular se normalice.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. En todas las estaciones de peaje del país, se establecerá una línea amarilla en cada carril, la cual indicará que la distancia desde la talanquera hasta dicha línea es de 200 metros. Esta demarcación otorgará a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, así como a las autoridades de tránsito competentes, la facultad de levantar las talanqueras por un período de hasta cinco minutos en caso de congestión en el peaje. Asimismo, la Dirección de Tránsito y Transporte, las concesiones, el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y demás entidades competentes deberán implementar la logística necesaria para asegurar la fluidez del tránsito.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. El uso arbitrario e injustificado de este procedimiento por parte de la autoridad de tránsito correspondiente será considerado una falta disciplinaria.</p> <p>PARÁGRAFO TERCERO. Con el fin de garantizar el adecuado desarrollo y ejecución del procedimiento mencionado en el parágrafo anterior, la Superintendencia de Transporte, o la entidad que haga sus veces, deberá regular y establecer, dentro de un plazo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley: (i) las multas aplicables en caso de falta de cooperación por parte de la concesionaria correspondiente, (ii) la cuantía de dichas multas, y (iii) los mecanismos de recaudación y destinos específicos de los recursos, de conformidad con la normativa vigente.</p> <p>ARTÍCULO 3. NO COBRO DE LA TARIFA DE PEAJE A NINGÚN VEHÍCULO DURANTE EL LEVANTAMIENTO DE LAS BARRERAS EN LAS ESTACIONES. Adíquese un segundo inciso al literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"Cuando, para superar una situación de represamiento, se levante la barrera en las estaciones de peaje administradas por concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, la tarifa de peaje correspondiente no se cobrará a ningún vehículo, hasta tanto se normalice el flujo vehicular."</p>	<p>ARTÍCULO 4. DEBER DE COOPERACIÓN POR PARTE DE LOS EMPLEADOS Y/O CONTRATISTAS DE LOS CONCESIONARIOS Y FUNCIONARIOS DE DEL INVÍAS O LA ANI. Los empleados y/o contratistas de los concesionarios y los funcionarios de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, tienen el deber de cooperar con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y con las autoridades de tránsito cuando se adelanten los procedimientos de que tratan los artículos 1 y 2 de esta ley.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La falta de cooperación de los empleados y/o contratistas de los concesionarios o de los funcionarios de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS generará multas para el concesionario en el caso de los primeros y constituirá falta disciplinaria en el caso de los segundos.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Dentro de la reglamentación de que trata el artículo 17 de esta ley, el Ministerio de Transporte definirá las multas aplicables a los concesionarios según lo previsto en este artículo, su cuantía, recaudación y destinación.</p> <p>ARTÍCULO 5. GARANTÍA DE MOVILIDAD. La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y demás entidades competentes dispondrán de la logística necesaria para garantizar la movilidad.</p> <p>Le corresponderá a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y a las autoridades de tránsito, a partir de sus competencias, velar por el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos precedentes.</p> <p>ARTÍCULO 6. TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL EN LAS ESTACIONES DE PEAJE PARA AUTOMOTORES DE LAS CATEGORÍAS I Y II. Será obligatorio para las estaciones de peaje contar con tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en categorías I y II.</p> <p>El beneficio de tarifa especial diferencial de que trata este artículo estará dirigido a:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Los vehículos particulares cuyos propietarios o legítimos tenedores residan, trabajen o estudien en municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva; y2. Los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuya ruta opere desde o hasta los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.
<p>PARÁGRAFO. De acuerdo con las directrices impartidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación de que trata el artículo 17 de esta ley, las entidades territoriales interesadas dispondrán de un espacio de participación en la determinación de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a las estaciones de peaje a los que se aplicará la tarifa especial diferencial en la respectiva estación.</p> <p>ARTÍCULO 7. DETERMINACIÓN DEL VALOR DE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Con el propósito de asegurar una gestión equitativa y eficiente de las tarifas diferenciales en las distintas ciudades del país, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y las entidades adscritas correspondientes, promoverá y llevará a cabo, en el transcurso de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de esta ley, mesas de diálogo con la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y los concesionarios. Estas mesas tendrán como objetivo la deliberación, análisis, estudio y establecimiento del monto y/o el porcentaje de los descuentos aplicables en virtud de las tarifas diferenciales; las cuales se aplicarán para garantizar un acceso equitativo a los servicios y promover el desarrollo sostenible de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.</p> <p>La implementación de las tarifas diferenciales acordadas será supervisada de manera conjunta por las partes involucradas, con el propósito de asegurar su adecuada ejecución y el cumplimiento de los objetivos establecidos en dichos acuerdos.</p> <p>ARTÍCULO 8. REQUISITOS PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. En el transcurso de seis (6) meses, a partir de la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, en estrecha colaboración con las entidades territoriales, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, tendrá la responsabilidad de establecer los criterios y requisitos que se deberán acreditar para acceder a la tarifa especial diferencial, tanto para vehículos particulares como para vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La obtención de la tarifa diferencial no podrá estar supeditada a la disponibilidad de cupos.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Tratándose de vehículos particulares, la misma persona no podrá registrar más de dos (2) vehículos para acceder al beneficio de tarifa especial diferencial.</p> <p>ARTÍCULO 9. TÉRMINO PARA RESOLVER LA SOLICITUD PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL Y SILENCIO POSITIVO. La revisión de la documentación por parte de los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, no podrá superar los treinta (30)</p>	<p>días hábiles. En caso de hacerlo, se entenderá configurado silencio positivo y deberá procederse con la expedición del beneficio de manera inmediata.</p> <p>ARTÍCULO 10. DURACIÓN DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL, RENOVACIÓN Y VERIFICACIÓN ANUAL DE REQUISITOS. El beneficio de tarifa especial diferencial tendrá una duración de cinco (5) años a partir de su otorgamiento. Para su renovación, la solicitud tendrá que presentarse con antelación al vencimiento y su trámite será preferencial.</p> <p>El concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según sea el caso, verificará anualmente que se mantenga el cumplimiento de los requisitos acreditados para acceder al beneficio.</p> <p>ARTÍCULO 11. ACTUALIZACIÓN DE LOS DOCUMENTOS PRESENTADOS CON LA SOLICITUD Y VERIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN. El concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, podrán, en cualquier momento, requerir al beneficiario de la tarifa especial diferencial para actualizar o verificar todos o cualquiera de los documentos presentados con la solicitud. El requerimiento podrá dirigirse a la dirección física o al correo electrónico que el beneficiario haya informado.</p> <p>ARTÍCULO 12. PÉRDIDA DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Son causales de pérdida definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Cuando se evidencie fraude o falsedad en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.2. Cuando se evidencie fraude o suplantación en la utilización del beneficio de la tarifa especial diferencial.3. Cuando se evidencie que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario está comercializando con el derecho a la tarifa especial diferencial.4. Cuando el vehículo beneficiario se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano.5. Cuando el vehículo beneficiario esté relacionado con situaciones de alteración del orden público.

<p>6. Cuando, durante su tránsito por el corredor vial del peaje respectivo, el propietario o tenedor del vehículo beneficiario cause daños a los elementos constitutivos infraestructura vial y se niegue a repararlos voluntaria e integralmente.</p> <p>7. Cuando se demuestre que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje y no haya informado ese hecho al concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda.</p> <p>PARÁGRAFO. Por tratarse de pérdida definitiva del beneficio, una vez sea revocada la tarifa especial diferencial por la configuración de cualquiera de las causales enunciadas en este artículo, no podrán presentarse nuevas solicitudes por parte del propietario o tenedor del vehículo que era beneficiario y en caso de hacerlo dicha solicitud será rechazada. Lo que significa que, si bien la tarifa diferencial está vinculada a un vehículo determinado, la pérdida definitiva del beneficio y la consecuente imposibilidad de hacer nuevas solicitudes no se predica el vehículo objeto del beneficio sino del propietario o tenedor respectivo.</p> <p>ARTÍCULO 13. PÉRDIDA NO DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Son causales de pérdida no definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cuando se evidencie alguna inconsistencia subsanable en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario. 2. Cuando el solicitante no atienda, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su recepción, el requerimiento que el concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS le haga, para efectos de actualizar o verificar todos o cualquiera de los documentos presentados con la solicitud. 3. Cuando se transfiera la propiedad o se produzca la pérdida de la tenencia del vehículo beneficiario. 4. Cuando el propietario o tenedor del vehículo beneficiario informe que ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva. 5. Cuando el vehículo beneficiario no transite por la estación de peaje respectiva con la frecuencia que determine el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida esa cartera en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17 de esta ley. 	<p>6. Para los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuando el vehículo beneficiario se desvincule de la empresa acreditada en la solicitud.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Por tratarse de pérdida no definitiva del beneficio, aunque sea revocada la tarifa especial diferencial por la configuración de cualquiera de las causales enunciadas en este artículo, una vez enervada la causal correspondiente, podrán presentarse nuevas solicitudes por parte del propietario o tenedor del vehículo que era beneficiario.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Cuando se configure la causal establecida en el numeral 3 del presente artículo, este hecho deberá ser informado por el beneficiario al concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda. En este caso podrá presentarse una nueva solicitud del beneficio de tarifa especial diferencial para otro vehículo que cumpla con los requisitos establecidos en esta ley.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Con el fin de garantizar respeto por los derechos de los usuarios, procedimiento administrativo sancionatorio, mencionado en el párrafo anterior, la Superintendencia de Transporte, o la entidad que haga sus veces, deberá regular y establecer, dentro de un plazo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley: (i) las multas aplicables en caso de falta de cooperación por parte de la concesionaria correspondiente, (ii) la cuantía de dichas multas, y (iii) los mecanismos de recaudación y destinos específicos de los recursos, de conformidad con la normativa vigente.</p> <p>ARTÍCULO 14. ADQUISICIÓN DEL DISPOSITIVO O MECANISMO DE IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO BENEFICIARIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. El propietario o legítimo tenedor del vehículo beneficiario de tarifa especial diferencial deberá adquirir el dispositivo o mecanismo que le permita hacer uso de dicha tarifa. El pago se podrá efectuar en la oficina de atención al usuario del concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, de acuerdo con los lineamientos que, para el efecto, indique el Ministerio de Transporte.</p> <p>ARTÍCULO 15. DISPOSITIVO NECESARIO PARA EL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS EN VEHÍCULOS NUEVOS. A partir del año siguiente a la reglamentación que el Ministerio de Transporte expida de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de la presente ley, todos los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional deberán contar con el dispositivo necesario para el uso de peajes electrónicos.</p> <p>ARTÍCULO 16. PROMOCIÓN DEL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS. La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y demás entidades competentes,</p>
<p>de acuerdo con los recursos disponibles para el efecto, incentivarán la masificación del uso de peajes electrónicos, a través de los medios nacionales, regionales y locales.</p> <p>ARTÍCULO 17. REGLAMENTACIÓN POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá expedir la reglamentación detallada y necesaria para su implementación y cumplimiento.</p> <p>ARTÍCULO 18. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación.</p> <p>III. OBJETO Y DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INICIATIVA</p> <p>El proyecto de ley pretende regular tres aspectos relacionados con las estaciones de peaje a cargo de concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) o el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS):</p> <p>El primer aspecto busca mejorar el flujo vehicular en las vías de acceso a las principales ciudades y en el paso por las estaciones de peaje. Para ello, se autoriza a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito competentes a implementar el manejo de tráfico en reversible y levantar temporalmente las barreras en las estaciones de peaje en caso de represamientos. Además, se prevé la implementación de demarcaciones y procedimientos logísticos para facilitar esta medida.</p> <p>El segundo aspecto regula las tarifas especiales diferenciales en las estaciones de peaje para vehículos clasificados en las categorías I y II, tanto de transporte particular como de transporte público, con el fin de beneficiar a los residentes, trabajadores o estudiantes de municipios o distritos aledaños o circunvecinos a los peajes. Se establecen criterios claros para el acceso a este beneficio, su duración, causales de pérdida, y mecanismos de verificación.</p> <p>El tercer aspecto impone la obligación de que todos los vehículos nuevos que se comercialicen en el país cuenten con el dispositivo necesario para el uso de peajes electrónicos; así como la necesidad de promover su uso mediante campañas a nivel nacional, regional y local.</p> <p>La iniciativa consta de 18 artículos cuyo contenido puede explicarse así:</p>	<p>El ARTÍCULO 1 del proyecto de ley autoriza a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general para implementar el manejo de tráfico en reversible en las vías nacionales de acceso a las principales ciudades.</p> <p>El tráfico en reversible es una medida de gestión vehicular que permite cambiar temporalmente el sentido de circulación en una vía. Por ejemplo, en momentos de alta congestión en una dirección (como al inicio o final de temporadas de vacaciones o fines de semana con festivos), se habilita una parte o la totalidad de la vía para que los vehículos circulen en un solo sentido, facilitando el paso de más vehículos en la dirección con mayor demanda.</p> <p>La finalidad de este artículo es mejorar la movilidad y la fluidez del tránsito en las carreteras nacionales, especialmente en los accesos a las principales ciudades, atendiendo a las necesidades y demandas del tráfico según las circunstancias particulares.</p> <p>El ARTÍCULO 2 faculta a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito para levantar temporalmente las barreras en las estaciones de peaje en situaciones de represamiento vehicular. Esta medida se aplicará en todo el territorio nacional y será válida para las estaciones de peaje administradas por concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) o el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS).</p> <p>El propósito de esta facultad es permitir el paso de los vehículos sin interrupción en casos de congestión severa, hasta que el flujo vehicular se normalice. De esta manera, se evita que el cobro en los peajes agrave la congestión, facilitando una mejor circulación en momentos críticos.</p> <p>El artículo tiene 3 párrafos:</p> <p>El PARÁGRAFO PRIMERO establece que en cada carril de las estaciones de peaje se deberá demarcar una línea amarilla a 200 metros de la talanquera. Esta señalización otorga a las autoridades de tránsito la facultad de levantar las barreras por un período de hasta cinco minutos en caso de congestión. Asimismo, impone a las entidades competentes la obligación de implementar la logística necesaria para asegurar la fluidez del tránsito.</p> <p>El PARÁGRAFO SEGUNDO señala que el uso arbitrario o injustificado de esta facultad por parte de las autoridades de tránsito constituirá una falta disciplinaria.</p> <p>El PARÁGRAFO TERCERO ordena a la Superintendencia de Transporte, o a la entidad que haga sus veces, expedir en un plazo de seis meses la regulación que defina las sanciones aplicables</p>

<p>en caso de falta de cooperación por parte de las concesionarias, incluyendo la cuantía de las multas, su mecanismo de recaudo y la destinación de los recursos.</p> <p>El ARTÍCULO 3 adiciona un segundo inciso al literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002¹, para establecer expresamente que, cuando se levante la barrera en las estaciones de peaje debido a situaciones de represamiento, no se cobrará tarifa de peaje a ningún vehículo mientras se mantenga el levantamiento, hasta tanto se normalice el flujo vehicular.</p> <p>Este artículo complementa la facultad otorgada en el artículo anterior para levantar las barreras en caso de congestión. La suspensión temporal del cobro de la tarifa tiene como propósito agilizar el tráfico y ayudar a resolver el represamiento.</p> <p>Más que evitar el pago en estas circunstancias, la intención es que los concesionarios, la ANI o el INVÍAS, según corresponda, adopten medidas preventivas que eviten que las estaciones de peaje se conviertan en cuellos de botella. Las entidades responsables deberán prever las fechas y horarios de mayor tráfico y tomar en cuenta cualquier otra circunstancia especial que pueda afectar el paso fluido. Esto implica el aumento de carriles habilitados, la disposición de más puntos de pago y la implementación de protocolos de respuesta rápida en caso de incidentes imprevistos.</p> <p>De esta forma, el artículo busca que las autoridades y entidades responsables garanticen una circulación más ágil y que se minimicen los represamientos en las estaciones de peaje.</p> <p>¹ El literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por la Ley 787 de 2002, dispone:</p> <p>ARTÍCULO 21. TASAS, TARIFAS Y PEAJES EN LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LA NACIÓN. <Artículo modificado parcialmente por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002. El nuevo texto es el siguiente> 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 accesorialmente 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>(...)</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>(...)</p>	<p>El ARTÍCULO 4 establece que los empleados y/o contratistas de los concesionarios, así como los funcionarios de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), tienen la obligación de cooperar con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y con las autoridades de tránsito en la implementación de las medidas previstas en los artículos 1 y 2 de esta ley.</p> <p>El propósito de este artículo es asegurar que las entidades y personas encargadas de la administración y operación de las estaciones de peaje trabajen de manera coordinada con las autoridades de tránsito para ejecutar de manera efectiva medidas como el tráfico en reversible y el levantamiento de barreras en situaciones de represamiento. Esta cooperación es esencial para garantizar la fluidez vehicular y la seguridad en las vías nacionales.</p> <p>Este artículo incluye dos párrafos:</p> <p>El PARÁGRAFO 1 señala que la falta de cooperación por parte de los empleados y/o contratistas de los concesionarios será sancionada con multas para el concesionario. En el caso de los funcionarios de la ANI o del INVÍAS, la falta de cooperación constituirá una falta disciplinaria.</p> <p>El PARÁGRAFO 2 establece que el Ministerio de Transporte será el encargado de reglamentar, dentro del plazo señalado en el artículo 17, las multas que se impondrán a los concesionarios en caso de falta de cooperación. Esta reglamentación deberá definir la cuantía de las multas, su recaudación y destinación.</p> <p>El ARTÍCULO 5 dispone que la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) y demás entidades competentes deberán disponer de la logística necesaria para garantizar la movilidad en las vías.</p> <p>El propósito de esta disposición es garantizar que las autoridades de tránsito y las entidades responsables de la infraestructura vial cuenten con los recursos y herramientas necesarias para mantener la movilidad adecuada en las carreteras, especialmente en situaciones de congestión o represamiento. Esto implica tener en marcha planes logísticos bien estructurados, que incluyan el personal, los equipos y las infraestructuras necesarios para actuar rápidamente en la implementación de medidas como el manejo de tráfico en reversible y las requeridas para evitar el levantamiento de barreras.</p> <p>Además, la segunda parte del artículo establece que la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y las autoridades de tránsito, a partir de sus respectivas competencias, serán responsables de velar por el cumplimiento de los artículos precedentes, lo que asegura que las medidas contempladas en la ley se implementen de manera efectiva.</p>
<p>El ARTÍCULO 6 del proyecto establece que todas las estaciones de peaje deberán ofrecer una tarifa especial diferencial para los vehículos clasificados en las categorías I y II. El beneficio estará dirigido a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vehículos particulares: Los vehículos cuyos propietarios o tenedores residan, trabajen o estudien en municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva serán beneficiarios de la tarifa especial. • Vehículos de servicio público intermunicipal o especial: Este beneficio también se extiende a los vehículos de transporte público intermunicipal o de transporte especial, siempre y cuando su ruta opere desde o hacia los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva. <p>La finalidad principal de este artículo es aliviar la carga económica que representa el pago frecuente de peajes para los residentes, trabajadores, estudiantes y operadores de transporte público que deben transitar por estas estaciones de manera regular. Al establecer una tarifa diferencial, se busca que los costos asociados al uso de las vías sean más justos para quienes dependen diariamente de estas infraestructuras.</p> <p>El artículo 6 tiene un PARÁGRAFO en virtud del cual las entidades territoriales interesadas dispondrán de un espacio de participación en el proceso de determinación de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a las estaciones de peaje, en las cuales se aplicará la tarifa especial diferencial. Dicho espacio de participación deberá regirse conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte (de la que trata el artículo 17 del proyecto), la cual establecerá las directrices para este proceso.</p> <p>El ARTÍCULO 7 dispone que, con el propósito de asegurar una gestión equitativa y eficiente de las tarifas especiales diferenciales en las distintas ciudades del país, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y las entidades correspondientes, deberá promover y llevar a cabo mesas de diálogo con la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) y los concesionarios.</p> <p>Estas mesas deberán realizarse en un plazo de seis meses a partir de la entrada en vigencia de esta ley y tendrán como finalidad el análisis, estudio, deliberación y establecimiento del monto o el porcentaje de los descuentos que se aplicarán en virtud de las tarifas especiales diferenciales.</p> <p>Una vez que se acuerden las tarifas diferenciales, la implementación de las mismas será supervisada de manera conjunta por todas las partes involucradas, con el propósito de</p>	<p>asegurar que las tarifas se apliquen adecuadamente y que se cumplan los objetivos establecidos en dichos acuerdos.</p> <p>De acuerdo con el ARTÍCULO 8, en un plazo de seis meses a partir de la promulgación de la ley, el Ministerio de Transporte, en colaboración con las entidades territoriales, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), deberá definir los criterios y requisitos que se deberán cumplir para acceder a la tarifa especial diferencial. Esta regulación aplicará tanto para vehículos particulares como para vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o especial.</p> <p>Este artículo tiene dos párrafos. El PARÁGRAFO 1 señala que la obtención del beneficio de la tarifa especial diferencial no estará limitada por la disponibilidad de cupos, garantizando así que todos los vehículos que cumplen con los requisitos puedan acceder al beneficio sin restricción en función de la cantidad de beneficiarios. El PARÁGRAFO 2, por su parte, indica que, en el caso de vehículos particulares, habrá un límite de dos vehículos por persona para acceder al beneficio de la tarifa especial diferencial, lo que busca evitar que una sola persona registre un número excesivo de vehículos.</p> <p>El ARTÍCULO 9 consagra que los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) o el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), según corresponda, deberán revisar la documentación presentada para acceder al beneficio de la tarifa especial diferencial dentro de un plazo máximo de treinta (30) días hábiles. El plazo de 30 días hábiles busca asegurar que las solicitudes para acceder a la tarifa especial diferencial sean tramitadas de manera eficiente y oportuna, evitando retrasos injustificados que puedan perjudicar a los solicitantes.</p> <p>En caso de que este plazo sea excedido sin que se haya emitido una resolución, se aplicará el principio de silencio positivo, lo que significa que el beneficio deberá ser concedido automáticamente y de manera inmediata. El silencio positivo es una herramienta jurídica que garantiza que, si la entidad encargada no responde dentro del plazo establecido, se entenderá que la solicitud ha sido aprobada. Esto protege al solicitante, evitando que los procedimientos burocráticos innecesarios retrasen el acceso al beneficio.</p> <p>Este artículo incentiva a las entidades responsables (concesionarios, ANI o INVÍAS) a tramitar las solicitudes de manera ágil y dentro del plazo, ya que de no hacerlo, se verán obligados a conceder el beneficio automáticamente.</p> <p>El ARTÍCULO 10 establece que el beneficio de tarifa especial diferencial tendrá una duración de cinco (5) años. Para que el beneficio continúe después de este periodo, será necesario renovar la solicitud antes de que expire. El trámite de renovación tendrá carácter preferencial, lo que significa que se dará prioridad a su procesamiento.</p>

<p>Además, el concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) o el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), según corresponda, tendrán la responsabilidad de verificar anualmente que se sigan cumpliendo los requisitos para acceder al beneficio.</p> <p>Al establecer una duración de cinco años, este artículo asegura que los beneficiarios tengan un periodo definido para aprovechar el descuento, con la posibilidad de renovación si siguen cumpliendo con los requisitos. Esto aporta certeza y estabilidad a los beneficiarios.</p> <p>Al definir que la renovación debe ser solicitada antes del vencimiento y que el trámite será preferencial, se busca agilizar el proceso de renovación y garantizar que los usuarios no pierdan el beneficio por demoras administrativas. Esto también da continuidad al acceso de la tarifa especial para aquellos que aún cumplen con los criterios.</p> <p>Este artículo también garantiza que se realice una verificación anual para confirmar que los beneficiarios continúan cumpliendo los requisitos necesarios para acceder al beneficio. Esto asegura que solo aquellos que realmente califican para la tarifa especial sigan beneficiándose de ella, previniendo abusos o situaciones en las que los requisitos ya no se cumplen.</p> <p>El ARTÍCULO 11 busca asegurar que la información y los documentos proporcionados por los beneficiarios estén siempre actualizados. De esta manera, se puede verificar que los beneficiarios continúan cumpliendo con los requisitos para acceder a la tarifa especial diferencial. Establece que el concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) o el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), según corresponda, podrán solicitar al beneficiario de la tarifa especial diferencial la actualización o verificación de los documentos presentados con la solicitud en cualquier momento. El requerimiento podrá ser enviado a la dirección física o al correo electrónico que el beneficiario haya informado previamente.</p> <p>Al permitir que los documentos sean verificados o actualizados en cualquier momento, el operador responsable de la estación de peaje (concesionario, ANI o INVÍAS) puede asegurar que el beneficio no se esté aplicando indebidamente a personas que ya no cumplen con los requisitos.</p> <p>El ARTÍCULO 12 establece las causales que llevarán a la pérdida definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial. Estas causales son situaciones en las que el beneficiario del descuento pierde de manera permanente el derecho a acceder a la tarifa especial. Las causales son las siguientes:</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fraude o falsedad en los documentos presentados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario. 2. Fraude o suplantación en el uso del beneficio de la tarifa especial diferencial. 3. Comercialización del derecho a la tarifa especial diferencial. 4. Que el vehículo beneficiario sea reportado como evasor de peajes en el territorio colombiano. 5. Que el vehículo beneficiario esté involucrado en situaciones de alteración del orden público. 6. Que el propietario o tenedor del vehículo cause daños a la infraestructura vial durante el tránsito por el corredor vial del peaje respectivo y se niegue a repararlos de manera voluntaria e integral. 7. Que se demuestre que el propietario o tenedor del vehículo ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva y no haya informado este hecho al concesionario, la ANI o el INVÍAS, según corresponda. <p>El artículo tiene un PARÁGRAFO en el que se indica que, una vez revocado el beneficio de la tarifa especial diferencial por la configuración de cualquiera de las causales señaladas, el propietario o tenedor del vehículo que fue beneficiario no podrá presentar nuevas solicitudes para acceder a dicho beneficio, y cualquier intento de hacerlo será rechazado (por eso se trata de una pérdida definitiva del beneficio). Además, se aclara que, aunque el beneficio esté vinculado a un vehículo específico, la revocación definitiva afecta a la persona, no al vehículo, de manera que la imposibilidad de acceder nuevamente al beneficio persiste incluso si el propietario o tenedor adquiere otro vehículo. Esta disposición previene que los beneficiarios incurran en conductas indebidas o fraudulentas y, en caso de hacerlo, asegura que reciban una sanción que, además, evita la reincidencia, lo que obliga a los beneficiarios a actuar de buena fe y a no incurrir en las causales de pérdida definitiva del beneficio.</p> <p>El ARTÍCULO 13 establece las causales que llevarán a la pérdida no definitiva del beneficio de la tarifa especial diferencial. La configuración de estas causales implica que el beneficio no se pierde de manera permanente, pues se podrá volver a solicitar una vez se haya subsanado la causa que dio lugar a la pérdida. Las causales son las siguientes:</p>
<p>1. Cuando se evidencie alguna inconsistencia subsanable en los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.</p> <p>2. Cuando el solicitante no atienda, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la recepción, el requerimiento hecho por el concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) o el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) para actualizar o verificar los documentos presentados con la solicitud.</p> <p>3. Cuando se transfiera la propiedad o se pierda la tenencia del vehículo beneficiario.</p> <p>4. Cuando el propietario o tenedor del vehículo beneficiario informe que ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.</p> <p>5. Cuando el vehículo beneficiario no transite por la estación de peaje respectiva con la frecuencia que determine el Ministerio de Transporte, según lo que reglamente esta entidad en cumplimiento del artículo 17 de la ley.</p> <p>6. En el caso de vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o especial, cuando el vehículo beneficiario se desvincule de la empresa acreditada en la solicitud.</p> <p>El artículo tiene tres párrafos: El PARÁGRAFO 1 establece que, dado que se trata de una pérdida no definitiva, una vez enervada la causal que originó la pérdida, el propietario o tenedor podrá presentar nuevamente la solicitud para acceder al beneficio de tarifa especial diferencial. El PARÁGRAFO 2 señala que, cuando se configure la causal relacionada con la transferencia de propiedad o la pérdida de la tenencia del vehículo, el beneficiario deberá informar al concesionario, a la ANI o al INVÍAS. En este caso, se permitirá presentar una nueva solicitud para otro vehículo.</p> <p>Por su parte, el PARÁGRAFO 3 establece que la Superintendencia de Transporte, o la entidad que haga sus veces, deberá regular y establecer, dentro de un plazo de seis meses a partir de la promulgación de la ley, las multas aplicables en caso de falta de cooperación por parte de la concesionaria, su cuantía, el mecanismo de recaudo y la destinación específica de los recursos, de conformidad con la normativa vigente.</p> <p>El ARTÍCULO 14 establece que el propietario o legítimo tenedor del vehículo beneficiario de tarifa especial diferencial deberá adquirir el dispositivo o mecanismo que le permita hacer uso de dicho beneficio. El artículo también indica que el pago para la adquisición de este dispositivo podrá efectuarse en las oficinas de atención al usuario del concesionario</p>	<p>respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) o el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), siguiendo los lineamientos que determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>Este artículo asegura que los vehículos beneficiarios de la tarifa especial diferencial cuenten con el dispositivo necesario para hacer uso de dicho beneficio.</p> <p>El ARTÍCULO 15 dispone que, a partir del año siguiente a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, según lo estipulado en el artículo 17 de la ley, todos los vehículos nuevos que se comercialicen en el país deberán estar equipados con el dispositivo necesario para el uso de peajes electrónicos.</p> <p>El objetivo de este artículo es promover la modernización del sistema de peajes, asegurando que los vehículos nuevos incluyan la tecnología requerida para facilitar el cobro electrónico, optimizando el tiempo de paso en las estaciones y mejorando la fluidez vehicular.</p> <p>Esta disposición complementa la estrategia general de promoción del uso de peajes electrónicos desarrollada en el artículo 16.</p> <p>El ARTÍCULO 16 establece que la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) y demás entidades competentes deberán promover la masificación del uso de peajes electrónicos. Esta promoción se realizará a través de medios de comunicación nacionales, regionales y locales, de acuerdo con los recursos disponibles.</p> <p>El propósito de este artículo es incentivar el uso generalizado de los peajes electrónicos, lo que permitirá una mayor eficiencia en el cobro, agilizando el paso de vehículos y mejorando la movilidad en las vías.</p> <p>El ARTÍCULO 17 establece que, dentro de los seis (6) meses posteriores a la entrada en vigencia de la ley, el Ministerio de Transporte deberá expedir la reglamentación detallada necesaria para su correcta implementación y cumplimiento.</p> <p>Este artículo busca asegurar que se definan los lineamientos específicos que permitan llevar a cabo de manera efectiva las disposiciones de la ley, garantizando su aplicabilidad en el territorio nacional.</p> <p>Finalmente, el ARTÍCULO 18 corresponde a la vigencia de la ley, la cual rige a partir de su promulgación.</p>

<p>IV. CIRCUNSTANCIAS O EVENTOS QUE PODRÍAN GENERAR UN CONFLICTO DE INTERÉS</p> <p>El inciso primero del artículo 291 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, dispone:</p> <p>ARTÍCULO 291. DECLARACIÓN DE IMPEDIMENTO. <Artículo modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente> El autor del proyecto y el ponente presentarán 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, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar.</p> <p>A su vez, el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, regula el régimen de conflicto de interés de los congresistas en los siguientes términos:</p> <p>ARTÍCULO 286. RÉGIMEN DE CONFLICTO DE INTERÉS DE LOS CONGRESISTAS. <Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente> Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.</p> <p>Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.</p> <p>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 encuentra formalmente vinculado.</p> <p>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.</p> <p>c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parentesco dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.</p> <p>Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:</p> <p>a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusiona con los intereses de los electores.</p> <p>b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.</p>	<p>c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.</p> <p>d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.</p> <p>e) <Literal INEXEQUIBLE></p> <p>f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos.</p> <p>PÁRÁGRAFO 10. Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los congresistas cuando por razones de conciencia se quieran apartar de la discusión y votación del proyecto.</p> <p>PÁRÁGRAFO 20. Cuando se trate de funciones judiciales, disciplinarias o fiscales de los congresistas, sobre conflicto de interés se aplicará la norma especial que rige ese tipo de investigación.</p> <p>PÁRÁGRAFO 30. Igualmente se aplicará el régimen de conflicto de intereses para todos y cada uno de los actores que presenten, discutan o participen de cualquier iniciativa legislativa, conforme al artículo 140 de la Ley 5 de 1992.</p> <p>Sobre el particular, debe tenerse en cuenta lo indicado por el Consejo de Estado en Sentencia 02830 de 16 de julio de 2019 (M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio), en la cual manifestó:</p> <p>Ningquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurre para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna.</p> <p>Por lo anterior, se estima que el presente proyecto de ley no genera conflictos de interés para su discusión y votación, toda vez que se trata de un proyecto de carácter general que no crea un beneficio particular, actual y directo. No obstante, cabe precisar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación de la presente iniciativa no exime al congresista de identificar causales en las que pueda estar inmerso.</p> <p>Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarian para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministerio de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.</p> <p>Pero, además, el Ministerio podría decidir no intervenir en el trámite de un proyecto de ley que genere impacto fiscal o simplemente desatender el trámite de los proyectos. Ello podría conducir a que el proyecto fuera aprobado sin haberse escuchado la posición del Ministerio y sin conocer de manera certa si el proyecto se adecua a las exigencias macroeconómicas establecidas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo. En realidad, esta situación ya se presentó en el caso analizado en la Sentencia C-874 de 2005 – atrás reseñada – y el Presidente de la República objeto el proyecto por cuanto el Ministerio de Hacienda no había conceptualizado acerca de la iniciativa legal. Sin embargo, como se recordó, en aquella ocasión la Corte manifestó que la omisión del Ministerio de Hacienda no afectaba la validez del proceso legislativo.</p> <p>36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7º de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.</p> <p>Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de voto legislativo en cabeza del Ministerio de Hacienda. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experiencia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministerio de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministerio de Hacienda.</p> <p>Por otra parte, es preciso reiterar que si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7º de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión</p>
<p>V. IMPACTO FISCAL</p> <p>El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 dispone:</p> <p>ARTÍCULO 7º. ANÁLISIS DEL IMPACTO FISCAL DE LAS NORMAS. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.</p> <p>Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.</p> <p>El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.</p> <p>Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.</p> <p>En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces.</p> <p>Ahora bien, para la interpretación del artículo transrito debe tenerse en cuenta lo dispuesto por la Corte Constitucional en la Sentencia C-502-07 de 4 de julio de 2007 (M. P. Manuel José Cepeda Espinosa); providencia en la cual se señaló:</p> <p>35. Ciertamente, dadas las condiciones actuales en que se desempeña el Congreso de la República, admitir que el art. 7º de la Ley 819 de 2003 constituye un requisito de trámite, que crea una carga adicional y exclusiva sobre el Congreso en la formación de los proyectos de ley, significa, en la práctica, cercenar considerablemente la facultad del Congreso para legislar y concederle al Ministerio de Hacienda una especie de poder de voto sobre los proyectos de ley.</p> <p>Por una parte, los requisitos contenidos en el artículo presuponen que los congresistas – o las bancadas – tengan los conocimientos y herramientas suficientes para estimar los costos fiscales de una iniciativa legal, para determinar la fuente con la que podrían financiarse y para valorar sus proyectos frente al Marco Fiscal de Mediano Plazo. En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir únicamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesionaría seriamente la autonomía del Legislativo.</p>	<p>Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarian para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministerio de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.</p> <p>Pero, además, el Ministerio podría decidir no intervenir en el trámite de un proyecto de ley que genere impacto fiscal o simplemente desatender el trámite de los proyectos. Ello podría conducir a que el proyecto fuera aprobado sin haberse escuchado la posición del Ministerio y sin conocer de manera certa si el proyecto se adecua a las exigencias macroeconómicas establecidas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo. En realidad, esta situación ya se presentó en el caso analizado en la Sentencia C-874 de 2005 – atrás reseñada – y el Presidente de la República objeto el proyecto por cuanto el Ministerio de Hacienda no había conceptualizado acerca de la iniciativa legal. Sin embargo, como se recordó, en aquella ocasión la Corte manifestó que la omisión del Ministerio de Hacienda no afectaba la validez del proceso legislativo.</p> <p>36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7º de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.</p> <p>Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de voto legislativo en cabeza del Ministerio de Hacienda. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experiencia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministerio de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministerio de Hacienda.</p> <p>Por otra parte, es preciso reiterar que si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7º de la Ley 819 de 2003. Puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda, la omisión</p>

TEXTO DE LA INICIATIVA	TEXTO PROUESTO PARA PRIMER DEBATE	COMENTARIO	TEXTO DE LA INICIATIVA	TEXTO PROUESTO PARA PRIMER DEBATE	COMENTARIO
"por medio de la cual se adoptan medidas sobre el paso por estaciones de peajes, se establece la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías i y ii y se dictan otras disposiciones"	" por Por medio de la cual se adoptan medidas sobre el paso por estaciones de peajes, se establece la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías i y ii y se dictan otras disposiciones"	Se corrige la mayúscula inicial en la palabra "por", conforme a las reglas ortográficas que disponen que únicamente la primera palabra de un título normativo debe escribirse con letra mayúscula inicial.	administra el peaje, incluyendo el incumplimiento de las medidas de que trata el inciso anterior, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y las autoridades de tránsito en general, para que en caso de que se realicen procedimientos de restringir el tránsito en las estaciones de peaje administradas por los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, con el fin de permitir el paso de vehículos estén facultadas para levantar las barreras en la estación de peaje hasta tanto el flujo vehicular se normalice.	respuesta rápida para incidentes imprevistos.	
ARTICULO 1. AUTORIZACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DEL MANEJO DE TRÁNSITO EN ESTACIONES DE PEAJE a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general, para la implementación del manejo de tráfico en reversible en las vías nacionales de acceso a las principales ciudades.	ARTICULO 1. AUTORIZACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DEL MANEJO DE TRÁNSITO EN ESTACIONES DE PEAJE a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general, para la implementación del manejo de tráfico en reversible en las vías nacionales de acceso a las principales ciudades.	Sin modificaciones.	PARÁGRAFO PRIMERO. En todas las estaciones de peaje del país, se establecerá una línea amarilla en cada carril, la cual indicará que la distancia desde la baliza amarilla de señalización de que se habla, hasta la demarcación que otorgará a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, así como a las autoridades de tránsito competentes, la facultad de levantar las balizas por un período de hasta cinco minutos en caso de congestión en el peaje. Asimismo, la Dirección de Tránsito y Transporte del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y demás entidades competentes deberán implementar la logística necesaria para asegurar la fluidez del tránsito.	PARÁGRAFO PRIMERO 1. En todas las estaciones de peaje del país, se establecerá una línea amarilla en cada carril, la cual indicará que la distancia desde la baliza amarilla de señalización de que se habla, hasta la demarcación que otorgará a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, así como a las autoridades de tránsito competentes, la facultad de levantar las balizas por un período de hasta cinco minutos en caso de congestión en el peaje. Asimismo, la Dirección de Tránsito y Transporte del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y demás entidades competentes deberán implementar la logística necesaria para asegurar la fluidez del tránsito.	De este modo, el cambio refuerza la responsabilidad preventiva de quienes administran los peajes y limita el levantamiento de barreras a los casos en que el incumplimiento de las medidas preventivas o por fallos en la gestión de los concesionarios o entidades administradoras, como la ANI o el INVÍAS.
ARTICULO 2. FACULTAD PARA EL LEVANTAMIENTO DE BARRERAS EN ESTACIONES DE PEAJE POR REPRENSAMIENTO. Facítese a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general para que, en todo el territorio nacional, en caso de reprensamiento, se les permita levantar la barra en las estaciones de peaje administradas por los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, con el fin de permitir el paso de vehículos hasta tanto el flujo vehicular se normalice.	ARTICULO 2. OBLIGACIÓN DE EVITAR REPRENSAMIENTOS EN LAS ESTACIONES DE PEAJE Y FACULTAD PARA EL LEVANTAMIENTO DE BARRERAS EN ESTACIONES DE PEAJE POR REPRENSAMIENTO. Los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), según corresponda, tendrán la obligación de adoptar medidas para evitar reprensamientos en las estaciones de peaje que administran.	La modificación introduce un enfoque preventivo y de gestión integral frente a los reprensamientos en las estaciones de peaje.	El texto propuesto introduce una obligación explícita para los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), de adoptar medidas preventivas que eviten que se den los reprensamientos en las estaciones de peaje. Esta obligación no estaba presente en el texto original de la iniciativa, que se centraba únicamente en la acción reactiva de levantar las barreras una vez que se presentara un reprensamiento.	PARÁGRAFO SEGUNDO. El uso arbitrario e injustificado de este procedimiento por parte de la autoridad de tránsito correspondiente será considerado una falta disciplinaria.	Además, ajusta la numeración de los párrafos para guardar uniformidad con el resto del articulado, pasando de "Parágrafo 2" a "Parágrafo 1". El Parágrafo 1 se mantiene, pero se precisa que el período de levantamiento de las balizas en caso de congestión —basado en la demarcación de la línea amarilla a 200 metros— será inicialmente de hasta cinco minutos, sin perjuicio de que pueda extenderse o finalizar antes, según se establezca en la normatividad posterior. La redacción mejora la coherencia interna del artículo y evita contradicciones con el inciso principal. Por su parte, el Parágrafo 2 conserva su esencia, al señalar que el uso arbitrario e injustificado del procedimiento por parte de la autoridad de tránsito será considerado falta disciplinaria, pero se adecua su redacción para que sea más clara y efectiva.
"Cuando, para superar una situación de reprensamiento, se levante la barra en las estaciones de peaje administradas por concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, la tarifa de peaje correspondiente no cobrará a ningún vehículo, hasta tanto se normalize el flujo vehicular."	"Cuando, para superar una situación de reprensamiento, se levante la barra en las estaciones de peaje administradas por concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, la tarifa de peaje correspondiente no cobrará a ningún vehículo, hasta tanto se normalize el flujo vehicular."	Sin modificaciones.	PARÁGRAFO TERCERO. Con el fin de garantizar el adecuado desarrollo y ejecución del procedimiento mencionado en el parágrafo anterior, la Superintendencia de Transporte —a la entidad que haga sus veces— deberá regular y establecer, dentro de un plazo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley: (i) las multas aplicables en caso de falta de cooperación por parte de la	PARÁGRAFO TERCERO. Con el fin de garantizar el adecuado desarrollo y ejecución del procedimiento mencionado en el parágrafo anterior, la Superintendencia de Transporte —a la entidad que haga sus veces— deberá regular y establecer, dentro de un plazo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley: (i) las multas aplicables en caso de falta de cooperación por parte de la	Finalmente, se elimina el parágrafo que atribuye funciones reglamentarias a la Superintendencia de Transporte, por no ser competente para tal fin y por tratarse de una materia ya prevista en el artículo 4 del proyecto.
ARTICULO 3. EL COBRO DE LA TARIFA DE PEAJE NINGÚN VEHICULO DURANTE EL LEVANTAMIENTO DE LAS BARRERAS EN LAS ESTACIONES. Adicionese un segundo inciso al literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002, el cual quedará así:	ARTICULO 3. EL COBRO DE LA TARIFA DE PEAJE NINGÚN VEHICULO DURANTE EL LEVANTAMIENTO DE LAS BARRERAS EN LAS ESTACIONES. Adicionese un segundo inciso al literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002, el cual quedará así:	Sin modificaciones.	ARTICULO 6. TARIFFE SPECIAL DIFERENCIAL EN LAS ESTACIONES DE PEAJE PARA AUTOMOTORES DE LAS CATEGORIAS I Y II. Será obligatorio para las estaciones de peaje contar con tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en categorías i y ii.	ARTICULO 6. TARIFFE SPECIAL DIFERENCIAL EN LAS ESTACIONES DE PEAJE PARA AUTOMOTORES DE LAS CATEGORIAS I Y II. Será obligatorio para las estaciones de peaje contar con tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en categorías i y ii.	Sin modificaciones.
"Cuando, para superar una situación de reprensamiento, se levante la barra en las estaciones de peaje administradas por concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, la tarifa de peaje correspondiente no cobrará a ningún vehículo, hasta tanto se normalize el flujo vehicular."	"Cuando, para superar una situación de reprensamiento, se levante la barra en las estaciones de peaje administradas por concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, la tarifa de peaje correspondiente no cobrará a ningún vehículo, hasta tanto se normalize el flujo vehicular."	Sin modificaciones.	El beneficio de tarifa especial diferencial de que trata este artículo estará dirigido a:	El beneficio de tarifa especial diferencial de que trata este artículo estará dirigido a:	
ARTICULO 4. DEBER DE COOPERACION POR PARTE DE LOS EMPLEADOS Y/O CONTRATISTAS DE LOS CONCESIONARIOS Y FUNCIONARIOS DE DEL INVÍAS O LA ANI. Los empleados y/o contratistas de los concesionarios y los funcionarios de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, tienen el deber de cooperar con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y con las autoridades de tránsito cuando se adelanten los procedimientos de que tratan los artículos 1 y 2 de esta ley.	ARTICULO 4. DEBER DE COOPERACION POR PARTE DE LOS EMPLEADOS Y/O CONTRATISTAS DE LOS CONCESIONARIOS Y FUNCIONARIOS DE DEL INVÍAS O LA ANI. Los empleados y/o contratistas de los concesionarios y los funcionarios de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, tienen el deber de cooperar con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y con las autoridades de tránsito cuando se adelanten los procedimientos de que tratan los artículos 1 y 2 de esta ley.	Sin modificaciones.	1. Los vehículos particulares cuyos propietarios o legítimos tenedores residan, trabajen o estudien en municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva; y	1. Los vehículos particulares cuyos propietarios o legítimos tenedores residan, trabajen o estudien en municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva; y	
PARÁGRAFO 1. La falta de cooperación de los empleados y/o contratistas de los concesionarios o de los funcionarios de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS generará multas para el concesionario en el caso de los primeros y constituirá falta disciplinaria en el caso de los segundos.	PARÁGRAFO 1. La falta de cooperación de los empleados y/o contratistas de los concesionarios o de los funcionarios de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS generará multas para el concesionario en el caso de los primeros y constituirá falta disciplinaria en el caso de los segundos.	Sin modificaciones.	2. Los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de tránsito especial, cuya ruta opere desde o hasta los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.	2. Los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de tránsito especial, cuya ruta opere desde o hasta los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.	
PARÁGRAFO 2. Dentro de la reglamentación de que trata el artículo 17 de esta ley, el Ministerio de Transporte definirá las multas aplicables a los concesionarios según lo previsto en este artículo, su cuantía, recaudación y destino.	PARÁGRAFO 2. Dentro de la reglamentación de que trata el artículo 17 de esta ley, el Ministerio de Transporte definirá las multas aplicables a los concesionarios según lo previsto en este artículo, su cuantía, recaudación y destino.	Sin modificaciones.	PARÁGRAFO. De acuerdo con las directrices impartidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación de que trata el artículo 17 de esta ley, las entidades territoriales referentes dispondrán de un espacio de participación en la determinación de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a las estaciones de peaje a los que se aplicará la tarifa especial diferencial en la respectiva estación.	PARÁGRAFO. De acuerdo con las directrices impartidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación de que trata el artículo 17 de esta ley, las entidades territoriales referentes dispondrán de un espacio de participación en la determinación de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a las estaciones de peaje a los que se aplicará la tarifa especial diferencial en la respectiva estación.	
ARTICULO 5. GARANTIA DE MOVILIDAD. La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y demás entidades	ARTICULO 5. GARANTIA DE MOVILIDAD. La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y demás entidades	Sin modificaciones.	ARTICULO 7. DETERMINACION DEL VALOR DE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Otros propietarios se asegurarán una gestión equitativa y eficiente de las tarifas diferenciales en las distintas ciudades del país, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y las entidades adscritas correspondientes, promoverá y llevará a cabo, en el transcurso de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de esta ley, mesas de diálogo con la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y los concesionarios. Estas mesas tendrán como objetivo la deliberación, análisis, estudio y	ARTICULO 7. DETERMINACION DEL VALOR DE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Otros propietarios se asegurarán una gestión equitativa y eficiente de las tarifas diferenciales en las distintas ciudades del país, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y las entidades adscritas correspondientes, promoverá y llevará a cabo, en el transcurso de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de esta ley, mesas de diálogo con la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y los concesionarios. Estas mesas tendrán como objetivo la deliberación, análisis, estudio y	La única modificación introducida en el texto propuesto consiste en incluir el tiempo para la realización de las mesas de concertación con la ANI, el INVÍAS y los concesionarios, pasando de seis (6) a cinco (5) meses, justificada en que el término de reglamentación es de seis (6) meses; por lo tanto, el diálogo debe culminar antes de su vencimiento.

TEXTO DE LA INICIATIVA	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	COMENTARIO	TEXTO DE LA INICIATIVA	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	COMENTARIO
establecimiento del monto y/o el porcentaje de los descuentos aplicables en virtud de las tarifas diferenciales; las cuales se aplicarán para garantizar un acceso equitativo a los servicios y promover el desarrollo sostenible de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.	establecimiento del monto y/o el porcentaje de los descuentos aplicables en virtud de las tarifas diferenciales; las cuales se aplicarán para garantizar un acceso equitativo a los servicios y promover el desarrollo sostenible de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.		REQUISITOS. El beneficio de tarifa especial diferencial tendrá una duración de cinco (5) años a partir de su otorgamiento. Para su renovación, la solicitud tendrá que presentarse con antelación al vencimiento y su trámite será preferencial.	REQUISITOS. El beneficio de tarifa especial diferencial tendrá una duración de cinco (5) años a partir de su otorgamiento. Para su renovación, la solicitud tendrá que presentarse con antelación al vencimiento y su trámite será preferencial.	
La implementación de las tarifas diferenciales acordadas será supervisada de manera conjunta por las partes involucradas con el propósito de asegurar su adecuada ejecución y el cumplimiento de los objetivos establecidos en dichos acuerdos.	La implementación de las tarifas diferenciales acordadas será supervisada de manera conjunta por las partes involucradas con el propósito de asegurar su adecuada ejecución y el cumplimiento de los objetivos establecidos en dichos acuerdos.		El concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según sea el caso, verificará anualmente que se mantenga el cumplimiento de los requisitos acreditados para acceder al beneficio.	El concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según sea el caso, verificará anualmente que se mantenga el cumplimiento de los requisitos acreditados para acceder al beneficio.	Sin modificaciones.
ARTICULO 8. REQUISITOS PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. En el transcurso de seis (6) meses, a partir de la presentación de la presente ley, el Ministerio de Transportes en estrecha colaboración con las entidades territoriales, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, tendrá la responsabilidad de establecer los criterios y requisitos que se deberán acreditar para acceder a la tarifa especial diferencial, para vehículos de servicio particular como para vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial.	ARTICULO 8. REQUISITOS PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. En el transcurso de seis (6) meses, a partir de la presentación de la presente ley, el Ministerio de Transportes en estrecha colaboración con las entidades territoriales, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, tendrá la responsabilidad de establecer los criterios y requisitos que se deberán acreditar para acceder a la tarifa especial diferencial, para vehículos de servicio particular como para vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial.		ARTICULO 11. ACTUALIZACIÓN DE LOS DOCUMENTOS PRESENTADOS CON LA SOLICITUD Y VERIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN. El concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, podrá, en cualquier momento, requerir al beneficiario de la tarifa especial diferencial para actualizar o verificar todos o cualquiera de los documentos presentados con la solicitud. El requerimiento podrá dirigirse a la dirección física o al correo electrónico que el beneficiario haya informado.	ARTICULO 11. ACTUALIZACIÓN DE LOS DOCUMENTOS PRESENTADOS CON LA SOLICITUD Y VERIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN. El concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, podrá, en cualquier momento, requerir al beneficiario de la tarifa especial diferencial para actualizar o verificar todos o cualquiera de los documentos presentados con la solicitud. El requerimiento podrá dirigirse a la dirección física o al correo electrónico que el beneficiario haya informado.	Sin modificaciones.
PARÁGRAFO 1. La obtención de la tarifa diferencial no podrá estar supeditada a la disponibilidad de cupos.	PARÁGRAFO 1. La obtención de la tarifa diferencial no podrá estar supeditada a la disponibilidad de cupos.		ARTICULO 12. PERIODICIDAD DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Son causales de pérdida definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial:	ARTICULO 12. PERIODICIDAD DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Son causales de pérdida definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial:	Sin modificaciones. Se incluyeron, en algunos artículos, cambios de redacción en los numerales 3 y 6 para mejorar la precisión gramatical y la claridad del texto. Estos cambios no alteran el contenido sustancial del artículo.
PARÁGRAFO 2. Tratándose de vehículos particulares, la misma persona no podrá registrar más de dos (2) vehículos para acceder al beneficio de tarifa especial diferencial.	PARÁGRAFO 2. Tratándose de vehículos particulares, la misma persona no podrá registrar más de dos (2) vehículos para acceder al beneficio de tarifa especial diferencial.		1. Cuando se evidence fraude o falsedad en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.	1. Cuando se evidence fraude o falsedad en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.	
ARTICULO 9. TÉRMINO PARA RESOLVER LA SOLICITUD PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL Y SILENCIO POSITIVO. Si el beneficiario no recibe la documentación por parte de los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, no podrá superar los treinta (30) días hábiles. En caso de hacerlo, se entenderá que el beneficiario ha configurado silencio positivo y deberá procederse con la expedición del beneficio de manera inmediata.	ARTICULO 9. TÉRMINO PARA RESOLVER LA SOLICITUD PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL Y SILENCIO POSITIVO. Si el beneficiario no recibe la documentación y decisión sobre la solicitud por parte de los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, no podrá superar los treinta (30) días hábiles. En caso de hacerlo, se entenderá que el beneficiario ha configurado silencio positivo de la tarifa especial diferencial y evita ambigüedades interpretativas.	Sin modificaciones.	2. Cuando se evidence fraude o suplantación en la utilización del beneficio de la tarifa especial diferencial.	2. Cuando se evidence fraude o suplantación en la utilización del beneficio de la tarifa especial diferencial.	
ARTICULO 10. DURACIÓN DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL, RENOVACIÓN Y VERIFICACION ANUAL DE	ARTICULO 10. DURACIÓN DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL, RENOVACIÓN Y VERIFICACION ANUAL DE	Sin modificaciones.	3. Cuando se evidence que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario está comercializando con el derecho a la tarifa especial diferencial.	3. Cuando se evidence que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario está comercializando con el derecho a la tarifa especial diferencial.	
ARTICULO 13. PÉRDIDA NO DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Son causales de pérdida no definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial:	ARTICULO 13. PÉRDIDA NO DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Son causales de pérdida no definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial:		4. Cuando el vehículo beneficiario se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano.	4. Cuando el vehículo beneficiario se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano.	
1. Cuando se evidencie alguna inconsistencia en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.	1. Cuando se evidencie alguna inconsistencia en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.		5. Cuando el vehículo beneficiario se encuentre guardado en la estación de peaje respectiva.	5. Cuando el vehículo beneficiario no transite por la estación de peaje respectiva con la frecuencia que determine el Ministerio de Transportes en la reglamentación que expida esa cartera en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17 de esta ley.	
2. Cuando el solicitante no atienda, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la notificación respectiva, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS le haga, para efectos de actualizar o verificar todos o cualquiera de los documentos presentados con la solicitud.	2. Cuando el solicitante no atienda, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la notificación respectiva, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS le haga, para efectos de actualizar o verificar todos o cualquiera de los documentos presentados con la solicitud.		6. Para los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuando el vehículo beneficiario no cumpla con los requisitos establecidos en la solicitud.	6. Para los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuando el vehículo beneficiario no cumpla con los requisitos establecidos en la solicitud.	
3. Cuando se transfiera la propiedad o se produzca la pérdida de la tenencia del vehículo beneficiario.	3. Cuando se transfiera la propiedad o se produzca la pérdida de la tenencia del vehículo beneficiario.		PARÁGRAFO 1. Por tratarse de pérdida no definitiva del beneficio, aunque sea revocada la tarifa especial diferencial por la configuración de cualquiera de las causales enunciadas en este artículo, no podrán presentarse nuevas solicitudes por parte del propietario o tenedor del vehículo que era beneficiario y en caso de hacerlo, dicha solicitud será rechazada. Lo que significa que, si bien la tarifa diferencial está vinculada a un vehículo determinado, la pérdida definitiva del beneficio y la consecuente imposibilidad de hacer nuevas solicitudes no se predica el vehículo beneficiario sino del propietario o tenedor respectivo.	PARÁGRAFO 1. Por tratarse de pérdida no definitiva del beneficio, aunque sea revocada la tarifa especial diferencial por la configuración de cualquiera de las causales enunciadas en este artículo, una vez enterado el beneficiario correspondiente, podrán presentarse nuevas solicitudes por parte del propietario o tenedor del vehículo que era beneficiario.	
4. Cuando el propietario o tenedor del vehículo beneficiario informe que ya no tiene relación con los municipios o	4. Cuando el propietario o tenedor del vehículo beneficiario informe que ya no tiene relación con los municipios o		PARÁGRAFO 2. Cuando se configure la causal establecida en el numeral 3 del presente artículo, el hecho deberá ser informado por el beneficiario al concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda. En este caso podrá presentarse una nueva solicitud del beneficio de tarifa especial diferencial para otro vehículo que cumpla con los requisitos establecidos en esta ley.	PARÁGRAFO 2. Cuando se configura la causal establecida en el numeral 3 del presente artículo, el hecho deberá ser informado por el beneficiario al concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda. En este caso podrá presentarse una nueva solicitud del beneficio de tarifa especial diferencial para otro vehículo que cumpla con los requisitos establecidos en esta ley.	
ARTICULO 14. ADQUISICIÓN DEL DISPOSITIVO O MECANISMO DE IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO BENEFICIARIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. El propietario o legítimo tenedor del vehículo beneficiario de tarifa	ARTICULO 14. ADQUISICIÓN DEL DISPOSITIVO O MECANISMO DE IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO BENEFICIARIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. El propietario o legítimo tenedor del vehículo beneficiario de tarifa		PARÁGRAFO 3. Con el fin de garantizar respeto por los derechos de los usuarios, procedimiento administrativo sancionatorio, mencionado en el parágrafo anterior, la Superintendencia de Transporte, o la entidad que haga su veces, dentro de un plazo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley: (i) las multas aplicables en caso de falta de cooperación por parte de la concesionaria correspondiente, (ii) la cuantía de dichas multas, y (iii) los mecanismos de recaudación y destinos específicos de los recursos de conformidad con la normativa vigente.	ARTICULO 14. ADQUISICIÓN DEL DISPOSITIVO O MECANISMO DE IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO BENEFICIARIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. El propietario o legítimo tenedor del vehículo beneficiario de tarifa	Sin modificaciones.

TEXTO DE LA INICIATIVA	TEXTO PROUESTO PARA PRIMER DEBATE	COMENTARIO
especial diferencial deberá adquirir el dispositivo o mecanismo que le permita hacer uso de dicha tarifa. El pago se podrá efectuar en la oficina de atención al usuario del concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, de acuerdo con los lineamientos que para tal efecto, indique el Ministerio de Transporte.	especial diferencial deberá adquirir el dispositivo o mecanismo que le permita hacer uso de dicha tarifa. El pago se podrá efectuar en la oficina de atención al usuario del concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, de acuerdo con los lineamientos que para tal efecto, indique el Ministerio de Transporte.	
ARTICULO 15. DISPOSITIVO NECESARIO PARA EL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS EN VEHÍCULOS NUEVOS. A partir del año siguiente a la reglamentación que el Ministerio de Transporte expida de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de la presente ley, todos los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional deberán contar con el dispositivo necesario para el uso de peajes electrónicos.	ARTICULO 15. DISPOSITIVO NECESARIO PARA EL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS EN VEHÍCULOS NUEVOS. A partir del año siguiente a la reglamentación que el Ministerio de Transporte expida de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de la presente ley, todos los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional deberán contar con el dispositivo necesario para el uso de peajes electrónicos.	Sin modificaciones.
ARTICULO 16. PROMOCIÓN DEL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS. La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y demás entidades competentes, de acuerdo con los recursos disponibles para tal efecto, incentivarán la implementación del uso de peajes electrónicos, a través de los medios nacionales, regionales y locales.	ARTICULO 16. PROMOCIÓN DEL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS. La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y demás entidades competentes, de acuerdo con los recursos disponibles para tal efecto, incentivarán la implementación del uso de peajes electrónicos, a través de los medios nacionales, regionales y locales.	Sin modificaciones.
ARTICULO 17. REGLAMENTACIÓN POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá expedir la reglamentación detallada y necesaria para su implementación y cumplimiento.	ARTICULO 17. REGLAMENTACIÓN POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá expedir la reglamentación detallada y necesaria para su implementación y cumplimiento.	Sin modificaciones.
ARTICULO 18. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación.	ARTICULO 18. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación.	Sin modificaciones.

VII. PROPOSICIÓN

En mérito de lo expuesto, presento ponencia positiva y, en consecuencia, solicito a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República dar primer debate al Proyecto de Ley 18 de 2025 Senado «por medio de la cual se adoptan medidas sobre el paso por estaciones de peajes, se establece la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías I y II y se dictan otras disposiciones», de conformidad con el pliego de modificaciones propuesto.

JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL

SENADOR DE LA REPÚBLICA

VIII. TEXTO PROUESTO PARA PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY 18 DE 2025 SENADO

Por medio de la cual se adoptan medidas sobre el paso por estaciones de peaje, se establece la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías I y II y se dictan otras disposiciones

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1. AUTORIZACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DEL MANEJO DE TRÁFICO EN REVERSIBLE. Autorícese a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general, para la implementación del manejo de tráfico en reversible en las vías nacionales de acceso a las principales ciudades.

ARTÍCULO 2. OBLIGACIÓN DE EVITAR REPRESAMIENTOS EN LAS ESTACIONES DE PEAJE Y FACULTAD PARA EL LEVANTAMIENTO DE BARRERAS. Los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, tendrán la obligación de adoptar medidas para evitar represamientos en las estaciones de peaje que administran.

El administrador de cada estación de peaje concertará con las autoridades de tránsito respectivas las medidas para evitar represamientos; para el efecto, se deberá tener en cuenta el flujo de vehículos en la estación, las fechas y horarios de mayor tráfico y, en general, cualquier circunstancia especial que pueda influir en el paso fluido por la estación. Estas medidas deberán incluir, al menos, la determinación del número de carriles que deben estar habilitados en cada sentido, la cantidad de puntos de pago disponibles de cada carril y los protocolos de respuesta rápida en caso de incidentes imprevistos.

En caso de represamiento por cualquier causa atribuible al concesionario o a la entidad que administra el peaje, incluyendo el incumplimiento de las medidas de que trata el inciso anterior, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general estarán facultadas para levantar las barreras en la estación de peaje hasta tanto el flujo vehicular se normalice.

PARÁGRAFO 1. En todas las estaciones de peaje del país, se establecerá una línea amarilla en cada carril, ubicada a una distancia de 200 metros desde la talanquera. Esta demarcación servirá como criterio operativo para que la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía

Nacional y las autoridades de tránsito competentes puedan proceder al levantamiento de las talanqueras en caso de congestión en el peaje, por un período inicial de hasta cinco (5) minutos, sin perjuicio de que dicho levantamiento se extienda o finalice antes, en función de la normalización del flujo vehicular.

PARÁGRAFO 2. El uso arbitrario e injustificado del procedimiento del levantamiento de barreras por parte de la autoridad de tránsito correspondiente será considerado falta disciplinaria.

ARTÍCULO 3. NO COBRO DE LA TARIFA DE PEAJE A NINGÚN VEHÍCULO DURANTE EL LEVANTAMIENTO DE LAS BARRERAS EN LAS ESTACIONES. Adíquese un segundo inciso al literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002, el cual quedará así:

“Cuando, para superar una situación de represamiento, se levante la barrera en las estaciones de peaje administradas por concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, la tarifa de peaje correspondiente no se cobrará a ningún vehículo, hasta tanto se normalice el flujo vehicular.”

ARTÍCULO 4. DEBER DE COOPERACIÓN POR PARTE DE LOS EMPLEADOS Y/O CONTRATISTAS DE LOS CONCESIONARIOS Y FUNCIONARIOS DE DEL INVÍAS O LA ANI. Los empleados y/o contratistas de los concesionarios y los funcionarios de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, tienen el deber de cooperar con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y con las autoridades de tránsito cuando se adelanten los procedimientos de que tratan los artículos 1 y 2 de esta ley.

PARÁGRAFO 1. La falta de cooperación de los empleados y/o contratistas de los concesionarios o de los funcionarios de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS generará multas para el concesionario en el caso de los primeros y constituirá falta disciplinaria en el caso de los segundos.

PARÁGRAFO 2. Dentro de la reglamentación de que trata el artículo 17 de esta ley, el Ministerio de Transporte definirá las multas aplicables a los concesionarios según lo previsto en este artículo, su cuantía, recaudación y destinación.

ARTÍCULO 5. GARANTÍA DE MOVILIDAD. La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y demás entidades competentes dispondrán de la logística necesaria para garantizar la movilidad.

<p>Le corresponderá a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y a las autoridades de tránsito, a partir de sus competencias, velar por el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos precedentes.</p> <p>ARTÍCULO 6. TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL EN LAS ESTACIONES DE PEAJE PARA AUTOMOTORES DE LAS CATEGORÍAS I Y II. Será obligatorio para las estaciones de peaje contar con tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en categorías I y II.</p> <p>El beneficio de tarifa especial diferencial de que trata este artículo estará dirigido a:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Los vehículos particulares cuyos propietarios o legítimos tenedores residan, trabajen o estudien en municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva; 2. Los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuya ruta opere desde o hasta los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva. <p>PARÁGRAFO. De acuerdo con las directrices impartidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación de que trata el artículo 17 de esta ley, las entidades territoriales interesadas dispondrán de un espacio de participación en la determinación de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a las estaciones de peaje a los que se aplicará la tarifa especial diferencial en la respectiva estación.</p> <p>ARTÍCULO 7. DETERMINACIÓN DEL VALOR DE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Con el propósito de asegurar una gestión equitativa y eficiente de las tarifas diferenciales en las distintas ciudades del país, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y las entidades adscritas correspondientes, promoverá y llevará a cabo, en el transcurso de cinco (5) meses contados a partir de la entrada en vigencia de esta ley, mesas de diálogo con la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y los concesionarios. Estas mesas tendrán como objetivo la deliberación, análisis, estudio y establecimiento del monto y/o el porcentaje de los descuentos aplicables en virtud de las tarifas diferenciales, las cuales se aplicarán para garantizar un acceso equitativo a los servicios y promover el desarrollo sostenible de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.</p> <p>La implementación de las tarifas diferenciales acordadas será supervisada de manera conjunta por las partes involucradas, con el propósito de asegurar su adecuada ejecución y el cumplimiento de los objetivos establecidos en dichos acuerdos.</p> <p>ARTÍCULO 12. PÉRDIDA DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Son causales de pérdida definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cuando se evidencie fraude o falsedad en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario. 2. Cuando se evidencie fraude o suplantación en la utilización del beneficio de la tarifa especial diferencial. 3. Cuando se evidencie que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario está comercializando el derecho a la tarifa especial diferencial. 4. Cuando el vehículo beneficiario se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano. 5. Cuando el vehículo beneficiario esté relacionado con situaciones de alteración del orden público. 6. Cuando, durante su tránsito por el corredor vial del peaje respectivo, el propietario o tenedor del vehículo beneficiario cause daños a los elementos constitutivos de la infraestructura vial y se niegue a repararlos voluntaria e integralmente. 7. Cuando se demuestre que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva y no haya informado ese hecho al concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda. <p>PARÁGRAFO. Por tratarse de pérdida definitiva del beneficio, una vez sea revocada la tarifa especial diferencial por la configuración de cualquiera de las causales enunciadas en este artículo, no podrán presentarse nuevas solicitudes por parte del propietario o tenedor del vehículo que era beneficiario y en caso de hacerlo dicha solicitud será rechazada. Lo que significa que, si bien la tarifa diferencial está vinculada a un vehículo determinado, la pérdida definitiva del beneficio y la consecuente imposibilidad de hacer nuevas solicitudes no se predica el vehículo objeto del beneficio sino del propietario o tenedor respectivo.</p> <p>ARTÍCULO 13. PÉRDIDA NO DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Son causales de pérdida no definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial:</p>	<p>ARTÍCULO 8. REQUISITOS PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. En el transcurso de seis (6) meses, a partir de la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, en colaboración con las entidades territoriales, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, tendrá la responsabilidad de establecer los criterios y requisitos que se deberán acreditar para acceder a la tarifa especial diferencial, tanto para vehículos particulares como para vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La obtención de la tarifa diferencial no podrá estar supeditada a la disponibilidad de cupos.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Tratándose de vehículos particulares, la misma persona no podrá registrar más de dos (2) vehículos para acceder al beneficio de tarifa especial diferencial.</p> <p>ARTÍCULO 9. TÉRMINO PARA RESOLVER LA SOLICITUD PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL Y SILENCIO POSITIVO. La revisión de la documentación y decisión sobre la solicitud, por parte de los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, no podrá superar los treinta (30) días hábiles. En caso de hacerlo, se entenderá configurado silencio positivo y deberá procederse con la expedición del beneficio de manera inmediata.</p> <p>ARTÍCULO 10. DURACIÓN DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL, RENOVACIÓN Y VERIFICACIÓN ANUAL DE REQUISITOS. El beneficio de tarifa especial diferencial tendrá una duración de cinco (5) años a partir de su otorgamiento. Para su renovación, la solicitud tendrá que presentarse con antelación al vencimiento y su trámite será preferencial.</p> <p>El concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según sea el caso, verificará anualmente que se mantenga el cumplimiento de los requisitos acreditados para acceder al beneficio.</p> <p>ARTÍCULO 11. ACTUALIZACIÓN DE LOS DOCUMENTOS PRESENTADOS CON LA SOLICITUD Y VERIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN. El concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, podrán, en cualquier momento, requerir al beneficiario de la tarifa especial diferencial para actualizar o verificar todos o cualquiera de los documentos presentados con la solicitud. El requerimiento podrá dirigirse a la dirección física o al correo electrónico que el beneficiario haya informado.</p> <p>1. Cuando se evidencie alguna inconsistencia subsanable en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.</p> <p>2. Cuando el beneficiario no atienda, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su recepción, el requerimiento que el concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS le haga, para efectos de actualizar o verificar todos o cualquiera de los documentos presentados.</p> <p>3. Cuando se transfiera la propiedad o se produzca la pérdida de la tenencia del vehículo beneficiario.</p> <p>4. Cuando el propietario o tenedor del vehículo beneficiario informe que ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.</p> <p>5. Cuando el vehículo beneficiario no transite por la estación de peaje respectiva con la frecuencia que determine el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida esa cartera en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17 de esta ley.</p> <p>6. Para los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuando el vehículo beneficiario se desvincule de la empresa acreditada en la solicitud.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Por tratarse de pérdida no definitiva del beneficio, aunque sea revocada la tarifa especial diferencial por la configuración de cualquiera de las causales enunciadas en este artículo, una vez enervada la causal correspondiente, podrán presentarse nuevas solicitudes por parte del propietario o tenedor del vehículo que era beneficiario.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Cuando se configure la causal establecida en el numeral 3 del presente artículo, este hecho deberá ser informado por el beneficiario al concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda. En este caso podrá presentarse una nueva solicitud del beneficio de tarifa especial diferencial para otro vehículo que cumpla con los requisitos establecidos en esta ley.</p> <p>ARTÍCULO 14. ADQUISICIÓN DEL DISPOSITIVO O MECANISMO DE IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO BENEFICIARIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. El propietario o legítimo tenedor del vehículo beneficiario de tarifa especial diferencial deberá adquirir el dispositivo o mecanismo que le permita hacer uso de dicha tarifa. El pago se podrá efectuar en la oficina de atención al usuario del concesionario respectivo, la Agencia Nacional de</p>
---	--

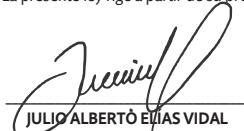
Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, de acuerdo con los lineamientos que, para el efecto, indique el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 15. DISPOSITIVO NECESARIO PARA EL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS EN VEHÍCULOS NUEVOS. A partir del año siguiente a la reglamentación que el Ministerio de Transporte expida de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de la presente ley, todos los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional deberán contar con el dispositivo necesario para el uso de peajes electrónicos.

ARTÍCULO 16. PROMOCIÓN DEL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS. La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y demás entidades competentes, de acuerdo con los recursos disponibles para el efecto, incentivarán la masificación del uso de peajes electrónicos, a través de los medios nacionales, regionales y locales.

ARTÍCULO 17. REGLAMENTACIÓN POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá expedir la reglamentación detallada y necesaria para su implementación y cumplimiento.

ARTÍCULO 18. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación.



JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
SENADOR DE LA REPÚBLICA

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 220 DE 2025 SENADO

por medio de la cual se promueve el uso de software libre y con Código Abierto en Colombia y se dictan disposiciones para que las entidades públicas prioricen su uso.

<p>Bogotá D.C octubre 20 de 2025</p> <p>Senador: Alex Xavier Flórez Hernández Presidente Comisión Sexta Constitucional Senado</p> <p>Doctor: JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS Secretario Comisión Sexta Constitucional Permanente Senado de la República</p> <p>REFERENCIA: Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley N° 220 de 2025 SENADO “POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL USO DE SOFTWARE LIBRE Y CON CÓDIGO ABIERTO EN COLOMBIA Y SE DICTAN DISPOSICIONES PARA QUE LAS ENTIDADES PÚBLICAS PRIORIZEN SU USO”</p> <p>Respetados señores,</p> <p>En cumplimiento de la designación como Senadora Ponente de la iniciativa de ley, me permito rendir informe de ponencia positiva para primer debate ante la Comisión Sexta Constitucional Permanente de Senado de la República, conforme a lo establecido en el artículo 153 de la Ley 5^a de 1992, en los siguientes términos:</p> <p>1. Trámite del proyecto de ley</p> <p>La presente iniciativa de ley fue radicada ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores OMAR RESTREPO CORREA, ROBERT DAZA GUEVARA, JULIAN GALLO CUBILLOS, SANDRA RAMÍREZ LOBO, IMELDA DAZA COTES, PABLO CATATUMBO TORRES, H.R. PEDRO BARACUTAO GARCÍA, EDUARD SARMIENTO HIDALGO, GERMÁN GÓMEZ, JAIRO CALA SUÁREZ, LUIS ALBERTO ALBÁN, CARLOS ALBERTO CARREÑO, el 27 de agosto de 2025 y publicada en la gaceta 1769 de 2025.</p> <p>Como antecedente legislativo, es preciso señalar que esta iniciativa ya había sido radicada en el año 2024, sin que se diera el primer debate, produciéndose el archivo de la iniciativa conforme a lo establecido en el artículo 190 de la Ley 5^a de 1992.</p> <p>La mesa directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de República me designó como ponente para el primer debate por tal, presento ponencia positiva, a la iniciativa respectiva para dar trámite correspondiente ante la Comisión anteriormente citada.</p> <p>Objeto</p> <p>La presente ley tiene como objeto promover el uso de programas informáticos con licenciamiento en software libre y de código abierto en Colombia; la promoción del desarrollo de capacidades científicas, tecnológicas e innovadoras asociadas a este tipo de software, en concordancia con la política nacional de ciencia, tecnología e innovación; y establecer medidas para que las entidades públicas prioricen su adopción cuando se evidencie que resulta más eficiente y económico para la Nación frente a las soluciones de software de código cerrado o con licenciamiento privativo.</p> <p>Justificación</p> <p>Es innegable el fenómeno global que durante décadas se ha venido presentando en clave del posicionamiento de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones TIC como pilar base de las relaciones humanas en general y de las relaciones público-público y público-privadas en particular. En la actualidad son muy pocas las relaciones sociales que no se encuentren mediadas por las llamadas TIC y en ese sentido es cada vez más creciente la necesidad de</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>SANDRA RAMÍREZ LOBO SILVA Senadora de la República</p>	
--	--

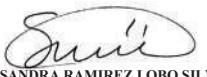
<p>regulación estatal de las diferentes dinámicas que se desprenden de esa intermediación tecnológica creciente.</p> <p>En ese sentido, el mismo proceso de posicionamiento de la informática y las TIC en los distintos niveles de relacionamiento social, ha generado desde los años 80's el surgimiento de distintas líneas de reflexión técnica y filosófica respecto al rumbo del modelo de desarrollo y producción de herramientas tecnológicas o programas informáticos.</p> <p>Por un lado, desde una concepción cerrada de los denominados Derechos de Autor, se ha optado en sectores empresariales por un modelo de construcción privada de apropiación del conocimiento denominado Software Privativo o Propietario, cuyo interés fundamental es proveer soluciones informáticas basadas esencialmente en un concepto de lucro y para lo cual, según la Fundación para el Software Libre (FSF), utiliza esencialmente la imposibilidad de que los distintos usuarios de dichos programas con licencias propietarias, conozcan la forma en que el programa está construido negando el acceso al código fuente de programación.</p> <p>En el decir del Proyecto GNU, el mayor promotor de la ruptura con esta concepción de lucro privado como única guía del desarrollo informático:</p> <p style="padding-left: 2em;">"Software privativo, también llamado «software que no es libre», se refiere al software que no respeta la libertad de los usuarios ni a su comunidad. Un programa privativo coloca a su desarrollador o propietario en una posición de poder sobre sus usuarios. Tal poder es en si mismo una injusticia."</p> <p>En contraposición a esta visión simplista basada en el lucro privado como única guía para el desarrollo de programas informáticos, surgió hace más de 40 años un movimiento global de programadores y usuarios que propone por la libertad del conocimiento, comúnmente denominado Software Libre y de Código Abierto, cuya fuente de inspiración para el desarrollo y creación de programas informáticos es ante todo el respeto de cuatro libertades esenciales a usuarios y usuarias:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • La libertad de ejecutar el programa como se deseé, con cualquier propósito (libertad 0). • La libertad de estudiar cómo funciona el programa, y cambiarlo para que haga lo que se deseé (libertad 1). • La libertad de redistribuir copias para ayudar a otros (libertad 2). • La libertad de distribuir copias de sus versiones modificadas a terceros (libertad 3). <p>Estas visiones enfrentadas respecto al mejor modelo de producción de programas informáticos, han estado durante años tratando de demostrar cuál de las dos es más eficiente, económica y humana, llegando al punto que en diversas naciones y comunidades de naciones se ha puesto la vista en ellas, de tal forma que se opte por la más conveniente para los intereses de los países.</p> <p>Hasta el momento el Estado colombiano, si bien no se ha quedado por fuera de la discusión y ha venido desarrollando durante los últimos años una constante Política de Gobierno Digital actualizada a la postre en el año 2022, y en la cual se hace mención a que se promoverá el uso de herramientas en Software Libre y de Código Abierto, que a su vez se relaciona con la liberación de licencias de software de propiedad del Fondo de las Tecnologías de Información y las Comunicaciones mediante la Resolución 537 de 2018, no existe un lineamiento legal estricto que propicie una definición específica respecto a la mencionada disyuntiva Software Libre versus Software Propietario.</p> <p>Estos pasos hacia la definición de alternativas, liderados por el Ministerio de las TIC a través de su Iniciativa Software Libre, han sido una excelente demostración de la validez de la promoción y utilización de Software Libre y de Código Abierto en la vida pública, siendo que por ejemplo en la actualidad numerosos desarrollos de innovación de diversas entidades cuentan con licenciamiento libre, con lo que se ha posibilitado su constante actualización y mejora por parte de la comunidad de programadores y usuarios.</p> <p>Innovaciones tecnológicas de uso frecuente en sector público, tales como App MiSenado, App FNA, Sistema de Gestión Documental ORFEO, App Familias en Acción, entre otras, han sido desarrolladas bajo los criterios y libertades del Software Libre y cuyos códigos abiertos han sido</p>
<p>puestos a disposición de la comunidad en general por parte del Gobierno Nacional a través de repositorios de acceso público.</p> <p>Sin embargo, esta Iniciativa Software Libre del MinTIC hasta el momento se ha restringido mayormente a innovaciones y desarrollos a medida, sin entrar en la promoción del uso de herramientas alternativas a las comercialmente conocidas respecto a otro tipo de programas de uso frecuente y cotidiano en las instituciones públicas, como por ejemplo, herramientas de almacenamiento y gestión de datos en nube, sistemas de correo electrónico, suites ofimáticas e inclusive los sistemas operativos mismos; y es en ese sentido que se torna particularmente importante establecer un lineamiento claro de prioridad del Software Libre y de Código Abierto frente al Software Privativo o Propietario.</p> <p>Para comprender el alcance y efectos del presente Proyecto de Ley y el por qué de la importancia de su promulgación, es fundamental resaltar los límites y alcances de su potestad regulatoria en al menos cuatro niveles importantes de impacto en el sector público: eficiencia, economía, desarrollo y defensa.</p> <p>Partiendo del aforismo "la unión hace la fuerza", el Software Libre y de Código Abierto al establecer un criterio de desarrollo comunitario, es reconocido ampliamente en su potencialidad de actualización constante mediante la intervención de una más amplia comunidad de programadores y usuarios, con lo que es competitivamente más funcional a otras herramientas cuyo único soporte es el otorgado por la empresa propietaria del mismo. En este sentido, el Software Libre y de Código Abierto es normalmente reconocido por su <i>eficiencia</i>, <i>adaptabilidad</i> y <i>bajo consumo de recursos técnicos</i> respecto a programas de licenciamiento privativo.</p> <p>Estudios técnicos han demostrado, por ejemplo, que al comparar el rendimiento de sistemas operativos privativos tales como Microsoft Windows con sistemas operativos libres como por ejemplo GNU/Linux, siempre sale a la luz que en criterios tales como consumo de recursos de memoria y procesamiento por lo general el privativo supera hasta en 4 veces el consumo del libre, con lo que técnicamente se infiere que es 4 veces inferior en capacidad y rendimiento.</p>	<p>"En términos de rendimiento, Linux es conocido por ser mucho más rápido y eficiente que Windows. Esto se debe principalmente a que Linux utiliza menos recursos del sistema y tiene una mejor gestión de la memoria. También, es mucho menos propenso a los errores y fallos del sistema.</p> <p>Por otro lado, Windows puede ser un poco más lento y pesado, especialmente en equipos con recursos limitados. A pesar de ello, las constantes actualizaciones de su sistema pueden ir mejorando la experiencia de usuario con el rendimiento."</p> <p>Con lo anterior, se pone de presente que, en el mayor de los casos, una revisión técnica comparada de los programas desarrollados en Software Libre y los desarrollados en Software Privativo mejorarian ampliamente la operación de las entidades que opten por esta alternativa, no obstante, las dinámicas mercantiles y de publicidad tienden a generar la idea errónea de la primacía técnica de las herramientas propietarias.</p> <p>En lo atinente a costos relacionados con la implementación y uso de herramientas informáticas que son uno de los rubros recurrentes en los presupuestos de inversión de las entidades públicas, cabe resaltar que el modelo de licenciamiento de los programas en Software Libre y de Código Abierto permite acceder a su uso y parametrización sin ningún tipo de costo de licencia, mientras que los programas de Software Propietario traen asociado la mayor de las veces, costos asociados no sólo a licencias de uso periódico que hay que renovar constantemente, sino que además incluyen costos onerosos en su servicio de soporte.</p> <p>Si bien el Software Libre y de Código Abierto no necesariamente implica gratuidad ya que su implementación normalmente significa costos en asistencia técnica, la aplicación de sus 4 libertades fundamentales permite a los usuarios y usuarias no depender de la actualización constante de licencias con lo cual sí hablamos del sector público, se evitarían estos gastos periódicos que se destinarian en menor medida a costes de mantenimiento y actualización.</p> <p>En clave de lo establecido en nuestro ordenamiento y de acuerdo a lo que dicta el Art. 25 de la Ley 80 de 1993 o Principio de Economía en la Contratación Pública, sería natural promover por regla general el uso de herramientas informáticas que aminoren los costos en tanto que las</p>

<p>entidades deben procurar obtener los mejores resultados con el menor costo posible, pero en la práctica ante la toma de decisiones de implementación de sistemas informáticos este es el criterio que tiene menos peso, toda vez que se suele asociar <i>barato con malo</i>.</p> <p>Sin embargo, es claro que los mayores beneficiarios de la compra de licencias privativas tales como la de uso del sistema operativo Microsoft Windows o de la suite ofimática Microsoft Office es la multinacional informática Microsoft, con lo que los recursos del erario público terminan fugados hacia otras naciones aún cuando existen herramientas alternativas en Software Libre y de Código Abierto tales como el sistema operativo GNU y la suite ofimática LibreOffice respectivamente.</p> <p>Dar prioridad al uso de herramientas informáticas de Software Libre y con Código Abierto en un escenario creciente nacional de déficit fiscal sería a todas luces una contribución a aliviar las finanzas de las entidades del Estado, siendo que el ahorro de recursos financieros de la nación que anualmente se utilizan para la renovación de licencias pudieran ser destinadas para incentivar los desarrollos tecnológicos propios y la ciencia y la tecnología nacional.</p> <p>En esa misma vía, lograr la promoción de la industria nacional del conocimiento y los desarrollos tecnológicos propios, es una condición necesaria para el cierre de la <i>brecha tecnológica</i>. Una nación que no promueve sus sectores de investigación, ciencia y tecnología tiene la consecuencia necesaria de la eterna dependencia, mucho más en un escenario ya manifestado de creciente tecnologización de las relaciones sociales.</p> <p>Finalmente, es fundamental resaltar que esta dependencia tecnológica de naciones extranjeras, además de propiciar un freno al <i>desarrollo</i> de la nación, nos ubica también en una situación desfavorable en un escenario de conflicto global que se ha venido planteando bajo el concepto de <i>guerras de cuarta generación</i>, en razón de que nuestra cyberdefensa depende de empresas extranjeras que proveen y soportan gran parte de nuestros sistemas informáticos.</p> <p>El hecho de que la mayor parte de la gestión de la información del sector público, tanto de los sectores sensibles como de los que no lo son, se gestionen a través de sistemas informáticos propietarios que son ampliamente reconocidos como sistemas vulnerables a ataques de tipo</p>	<p>ransomware, malware, rootkits, troyanos, etc., nos colocan en una amplia desventaja en el ya mencionado escenario de ataques constantes, con lo que propiciar el uso de sistemas autónomos y soportados desde el nivel nacional es en última instancia una cuestión de soberanía nacional.</p> <p>Si bien el modelo de gobernanza internacional de las dinámicas de desarrollo informático y tecnológico propiciado por la invención de los protocolos de internet y su masificación en el uso, se ha mantenido en un escenario supuesto de liberalidad y competencia <i>colaborativa</i>, en la práctica las naciones a nivel global han venido entendiendo la necesidad de su regulación en clave de la defensa de criterios fundamentales para las democracias mundiales, tales como soberanía, participación e igualdad y ese sentido es necesario iniciar un proceso serio de migración del uso de herramientas informáticas con licenciamiento privativo que no permiten la independencia y la autonomía tecnológica nacional, hacia herramientas autogestionadas que sólo son posibles en la medida en que se le de paso al uso y promoción del Software Libre y con Código Abierto en el sector público.</p> <p>Marco Normativo:</p> <p>En Colombia, no existe una regulación expresa que promueva la adopción de software libre y de código abierto en las entidades públicas; aun así, existen disposiciones normativas que en suma generan un marco normativo para este tema en específico:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Política de Gobierno Digital (Decreto 1008 de 2018): Este decreto establece los lineamientos para la transformación digital del Estado colombiano. Aunque no menciona explícitamente el software libre, promueve la innovación y la adopción de tecnologías que generen valor público, lo que incluye la posibilidad de utilizar soluciones de código abierto.2. Decreto 767 de 2022: Este decreto actualiza la Política de Gobierno Digital y, en su articulado, señala que los sujetos obligados promoverán la adopción de tecnologías basadas en software libre o código abierto, sin perjuicio de la inversión en tecnologías cerradas.3. Ley 1978 de 2019: Aunque su enfoque principal es la modernización del sector de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC), esta ley establece principios
<p>como la prioridad al acceso y uso de las TIC y la promoción de la inversión, creando un entorno favorable para la adopción de diversas tecnologías, incluyendo el software libre.</p> <p>Adicionalmente, el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC) ha promovido el uso de software libre en entidades públicas. Por ejemplo, en 2021, se informó que 76 entidades del orden nacional de la Rama Ejecutiva ya utilizaban herramientas de software libre, destacando su importancia para la innovación y el ahorro en los presupuestos estatales.</p> <p>Este marco normativo y las iniciativas del MinTIC reflejan el compromiso del Estado colombiano con la promoción y adopción de software libre y de código abierto en el sector público, buscando mejorar la eficiencia, reducir costos y fortalecer la soberanía tecnológica.</p> <p>Regulación comparada</p> <p>1. Brasil</p> <p>Brasil es uno de los países de América Latina que ha liderado la adopción de software libre y de código abierto. La política fue formalizada a través del Decreto N° 3.505 de 2000, que establece la Estrategia General de Tecnología de la Información (EGTI) para la administración pública federal. Esta norma promueve la preferencia por el uso de software libre en todas las entidades públicas. La justificación se centra en la reducción de la dependencia de empresas extranjeras, la reducción de costos y el fortalecimiento de la soberanía tecnológica.</p> <p>El proceso de implementación se fortaleció con la creación del Comité de Implementación de Software Libre (CISL), que supervisa y orienta la migración de sistemas operativos y aplicaciones hacia alternativas de código abierto. La política ha permitido que entidades como la Receita Federal (el equivalente a la agencia tributaria) migren a sistemas operativos basados en GNU/Linux y otras herramientas de software libre. Sin embargo, su ejecución ha enfrentado desafíos significativos, como la resistencia de ciertos sectores a abandonar el uso de software propietario.</p>	<p>El impacto de esta política fue significativo, especialmente durante los gobiernos del Partido de los Trabajadores (2003-2016), donde se reforzaron las directrices de uso de software libre en todas las entidades gubernamentales. La experiencia brasileña se convirtió en un referente para otros países de la región. No obstante, a partir de 2016, esta política fue descontinuada en algunas áreas, mostrando la importancia de la voluntad política para mantener la sostenibilidad de la iniciativa.</p> <p>2. Unión Europea</p> <p>A diferencia de la adopción formal de una norma jurídica específica, la Estrategia de Código Abierto 2020-2023 es el principal marco de acción de la Comisión Europea para la adopción del software libre. Este documento establece lineamientos estratégicos para que las instituciones de la Unión Europea utilicen, promuevan y contribuyan a proyectos de software de código abierto. La estrategia establece que las soluciones desarrolladas por la Comisión serán liberadas como software de código abierto siempre que existan beneficios potenciales para ciudadanos, empresas u otras administraciones públicas.</p> <p>El uso del software libre en la Unión Europea se ha centrado en plataformas clave, como la plataforma JoinUp, que permite el intercambio de soluciones digitales de código abierto entre los países miembros. La estrategia de la Comisión también incluye la adopción de Nextcloud, una solución de almacenamiento en la nube de código abierto, para garantizar la autonomía tecnológica.</p> <p>El impacto de esta estrategia se observa en la reducción de costos y la mayor interoperabilidad entre los sistemas de las instituciones europeas. La Comisión Europea ha desarrollado su propio repositorio de código fuente para compartir y reutilizar software entre las entidades públicas de los Estados miembros. Este esfuerzo ha llevado a una mayor independencia tecnológica y a la reducción de la dependencia de grandes corporaciones del sector tecnológico.</p> <p>3. Venezuela</p>

<p>En Venezuela, la adopción del software libre se oficializó mediante el Decreto Presidencial N° 3.390 de 2004, que establece la obligación de las entidades de la administración pública de utilizar preferentemente software libre en lugar de software propietario. Esta norma busca la soberanía tecnológica y la independencia de los proveedores internacionales, especialmente en un contexto de tensiones geopolíticas con Estados Unidos como el que vive actualmente nuestro país.</p> <p>La transición se centró en la adopción del sistema operativo Canaima GNU/Linux, una distribución de GNU/Linux diseñada específicamente para el uso en el sector público venezolano. Canaima fue desarrollado por la Fundación para el Desarrollo de la Ciencia y la Tecnología (FUNDETEC) y ha sido adoptado en escuelas, ministerios y otras instituciones del Estado. La norma también establece la creación de capacidades técnicas locales para garantizar la implementación y mantenimiento de los sistemas de software libre.</p> <p>El principal impacto de la norma ha sido la reducción de costos en licencias de software y la formación de talento local especializado en tecnologías libres. Sin embargo, la falta de recursos financieros y las restricciones en el acceso a tecnologías avanzadas han ralentizado la implementación. La experiencia venezolana ha sido observada con interés por otros países de la región, especialmente por su enfoque de independencia tecnológica en un contexto de sanciones internacionales.</p> <p>4. México</p> <p>En México, aunque no existe una norma específica para la adopción de software libre, la Ley General de Transparencia y Acceso a la Información Pública ha impulsado la adopción de herramientas de software abierto para permitir la rendición de cuentas. Esta ley fomenta la adopción de tecnologías de información accesibles, lo que ha permitido la inclusión de herramientas de software libre en las plataformas de transparencia.</p> <p>La aplicación de software libre se ha reflejado en el uso de plataformas como Open Data MX, que permite la visualización de datos abiertos gubernamentales. Además, la Secretaría de la Función Pública (SFP) ha implementado soluciones de auditoría y control financiero utilizando</p>	<p>herramientas de software libre. La adopción de estas tecnologías se vincula con la necesidad de mejorar la eficiencia en la administración pública y fomentar la transparencia.</p> <p>La principal ventaja de esta adopción ha sido la transparencia y el acceso público a los datos abiertos. México ha mejorado su posición en los rankings internacionales de acceso a la información pública. No obstante, la falta de una norma específica para la adopción de software libre ha generado desigualdades entre las entidades públicas en la implementación de estas herramientas.</p> <p>5. Francia</p> <p>En Francia, la Circular Interministerial de 2012 establece la obligatoriedad del uso preferente de software libre en la administración pública. La medida fue parte de la estrategia para fortalecer la soberanía digital francesa y reducir la dependencia de grandes corporaciones internacionales.</p> <p>La Gendarmería Nacional de Francia fue una de las principales instituciones en adoptar la norma, con la migración de más de 85,000 computadoras al sistema operativo Ubuntu GNU/Linux y el uso de OpenOffice y Mozilla Firefox. Esta iniciativa ha permitido la reutilización de hardware y la reducción de los costos de licencia. Francia también utiliza herramientas de software libre en los sistemas de justicia y seguridad.</p> <p>La adopción de software libre ha generado ahorros significativos para el Estado francés, al tiempo que ha fortalecido la soberanía digital. La Gendarmería Nacional reportó un ahorro del 70% en costos de licencias tras la migración. Además, la iniciativa francesa ha sido un modelo a seguir para otros países europeos.</p> <p>2. Competencia del Congreso.</p> <p>i) Constitucional</p> <p>“ARTÍCULO 114. Corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración.</p> <p>El Congreso de la República, estará integrado por el Senado y la Cámara de Representantes (...)</p>
<p>ARTÍCULO 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:</p> <p>1. Interpretar, reformar y derogar las leyes (...)”</p> <p>ii) Legal:</p> <p>Ley 3 De 1992. Por La Cual Se Expeden Normas Sobre Las Comisiones Del Congreso De Colombia Y Se Dictan Otras Disposiciones.</p> <p>“ARTÍCULO 2º Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes, encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia.</p> <p>Las Comisiones Constitucionales Permanentes en cada una de las Cámaras serán siete (7) a saber”</p> <p>Ley 5 de 1992. Por la cual se expide el reglamento del congreso; el senado y la cámara de representantes</p> <p>“ARTÍCULO 60. CLASES DE FUNCIONES DEL CONGRESO. El Congreso de la República cumple:</p> <p>1. Función CONSTITUYENTE, para reformar la Constitución Política mediante actos legislativos.</p> <p>2. Función LEGISLATIVA, para elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación</p> <p>(...)”</p>	<p>En el caso particular, se considera que el presente proyecto debe tramitarse a través de la Comisión Sexta Constitucional, ya que, busca establecer el uso de programas informáticos con licenciamiento en software libre y de código abierto en Colombia y establecer medidas para que las entidades públicas prioricen su adopción cuando se demuestre que es más eficiente y económico para la nación que los programas con código cerrado y licenciamiento informático privativo.</p> <p>3. Conflicto de interés.</p> <p>El artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, establece que se deben consignar las consideraciones que describan circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés a los Congresistas de la República en la discusión y votación de las iniciativas legislativas, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, que reza:</p> <p>“Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones. Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista</p> <p>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.</p> <p>Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión</p> <p>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 (...)”</p>

<p>Con base en lo anterior, nos permitimos manifestar que no existe ninguna situación que conlleve a la suscrita a tener intereses particulares que rifan con el contenido del proyecto de ley que se somete a aprobación del Congreso de la República.</p> <p>Tampoco se evidencian motivos que puedan generar un conflicto de interés en la congresista para que puedan discutir y votar esta iniciativa de ley. Por ello, el conflicto de interés y el impedimento es un tema especial e individual en el que cada congresista debe analizar si puede generar un conflicto de interés o un impedimento.</p> <p>4. Pliego de modificaciones.</p> <table border="1" data-bbox="175 637 788 1195"> <thead> <tr> <th>Texto original</th><th>Texto propuesto</th><th>justificación</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>"POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL USO DE SOFTWARE LIBRE Y CON CÓDIGO ABIERTO EN COLOMBIA Y SE DICTAN DISPOSICIONES PARA QUE LAS ENTIDADES PÚBLICAS PRIORICEN SU USO"</td><td>Sin modificaciones</td><td></td></tr> <tr> <td>Capítulo I - Disposiciones Generales</td><td>Sin modificaciones</td><td></td></tr> <tr> <td>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como objeto promover el uso de programas informáticos con licenciamiento en software libre y de código abierto en Colombia; la promoción del desarrollo de capacidades científicas, tecnológicas e innovadoras asociadas a este tipo de software, en concordancia con la política nacional de ciencia, tecnología e innovación; y establecer medidas para que las entidades públicas prioricen su adopción cuando se evidencie que resulta más eficiente y económico para la Nación frente a las soluciones de software de</td><td></td></tr> </tbody> </table>	Texto original	Texto propuesto	justificación	"POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL USO DE SOFTWARE LIBRE Y CON CÓDIGO ABIERTO EN COLOMBIA Y SE DICTAN DISPOSICIONES PARA QUE LAS ENTIDADES PÚBLICAS PRIORICEN SU USO"	Sin modificaciones		Capítulo I - Disposiciones Generales	Sin modificaciones		Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como objeto promover el uso de programas informáticos con licenciamiento en software libre y de código abierto en Colombia; la promoción del desarrollo de capacidades científicas, tecnológicas e innovadoras asociadas a este tipo de software, en concordancia con la política nacional de ciencia, tecnología e innovación; y establecer medidas para que las entidades públicas prioricen su adopción cuando se evidencie que resulta más eficiente y económico para la Nación frente a las soluciones de software de		<table border="1" data-bbox="837 365 1450 1208"> <tr> <td>código cerrado o con licenciamiento privativo.</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Artículo 2. Definiciones. Para los efectos de la presente ley, se entenderá por:</td><td>Sin modificaciones</td><td></td></tr> <tr> <td>a) Software Libre: Son programas de computadora que respetan la libertad de los usuarios y de la comunidad, permitiéndoles ejecutar, copiar, distribuir, estudiar, modificar y mejorar el software.</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>b) Código abierto: Es la característica de los programas de computadora en Software Libre cuyo código está diseñado de manera que sea accesible al público para garantizar la libertad de ejecutar, copiar, distribuir, estudiar, modificar y mejorar.</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>c) Licencias informáticas: Contrato que describe los derechos legales del uso autorizado de un programa de computadora con lo que se garantiza los derechos de propiedad intelectual tanto patrimoniales como morales.</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>d) Licencias en Software Libre: Son licencias informáticas reconocidas internacionalmente, que</td><td></td><td></td></tr> </table>	código cerrado o con licenciamiento privativo.			Artículo 2. Definiciones. Para los efectos de la presente ley, se entenderá por:	Sin modificaciones		a) Software Libre: Son programas de computadora que respetan la libertad de los usuarios y de la comunidad, permitiéndoles ejecutar, copiar, distribuir, estudiar, modificar y mejorar el software.			b) Código abierto: Es la característica de los programas de computadora en Software Libre cuyo código está diseñado de manera que sea accesible al público para garantizar la libertad de ejecutar, copiar, distribuir, estudiar, modificar y mejorar.			c) Licencias informáticas: Contrato que describe los derechos legales del uso autorizado de un programa de computadora con lo que se garantiza los derechos de propiedad intelectual tanto patrimoniales como morales.			d) Licencias en Software Libre: Son licencias informáticas reconocidas internacionalmente, que		
Texto original	Texto propuesto	justificación																												
"POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL USO DE SOFTWARE LIBRE Y CON CÓDIGO ABIERTO EN COLOMBIA Y SE DICTAN DISPOSICIONES PARA QUE LAS ENTIDADES PÚBLICAS PRIORICEN SU USO"	Sin modificaciones																													
Capítulo I - Disposiciones Generales	Sin modificaciones																													
Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como objeto promover el uso de programas informáticos con licenciamiento en software libre y de código abierto en Colombia; la promoción del desarrollo de capacidades científicas, tecnológicas e innovadoras asociadas a este tipo de software, en concordancia con la política nacional de ciencia, tecnología e innovación; y establecer medidas para que las entidades públicas prioricen su adopción cuando se evidencie que resulta más eficiente y económico para la Nación frente a las soluciones de software de																														
código cerrado o con licenciamiento privativo.																														
Artículo 2. Definiciones. Para los efectos de la presente ley, se entenderá por:	Sin modificaciones																													
a) Software Libre: Son programas de computadora que respetan la libertad de los usuarios y de la comunidad, permitiéndoles ejecutar, copiar, distribuir, estudiar, modificar y mejorar el software.																														
b) Código abierto: Es la característica de los programas de computadora en Software Libre cuyo código está diseñado de manera que sea accesible al público para garantizar la libertad de ejecutar, copiar, distribuir, estudiar, modificar y mejorar.																														
c) Licencias informáticas: Contrato que describe los derechos legales del uso autorizado de un programa de computadora con lo que se garantiza los derechos de propiedad intelectual tanto patrimoniales como morales.																														
d) Licencias en Software Libre: Son licencias informáticas reconocidas internacionalmente, que																														
<p>protegen la propiedad intelectual de las y los programadores, al tiempo que garantizan las libertades de uso, estudio, modificación y distribución para los usuarios y las comunidades. Estas licencias permiten reutilización del software bajo diferentes condiciones de licenciamiento, ampliamente aceptadas a nivel internacional.</p> <p>e) Licencias privativas o propietarias: Son licencias informáticas que, con el fin de proteger los derechos de propiedad intelectual de las y los desarrolladores, imponen restricciones a los usuarios y a las comunidades, prohibiéndoles el acceso al código fuente del programa, así como la posibilidad de ejecutarlo, copiarlo, distribuirlo, estudiarlo, modificarlo o mejorarlo libremente</p> <p>f) Interoperabilidad Capacidad de diferentes sistemas o componentes de software para comunicarse, intercambiar datos y utilizar la información que ha sido intercambiada de manera eficaz y</p>	<table border="1" data-bbox="837 1439 1450 2223"> <tr> <td>eficiente, permitiendo que diversos programas trabajen juntos, compartiendo información y funcionalidades sin restricciones significativas.</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Capítulo II - Promoción del Software Libre</td><td>Sin modificaciones</td><td></td></tr> <tr> <td>Artículo 3. Promoción y Fomento. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, promoverá la difusión, diseño y uso de programas informáticos con licenciamiento en software libre y con código abierto, mediante campañas de sensibilización, formación y capacitación dirigidas tanto a la ciudadanía como a servidores públicos, de acuerdo con las disponibilidades presupuestales.</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>Artículo 4. Incentivos para el Desarrollo de Software Libre. El Gobierno Nacional podrá establecer mecanismos de estímulo para las empresas, desarrolladores y entidades educativas que promuevan el desarrollo y uso de software libre y de código abierto.</td><td>Sin modificaciones</td><td></td></tr> <tr> <td>Capítulo III - Prioridad del Software Libre en Entidades Públicas</td><td>Sin modificaciones</td><td></td></tr> <tr> <td>Artículo 5. Evaluación de Eficiencia. Las entidades públicas</td><td></td><td></td></tr> </table>	eficiente, permitiendo que diversos programas trabajen juntos, compartiendo información y funcionalidades sin restricciones significativas.			Capítulo II - Promoción del Software Libre	Sin modificaciones		Artículo 3. Promoción y Fomento. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, promoverá la difusión, diseño y uso de programas informáticos con licenciamiento en software libre y con código abierto, mediante campañas de sensibilización, formación y capacitación dirigidas tanto a la ciudadanía como a servidores públicos, de acuerdo con las disponibilidades presupuestales.			Artículo 4. Incentivos para el Desarrollo de Software Libre. El Gobierno Nacional podrá establecer mecanismos de estímulo para las empresas, desarrolladores y entidades educativas que promuevan el desarrollo y uso de software libre y de código abierto.	Sin modificaciones		Capítulo III - Prioridad del Software Libre en Entidades Públicas	Sin modificaciones		Artículo 5. Evaluación de Eficiencia. Las entidades públicas													
eficiente, permitiendo que diversos programas trabajen juntos, compartiendo información y funcionalidades sin restricciones significativas.																														
Capítulo II - Promoción del Software Libre	Sin modificaciones																													
Artículo 3. Promoción y Fomento. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, promoverá la difusión, diseño y uso de programas informáticos con licenciamiento en software libre y con código abierto, mediante campañas de sensibilización, formación y capacitación dirigidas tanto a la ciudadanía como a servidores públicos, de acuerdo con las disponibilidades presupuestales.																														
Artículo 4. Incentivos para el Desarrollo de Software Libre. El Gobierno Nacional podrá establecer mecanismos de estímulo para las empresas, desarrolladores y entidades educativas que promuevan el desarrollo y uso de software libre y de código abierto.	Sin modificaciones																													
Capítulo III - Prioridad del Software Libre en Entidades Públicas	Sin modificaciones																													
Artículo 5. Evaluación de Eficiencia. Las entidades públicas																														

<p>deberán evaluar la eficiencia de los programas informáticos con licenciamiento en software libre y de código abierto en comparación con los programas informáticos pagos que usen en su entidad. Esta evaluación considerará aspectos como costos, seguridad, funcionalidad, escalabilidad y sostenibilidad, con base en un enfoque de conocimiento estratégico y soberanía tecnológica.</p> <p>Parágrafo. La evaluación realizada por las entidades deberá surtir un proceso de validación por parte del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones quien tendrá la responsabilidad de emitir un concepto técnico vinculante para la entidad que lo solicite.</p> <p>Artículo 6. Adopción Prioritaria. Cuando, de acuerdo con el concepto técnico emitido por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, se demuestre que los programas informáticos con licenciamiento en software libre y de código abierto resultan más eficientes y convenientes que los programas de licenciamiento pagos, las entidades públicas estarán obligadas a adoptarlos y utilizarlos.</p> <p>Para tal efecto, cada entidad deberá definir una ruta de migración progresiva que garanticé la continuidad de la operación institucional, el soporte técnico adecuado y la implementación de mecanismos de evaluación de impacto.</p> <p>Parágrafo. La evaluación y decisión deberán ser documentadas y publicadas para garantizar la</p>		<p>transparencia.</p> <p>Artículo 7. Procedimiento de Adopción. Las entidades públicas deberán seguir un procedimiento estandarizado para la adopción de los programas informáticos con licenciamiento en software libre y de código abierto, que incluirá:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Identificación de las necesidades tecnológicas. b) Comparación de soluciones de los programas informáticos con licenciamiento entre software libre y de código abierto y los programas informáticos con licenciamiento privativo o propietario c) Evaluación de eficiencia de cada solución. d) Solicitud de concepto técnico al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. e) Decisión fundamentada y documentada. f) Implementación y capacitación de los usuarios. <p>Artículo 8. Capacitación y Soporte. Parágrafo. El Gobierno Nacional definirá de manera específica las condiciones técnicas de cada uno de los anteriores literales, al igual que sus tiempos y responsables a través de la reglamentación de la presente ley.</p> <p>Capítulo IV - Facultades del Ministerio de Educación y del Sistema Nacional de Educación Superior</p> <p>Artículo 9. Promoción e Investigación. El Ministerio de Educación Nacional en</p>
<p>coordinación con el Ministerio de la Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, promoverán el uso del Software Libre y de Código Abierto en todos los niveles del sistema educativo. Con estricto respeto por la autonomía escolar, institucional y universitaria, así como el proyecto educativo institucional, se podrá incluir la integración del Software Libre en los planes de estudio, el desarrollo de proyectos de investigación relacionados y la formación de docentes en el uso de estas herramientas.</p> <p>Capítulo V - Creación de la Oficina de Difusión y Promoción del Software Libre</p> <p>Artículo 10. Coordinación de la unidad técnica de Difusión y Promoción del Software Libre. El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones designará una unidad técnica o dependencia existente en su interior para liderar las funciones de promoción, asesoría e interoperabilidad en materia de Software Libre.</p> <p>Esta unidad técnica será responsable de:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Diseñar y ejecutar campañas de sensibilización sobre los beneficios del software libre. b) Coordinar programas de formación y capacitación en software libre para servidores públicos y ciudadanos. c) Colaborar con el Ministerio de Educación y el Sistema Nacional de Educación Superior en la 	<p>Sin modificaciones</p>	<p>promoción e investigación del software libre.</p> <ul style="list-style-type: none"> d) Asesorar a las entidades públicas en la adopción e implementación del software libre. e) Promover la interoperabilidad de plataformas públicas a través de la coordinación en la implementación de programas en software libre o de código abierto. f) Emitir los conceptos técnicos vinculantes respecto a las evaluaciones de eficiencia que realicen las entidades públicas. g) Emitir informes periódicos de implementación de software libre y de código abierto en las entidades públicas, instituciones educativas y el impacto fiscal de la reducción en pago de licencias de software propietario. <p>Artículo 11. Informes Anuales. Las entidades públicas deberán presentar informes anuales sobre el uso y adopción del software libre, incluyendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Los resultados de las Evaluaciones de Eficiencia y las decisiones de adopción en cumplimiento de los Conceptos Técnicos del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones b) Los costos incurridos en el uso de software pago. c) Los costos asociados al desarrollo e implementación de software libre. <p>La justificación detallada de las entidades que contraten software</p>
		<p>Artículo 11. Informes Anuales. Las entidades públicas deberán presentar informes anuales sobre el uso y adopción del software libre, incluyendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> a1) Los resultados de las Evaluaciones de Eficiencia y las decisiones de adopción en cumplimiento de los Conceptos Técnicos del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones b1) Los costos incurridos en el uso de software pago. c1) Los costos asociados al desarrollo e implementación de software libre.

<p>pago, explicando por qué no utilizan software libre y el mecanismo planificado para transitar del software pago al libre.</p> <p>Artículo 12. Reglamentación. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, expedirá la reglamentación necesaria para la implementación de la presente ley en un plazo no mayor a seis meses a partir de su promulgación.</p> <p>Artículo 13. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>d) La justificación detallada de las entidades que contraten software pago, explicando por qué no utilizan software libre y el mecanismo planificado para transitar del software pago al libre.</p> <p>Sin modificaciones</p> <p>Sin modificaciones</p>
	<p>comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de voto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 79 de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecta la validez constitucional del trámite respectivo.</p> <p>(...) Así, pues, el mencionado art. 7º de la Ley 819 de 2003 se erige como una importante herramienta tanto para racionalizar el proceso legislativo como para promover la aplicación y en Cumplimiento de las leyes, así como la implementación efectiva de las políticas públicas. Pero ello no significa que pueda interpretarse que este artículo constituye una barrera para que el Congreso ejerza su función legislativa a una carga de trámite que recaiga sobre el legislativo exclusivamente.</p> <p>(...) Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso. (Sentencia C-315/08)</p>
<p>6. Proposición</p> <p>Por lo anteriormente expuesto presento ponencia positiva y propongo a los honorables Senadores miembros de la Comisión VI del Senado de la República, dar primer debate al proyecto de Ley N° 220 de 2025 SENADO “POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL USO DE SOFTWARE LIBRE Y CON CÓDIGO ABIERTO EN COLOMBIA Y SE DICTAN DISPOSICIONES PARA QUE LAS ENTIDADES PÚBLICAS PRIORICEN SU USO” con la modificación propuesta</p> <p>Atentamente,</p> <p> SANDRA RAMIREZ LOBO SILVA SENADORA DE LA REPÚBLICA</p>	<p>7. TEXTO PROUESTO PARA PRIMER DEBATE</p> <p>Proyecto de Ley N° 220 de 2025 SENADO “POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL USO DE SOFTWARE LIBRE Y CON CÓDIGO ABIERTO EN COLOMBIA Y SE DICTAN DISPOSICIONES PARA QUE LAS ENTIDADES PÚBLICAS PRIORICEN SU USO”</p> <p>EL CONGRESO COLOMBIA, DECRETA:</p> <p>Capítulo I - Disposiciones Generales</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como objeto promover el uso de programas informáticos con licenciamiento en software libre y de código abierto en Colombia; la promoción del desarrollo de capacidades científicas, tecnológicas e innovadoras asociadas a este tipo de software, en concordancia con la política nacional de ciencia, tecnología e innovación; y establecer medidas para que las entidades públicas prioricen su adopción cuando se evidencie que resulta más eficiente y económico para la Nación frente a las soluciones de software de código cerrado o con licenciamiento privativo.</p> <p>Artículo 2. Definiciones. Para los efectos de la presente ley, se entenderá por:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Software Libre: Son programas de computadora que respetan la libertad de los usuarios y de la comunidad, permitiéndoles ejecutar, copiar, distribuir, estudiar, modificar y mejorar el software. b) Código abierto: Es la característica de los programas de computadora en Software Libre cuyo código está diseñado de manera que sea accesible al público para garantizar la libertad de ejecutar, copiar, distribuir, estudiar, modificar y mejorar. c) Licencias informáticas: Contrato que describe los derechos legales del uso autorizado de un programa de computadora con lo que se garantiza los derechos de propiedad intelectual tanto patrimoniales como morales. d) Licencias en Software Libre: Son licencias informáticas reconocidas internacionalmente, que protegen la propiedad intelectual de las y los programadores,

<p>al tiempo que garantizan las libertades de uso, estudio, modificación y distribución para los usuarios y las comunidades. Estas licencias permiten reutilización del software bajo diferentes condiciones de licenciamiento, ampliamente aceptadas a nivel internacional.</p> <p>e) Licencias privativas o propietarias: Son licencias informáticas que, con el fin de proteger los derechos de propiedad intelectual de las y los desarrolladores, imponen restricciones a los usuarios y a las comunidades, prohibiéndoles el acceso al código fuente del programa, así como la posibilidad de ejecutarlo, copiarlo, distribuirlo, estudiarlo, modificarlo o mejorarlo libremente.</p> <p>f) Interoperabilidad Capacidad de diferentes sistemas o componentes de software para comunicarse, intercambiar datos y utilizar la información que ha sido intercambiada de manera eficaz y eficiente, permitiendo que diversos programas trabajen juntos, compartiendo información y funcionalidades sin restricciones significativas.</p> <p>Capítulo II - Promoción del Software Libre</p> <p>Artículo 3. Promoción y Fomento. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, promoverá la difusión, diseño y uso de programas informáticos con licenciamiento en software libre y con código abierto, mediante campañas de sensibilización, formación y capacitación dirigidas tanto a la ciudadanía como a servidores públicos, de acuerdo con las disponibilidades presupuestales.</p> <p>Artículo 4. Incentivos para el Desarrollo de Software Libre. El Gobierno Nacional podrá establecer mecanismos de estímulo para las empresas, desarrolladores y entidades educativas que promuevan el desarrollo y uso de software libre y de código abierto.</p> <p>Capítulo III - Prioridad del Software Libre en Entidades Públicas</p> <p>Artículo 5. Evaluación de Eficiencia. Las entidades públicas deberán evaluar la eficiencia de los programas informáticos con licenciamiento en software libre y de código abierto en comparación con los programas informáticos pagos que usen en su entidad. Esta evaluación considerará aspectos como costos, seguridad, funcionalidad, escalabilidad y sostenibilidad, con base en un enfoque de conocimiento estratégico y soberanía tecnológica.</p>	<p>Parágrafo. La evaluación realizada por las entidades deberá surtir un proceso de validación por parte del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones quien tendrá la responsabilidad de emitir un concepto técnico vinculante para la entidad que lo solicite.</p> <p>Artículo 6. Adopción Prioritaria. Cuando, de acuerdo con el concepto técnico emitido por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, se demuestre que los programas informáticos con licenciamiento en software libre y de código abierto resultan más eficientes y convenientes que los programas de licenciamiento pagos, las entidades públicas estarán obligadas a adoptarlos y utilizarlos.</p> <p>Para tal efecto, cada entidad deberá definir una ruta de migración progresiva que garantice la continuidad de la operación institucional, el soporte técnico adecuado y la implementación de mecanismos de evaluación de impacto.</p> <p>Parágrafo. La evaluación y decisión deberán ser documentadas y publicadas para garantizar la transparencia.</p> <p>Artículo 7. Procedimiento de Adopción. Las entidades públicas deberán seguir un procedimiento estandarizado para la adopción de los programas informáticos con licenciamiento en software libre y de código abierto, que incluirá:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Identificación de las necesidades tecnológicas. b) Comparación de soluciones de los programas informáticos con licenciamiento entre software libre y de código abierto y los programas informáticos con licenciamiento privativo o propietario c) Evaluación de eficiencia de cada solución. d) Solicitud de concepto técnico al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. e) Decisión fundamentada y documentada. f) Implementación y capacitación de los usuarios. <p>Artículo 8. Capacitación y Soporte. Parágrafo. El Gobierno Nacional definirá de manera específica las condiciones técnicas de cada uno de los anteriores literales, al igual que sus tiempos y responsables a través de la reglamentación de la presente ley.</p>
<p>Capítulo IV - Facultades del Ministerio de Educación y del Sistema Nacional de Educación Superior</p> <p>Artículo 9. Promoción e Investigación. El Ministerio de Educación Nacional en coordinación con el Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, promoverán el uso del Software Libre y de Código Abierto en todos los niveles del sistema educativo. Con estricto respeto por la autonomía escolar, institucional y universitaria, así como el proyecto educativo institucional, se podrá incluir la integración del Software Libre en los planes de estudio, el desarrollo de proyectos de investigación relacionados y la formación de docentes en el uso de estas herramientas.</p> <p>Capítulo V - Creación de la Oficina de Difusión y Promoción del Software Libre</p> <p>Artículo 10. Coordinación de la unidad técnica de Difusión y Promoción del Software Libre. El Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones designará una unidad técnica o dependencia existente en su interior para liderar las funciones de promoción, asesoría e interoperabilidad en materia de Software Libre.</p> <p>Esta unidad técnica será responsable de:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Diseñar y ejecutar campañas de sensibilización sobre los beneficios del software libre. b) Coordinar programas de formación y capacitación en software libre para servidores públicos y ciudadanos. c) Colaborar con el Ministerio de Educación y el Sistema Nacional de Educación Superior en la promoción e investigación del software libre. d) Asesorar a las entidades públicas en la adopción e implementación del software libre. e) Promover la interoperabilidad de plataformas públicas a través de la coordinación en la implementación de programas en software libre o de código abierto. f) Emitir los conceptos técnicos vinculantes respecto a las evaluaciones de eficiencia que realicen las entidades públicas. 	<p>g) Emitir informes periódicos de implementación de software libre y de código abierto en las entidades públicas, instituciones educativas y el impacto fiscal de la reducción en pago de licencias de software propietario.</p> <p>Capítulo VI - Disposiciones Finales</p> <p>Artículo 11. Informes Anuales. Las entidades públicas deberán presentar informes anuales sobre el uso y adopción del software libre, incluyendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> g) Los resultados de las Evaluaciones de Eficiencia y las decisiones de adopción en cumplimiento de los Conceptos Técnicos del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones h) Los costos incurridos en el uso de software pago. g) Los costos asociados al desarrollo e implementación de software libre. h) La justificación detallada de las entidades que contraten software pago, explicando por qué no utilizan software libre y el mecanismo planificado para transitar del software pago al libre. <p>Artículo 12. Reglamentación. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, expedirá la reglamentación necesaria para la implementación de la presente ley en un plazo no mayor a seis meses a partir de su promulgación.</p> <p>Artículo 13. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>

CARTAS DE ADHESIÓN

CARTA DE ADHESIÓN DE FIRMA COMO COAUTORA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 295 DE 2025 SENADO HONORABLE REPRESENTANTE CAROLINA GIRALDO BOTERO

por medio de la cual se modifica la Ley 136 de 1994 y la Ley 2200 de 2022, estableciendo una incompatibilidad sobreviniente para alcaldes y gobernadores por parentesco con congresistas.

Bogotá, D.C., 22 de octubre de 2025

Doctor
DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
 Secretario General
 Senado de la República

ASUNTO: Solicitud de adhesión de firma como coautora al proyecto de ley No. 295 de 2025 Senado

Respetado Dr. González,

En concordancia con en el artículo 154 de la Constitución Política de Colombia y con el artículo 140 de la Ley 5^a de 1992, y en mi calidad de representante a la Cámara por el departamento de Risaralda, le solicito amablemente **se adicione mi firma como coautora del Proyecto de Ley No. 295 de 2025 Senado** "Por medio de la cual se modifica la Ley 136 de 1994 y la Ley 2200 de 2022, estableciendo una incompatibilidad sobreviniente para alcaldes y gobernadores por parentesco con congresistas".

Atentamente,

CAROLINA GIRALDO BOTERO
 Representante a la Cámara por Risaralda

CONCEPTOS JURÍDICOS

CONCEPTO JURÍDICO DEL MINISTERIO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 265 DE 2024 CÁMARA, 463 DE 2025 SENADO

por medio del cual se establecen las principales líneas de gestión para el abordaje intersectorial de las Infecciones de Transmisión Sexual (ITS), el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.



MEMORANDO

Bogotá, D.C.

PARA: RODOLFO ENRIQUE SALAS
 DIRECTOR JURÍDICO
DE: VICEMINISTRO DE SALUD PÚBLICA Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS
 VICEMINISTRO DE PROTECCIÓN SOCIAL

ASUNTO: Consideraciones al Proyecto de Ley No. 265 de 2024 Cámara – 463 de 2025 Senado "Por medio del cual se establecen las principales líneas de gestión para el abordaje intersectorial de las Infecciones de Transmisión Sexual (ITS), el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones".

Estimado doctor,

Por medio de la presente, tomando en cuenta la posición técnica emitida por las Direcciones de Promoción y Prevención, de Regulación de la Operación del Aseguramiento en Salud, Riesgos Laborales y Pensiones, de Medicamentos y Tecnologías en Salud y de Prestación de Servicios y Atención Primaria, nos permitimos remitir pronunciamiento respecto al proyecto de ley del asunto en los siguientes términos:

1. FICHA TÉCNICA, TRÁMITE Y CONTENIDO DEL PROYECTO

La iniciativa fue radicada en el Congreso de la República el día 29 de agosto de 2024, por los Honorables Congresistas H.S Nadya Georgette Blel Scaff, H.S. Soledad Tamayo Tamayo, H.R. Germán Rogelio Rozo Anís, H.R. Piedad Correal Rubiano y la H.R. Juliana Aray Franco, y de acuerdo con el texto del informe para ponencia positiva para tercer debate, publicado en la Gaceta 892 de 5 de junio de 2025 (págs. 6 a 16), tiene como objeto el siguiente:

"[...] establecer las principales líneas de gestión para el abordaje intersectorial de las Infecciones de Transmisión Sexual (ITS), el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C, de forma que se garantice el acceso a la promoción, prevención, diagnóstico, atención, tratamiento, rehabilitación y palicación para las personas que viven con dichas infecciones o

en riesgo de adquirirlas, con especial énfasis en aquellas que se encuentran en contextos de vulnerabilidad".

1.1. Trámite procesal

El día 30 de octubre de 2024, fue aprobado el informe de ponencia para primer debate en sesión presencial de la Comisión VII Constitucional Permanente de la H. Cámara de Representantes, como consta en el acta No. 13, sin que se hiciera modificación alguna al texto propuesto, ni se presentaran proposiciones al mismo (Gaceta 2017 de 2024). En la misma fecha, fue designado como ponente único el H.R. Germán Rogelio Rozo Anís para segundo debate por la Mesa Directiva de la Cámara de Representantes mediante oficio CSCP 3.7-942-24.

En Sesión Plenaria Ordinaria del 13 de mayo de 2025, fue aprobado en Segundo Debate, con modificaciones, el Texto Definitivo del Proyecto. Lo cual, según consta en Acta de Sesión Plenaria Ordinaria número 240 de mayo 13 de 2025, previo su anuncio en Sesión Plenaria Ordinaria del 7 de mayo de 2025, correspondiente al Acta número 239.

La Comisión Séptima Constitucional Permanente del Senado recibió el expediente del Proyecto de Ley, el día 22 de mayo de 2025 y mediante oficio CSP-CS- 634 -2025 de 27 de mayo de 2025 se designó como ponente única a la H.S NADIA BLEL SCAFF. El informe de ponencia para tercer debate fue publicado en la Gaceta 892 ya mencionada, y realiza algunos ajustes.

1.2. Contenido del proyecto

Conforme al informe de ponencia para primer debate en Senado al Proyecto de Ley No. 463/2025 Senado, 265/24 Cámara, el proyecto de ley cuenta con 15 artículos como se enumera a continuación:

- Artículo 1: Objeto.
- Artículo 2: De la gestión integral intersectorial.
- Artículo 3: Objetivos.
- Artículo 4: Líneas de gestión integral.
- Artículo 5: De la participación de la comunidad en la respuesta.
- Artículo 6: De la articulación con la atención primaria en salud.
- Artículo 7: Plan Nacional de Respuesta.
- Artículo 8: Consejo Nacional de VIH Sida e infecciones de transmisión sexual.
- Artículo 9: Mecanismo de seguimiento o monitoreo.
- Artículo 10: Vigilancia.
- Artículo 11: Informes de seguimiento.
- Artículo 12: Fuentes de financiación.
- Artículo 13: Reglamentación.
- Artículo 14: Atención diferencial a mujeres.
- Artículo 15: Vigencia.

2. CONSIDERACIONES

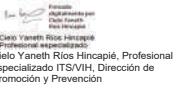
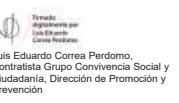
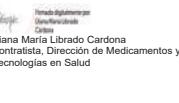
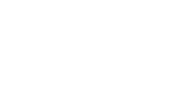
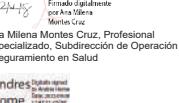
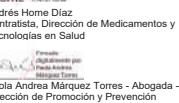
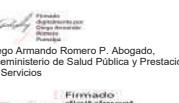
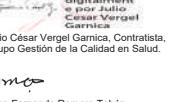
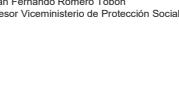
2.1. Antecedentes

<p>Una iniciativa similar había sido radicada por el Senado de la República y la Cámara de Representantes, con el número 163 de 2023 Cámara – 255 de 2022 Senado, siendo aprobado en sus cuatro debates. Sin embargo, fue archivada por trámite legislativo al no alcanzarse a aprobar el informe de conciliación de los textos aprobados en ambas plenarias del Congreso de la República, razón por la cual fue presentado nuevamente por los autores. En ese proceso, y previo a la radicación de la ponencia para primer debate en Cámara, se realizaron cinco mesas de trabajo entre el equipo del ponente, el equipo de la autora, representantes de ONUSIDA y los técnicos de este Ministerio, tanto de forma virtual como presencial. El día 3 de febrero de 2024, se realizó también un foro de socialización de la iniciativa con actores de la sociedad civil promovido por ONUSIDA con la participación de las unidades de trabajo legislativo del ponente y de la autora, así como del Ministerio de Salud y Protección Social, del cual se recogieron y resolvieron inquietudes con relación al contenido del proyecto y se hicieron ajustes pertinentes.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, el proyecto <i>sub examine</i> fue radicado en el Congreso de la República el día 28 de agosto de 2024, tal como consta en la Gaceta de Congreso 1520 de 22 de septiembre de 2024, con el siguiente objeto: “Por medio del cual se establecen las principales líneas de gestión para el abordaje intersectorial de las Infecciones de Transmisión Sexual (ITS), el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones” y se designó ponente único, tal y como fue indicado. Posteriormente, el día 30 de octubre de 2024, fue aprobado el informe de ponencia para primer debate en sesión presencial de la Comisión VII Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes, como consta en el acta No. 13, sin que se hiciera modificación alguna al texto propuesto, ni se presentaran proposiciones al mismo.</p> <p>En Sesión Plenaria Ordinaria del 13 de mayo de 2025, fue aprobado en Segundo Debate, con modificaciones, el Texto Definitivo del Proyecto. Lo cual, según consta en Acta de Sesión Plenaria Ordinaria número 240 de mayo 13 de 2025, previo su anuncio en Sesión Plenaria Ordinaria del 7 de mayo de 2025, correspondiente al Acta número 239.</p> <p>La Comisión Séptima Constitucional Permanente del Senado recibió el expediente del Proyecto de Ley, el día 22 de mayo de 2025 y mediante oficio CSP-CS- 634 -2025 de 27 de mayo de 2025 se designó como ponente única a la H.S NADIA BLEL SCAFF. El informe de ponencia para tercer debate fue publicado en la Gaceta 892 ya mencionada.</p>	<p>en riesgo de adquirirlas, con especial énfasis en aquellas que se encuentran en contextos de vulnerabilidad.</p> <p>riesgos y daños, diagnóstico, atención, tratamiento, rehabilitación y palaciación para las personas que viven con dichas infecciones o en riesgo de adquirirlas, con especial énfasis en aquellas que se encuentran en contextos de vulnerabilidad.</p> <p>Lo anterior, para abarcar los contextos de reducción de riesgos y daños, en una visión holística de la problemática.</p> <p>ARTÍCULO 2º. DE LA GESTIÓN INTEGRAL INTERSECTORIAL. Las entidades públicas y privadas del orden nacional y territorial, Entidades Prestadoras de Servicios de Salud – EPS o quien haga sus veces, en el marco de sus competencias, serán corresponsables de la ejecución de programas, acciones y/o estrategias articuladas con miras a la promoción de la salud y prevención de las Infecciones de Transmisión Sexual (ITS), el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C en el territorio nacional.</p> <p>ARTÍCULO 2º. DE LA GESTIÓN INTEGRAL INTERSECTORIAL. Las entidades públicas y privadas del orden nacional y territorial, Prestadores de Servicios de Salud – PSS, Entidades Administradoras de Planes de Beneficios – EAPB o quien haga sus veces, en el marco de sus competencias, serán corresponsables de la ejecución de programas, acciones y/o estrategias articuladas con miras a la promoción de la salud y prevención de las Infecciones de Transmisión Sexual (ITS), el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C en el territorio nacional.</p> <p>Se incluyen los actores de manera específica y amplia, de modo que contribuyan al proceso de gestión intersectorial.</p> <p>ARTÍCULO 3º. OBJETIVOS. Serán objetivos de la gestión integral intersectorial:</p> <p>1. Implementar y garantizar el acceso a todos los mecanismos de prevención combinada, desplegando simultánea y oportunamente, estrategias biomédicas, comportamentales y estructurales. Los diferentes sectores involucrados, así como las entidades territoriales del nivel departamental, distrital y municipal implementarán estrategias de prevención combinada frente al VIH/sida, las ITS, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C, conforme a las directrices, lineamientos y recomendaciones emitidas por el Ministerio de Salud y Protección Social.</p> <p>Cabe resaltar que es misional del Ministerio de Salud y Protección Social emitir las directrices técnicas en salud a través de normas, guías, vías clínicas, protocolos y recomendaciones emitidas por el Ministerio de Salud y Protección Social.</p>
<p>ARTÍCULO 1º. OBJETO. La presente ley tiene por objeto establecer las principales líneas de gestión para el abordaje intersectorial de las Infecciones de Transmisión Sexual (ITS), el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C, de forma que se garantice el acceso a la promoción, prevención, diagnóstico, atención, tratamiento, rehabilitación y palaciación para las personas que viven con dichas infecciones o en riesgo de adquirirlas.</p> <p>ARTÍCULO 1º. OBJETO. La presente ley tiene por objeto establecer las principales líneas de gestión para el abordaje intersectorial de las Infecciones de Transmisión Sexual (ITS), el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C, de forma que se garantice el acceso a la promoción, prevención, reducción de riesgos y daños, diagnóstico, atención, tratamiento, rehabilitación y palaciación para las personas que viven con dichas infecciones o en riesgo de adquirirlas, con especial énfasis en aquellas que se encuentran en contextos de vulnerabilidad.</p>	<p>Se sugiere modificar y complementar así:</p> <p>ARTÍCULO 1º. OBJETO. La presente ley tiene por objeto establecer las principales líneas de gestión para el abordaje intersectorial de las Infecciones de Transmisión Sexual (ITS), el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C, de forma que se garantice el acceso a la promoción, prevención, reducción de riesgos y daños, diagnóstico, atención, tratamiento, rehabilitación y palaciación para las personas que viven con dichas infecciones o en riesgo de adquirirlas, con especial énfasis en aquellas que se encuentran en contextos de vulnerabilidad.</p> <p>Se propone ampliar el alcance a los prestadores de servicios de salud y EAPB, más allá de las EPS y modificar así:</p> <p>ARTÍCULO 2º. DE LA GESTIÓN INTEGRAL INTERSECTORIAL. Las entidades públicas y privadas del orden nacional y territorial, Prestadores de Servicios de Salud – PSS, Entidades Administradoras de Planes de Beneficios – EAPB o quien haga sus veces, en el marco de sus competencias, serán corresponsables de la ejecución de programas, acciones y/o estrategias articuladas con miras a la promoción de la salud y prevención de las Infecciones de Transmisión Sexual (ITS), el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C en el territorio nacional.</p> <p>Se incluyen los actores de manera específica y amplia, de modo que contribuyan al proceso de gestión intersectorial.</p> <p>ARTÍCULO 3º. OBJETIVOS. Serán objetivos de la gestión integral intersectorial:</p> <p>1. Implementar y garantizar el acceso a todos los mecanismos de prevención combinada, desplegando simultánea y oportunamente, estrategias biomédicas, comportamentales y estructurales. Los diferentes sectores involucrados, así como las entidades territoriales del nivel departamental, distrital y municipal implementarán estrategias de prevención combinada frente al VIH/sida, las ITS, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C, conforme a las directrices, lineamientos y recomendaciones emitidas por el Ministerio de Salud y Protección Social.</p> <p>Cabe resaltar que es misional del Ministerio de Salud y Protección Social emitir las directrices técnicas en salud a través de normas, guías, vías clínicas, protocolos y recomendaciones emitidas por el Ministerio de Salud y Protección Social.</p>
<p>Salud y Protección Social y sociedades científicas nacionales e internacionales, cuando ello sea aplicable.</p> <p>2. Desarrollar estrategias, planes, programas y proyectos dirigidos a superar el estigma y la discriminación que enfrentan las personas en riesgo o afectadas por el VIH/sida, ITS, coinfección TB/VIH o hepatitis B y C, a fin de promover procesos educativos, de capacitación y de concienciación para reducir la vulnerabilidad ante los eventos prioritarios establecidos en la presente ley, con el objetivo de erradicar el estigma y la discriminación. Estas estrategias, planes, programas y proyectos serán destinados a la ciudadanía y a los profesionales que atienden estas infecciones.</p> <p>3. Estructurar e implementar mesas técnicas en los diferentes sectores como educación, justicia, salud, entre otros, para analizar e intervenir los determinantes sociales que influyen en la aparición de los eventos objeto de la presente Ley.</p> <p>4. Fortalecer el acceso de la población al diagnóstico oportuno del VIH/sida, las ITS, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C.</p> <p>5. Garantizar la atención integral, oportuna y el acceso a tratamiento a las personas diagnosticadas con VIH/sida, ITS, coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C, conforme a lo establecido en las normas, guías, vías clínicas, protocolos y lineamientos y recomendaciones emitidas por el Ministerio de Salud y Protección Social.</p> <p>6. Asegurar la operación de los sistemas de información existentes y desarrollar las herramientas que permitan transitar hacia el reporte de la información en tiempo real.</p> <p>7. Garantizar el acceso efectivo a los derechos que le asisten a las personas que viven con VIH/sida, ITS, coinfección TB/VIH, hepatitis B y C para la superación del estigma y la discriminación, el alcance de la igualdad, la equidad y el acceso a la información. La educación y la atención integral serán</p> <p>lineamientos, en cuya construcción el Ministerio incluye la participación de las Sociedades Científicas y toma en cuenta recomendaciones basadas en la evidencia incluidas en protocolos internacionales.</p> <p>Además, se sugiere adicionar la expresión “vías clínicas” en el ítem 5, por cuanto constituyen herramientas técnicas adoptadas por el Ministerio de Salud y Protección Social que orientan la atención integral, estandarizan intervenciones costoefectivas, y se basan en las guías, protocolos y lineamientos, facilitando su implementación operativa en los servicios de salud.</p> <p>De tal manera, se sugiere que dichos ítems queden así:</p> <p>1. Implementar y garantizar el acceso a todos los mecanismos de prevención combinada disponibles en el país y adoptados por la guía de práctica clínica y la vía clínica de VIH, desplegando simultánea y oportunamente, estrategias biomédicas, comportamentales y estructurales. Los diferentes sectores involucrados, así como las entidades territoriales del nivel departamental, distrital y municipal implementarán estrategias de prevención combinada frente a las ITS, el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C, conforme a las directrices, lineamientos y recomendaciones emitidas por el Ministerio de Salud y Protección Social.</p> <p>1. Implementar y garantizar el acceso a todos los mecanismos de prevención combinada disponibles en el país y adoptados por la guía de práctica clínica y la vía clínica de VIH, desplegando simultánea y oportunamente, estrategias biomédicas, comportamentales y estructurales. Los diferentes sectores involucrados, así como las entidades territoriales del nivel departamental, distrital y municipal implementarán estrategias de prevención combinada frente a las ITS, el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C, conforme a las directrices, lineamientos y recomendaciones emitidas por el Ministerio de Salud y Protección Social.</p> <p>Respecto al ítem 10 se sugiere eliminar la palabra “informar” dado que es mucho más amplio “capacitar”.</p>	<p>elementos centrales de dicha gestión.</p> <p>8. Fomentar la investigación social y el desarrollo científico, tecnológico y farmacéutico para la prevención, diagnóstico oportuno y atención integral del VIH/sida, las ITS, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C.</p> <p>9. Promover la participación y el liderazgo de las comunidades en los componentes biomédico, estructural y comportamental de la prevención combinada.</p> <p>10. Capacitar o informar al personal administrativo y de salud de las Entidades de Prestación de Servicios (EPS); Instituciones Prestadoras de Salud (IPS) e Instituciones hospitalarias, acerca de los derechos de los pacientes a los mecanismos de prevención combinada, especialmente a la profilaxis preexposición PrEP.</p> <p>11. Promover campañas educativas con enfoque diferencial dirigidas a la ciudadanía sobre la prevención, diagnóstico de VIH/sida, las ITS, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C; así como de los derechos y deberes que les asisten a los pacientes. Para tal fin, el Ministerio de Salud y Protección Social, en coordinación con el Ministerio de Educación Nacional y el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones serán los encargados.</p> <p>ARTÍCULO 4º. LÍNEAS DE GESTIÓN INTEGRAL. Corresponde a las entidades del orden nacional y territorial adelantar las siguientes líneas de gestión correspondientes al sector vinculado:</p> <p>1. SECTOR SALUD:</p> <p>a) Fortalecer las capacidades del Ministerio de Salud y Protección Social y las entidades territoriales en VIH/sida, ITS, coinfección TB/VIH, hepatitis B y C, incluyendo la sifilis gestacional y congénita, con referencia a la disponibilidad de talento humano en salud y recursos financieros que apalanquen la implementación y sostenibilidad de las intervenciones establecidas en esta ley.</p> <p>Las propuestas de ajuste en este artículo incluyen: eliminar el literal h), incorporándolo al literal a) de manera que se mantenga una estructura coherente y sin duplicidades en la formulación del artículo. La compra centralizada de todas las tecnologías en salud —incluidos medicamentos para ITS, VIH y hepatitis B y C, entre otros— debe enunciarse en los mismos términos y bajo los mismos supuestos generales que el resto de las tecnologías mencionadas (como pruebas</p>

<p>podrá realizar negociaciones o compras centralizadas de tecnologías en salud dentro de las cuales se incluyen pero no se limitan a preservativos femeninos y masculinos, pruebas rápidas, incluyendo el autotest, profilaxis preexposición y posexposición, elementos para kits de inyección de menor riesgo, medicamentos para el tratamiento de sobredosis y tratamientos de sustitución de opioides, medicamentos antirretrovirales (ARV) para la prevención y tratamiento del VIH, medicamentos para el tratamiento de la hepatitis B, C y otras ITS, entre otros, para ampliar la cobertura de oferta preventiva y atención integral del sistema de salud en acciones de tipo colectivo, comunitario o individual que contribuyan a la reducción del riesgo de infección por estos eventos.</p> <p>El Ministerio de Salud y Protección Social en conjunto con la ADRES, o quien haga sus veces, definirá los mecanismos que permitan el flujo de recursos desde las diferentes fuentes involucradas.</p> <p>b) Coordinar la operación de los sistemas de información relacionados con los eventos priorizados en la presente ley y desarrollar las herramientas que permitan el reporte de la información en tiempo real para el</p>	<p>respecto a los incumplimientos relacionados.</p> <p>f) Promover la eliminación de barreras de acceso a servicios médicos y tratamientos a partir del fomento de las acciones de telesalud, la implementación de canales de atención remota por medio de las tecnologías de información y telecomunicaciones disponibles y la difusión de campañas educativas para la prevención.</p> <p>g) Desarrollar programas o esquemas de acceso prioritario y permanencia en el sistema de salud a las personas migrantes, trabajadoras(as) sexuales, habitantes de calle, campesinos, indígenas, víctimas del conflicto armado, población transgénero y demás grupos poblacionales claves que viven con las ITS, el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C, incluyendo la implementación de acciones preventivas.</p> <p>h) El Ministerio de Salud y Protección Social podrá realizar negociaciones o compras centralizadas de medicamentos antirretrovirales (ARV) para el tratamiento o prevención del VIH en casos de desabastecimiento o según lo establezca la regulación vigente, así como de antivirales de acción directa para la hepatitis B, C y otras ITS.</p> <p>i) Fortalecer los procesos de planeación de los agentes del sistema de salud para la entrega oportuna de insumos como dispositivos médicos, medicamentos, entre otros, para la prevención, diagnóstico o atención integral de los eventos contemplados en la presente Ley.</p> <p>j) Actualizar bienalmente las guías de práctica clínica, vías clínicas, lineamientos y protocolos relativos a la promoción, prevención y atención integral del VIH/sida, la sífilis gestacional y congénita, las ITS, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C.</p> <p>k) Garantizar en el marco del Sistema Obligatorio de Garantía de Calidad en Salud la formación continua del talento humano en salud y otro personal, que participe en la atención en todas las fases de la prestación</p> <p>congénita, con referencia a la disponibilidad de talento humano en salud y recursos financieros que apalanquen la implementación y sostenibilidad de las intervenciones establecidas en esta ley.</p> <p>El Ministerio de Salud y Protección Social podrá realizar negociaciones o compras centralizadas de tecnologías en salud dentro de las cuales se incluyen, pero no se limitan, a preservativos femeninos y masculinos, pruebas rápidas, incluyendo el autotest, profilaxis preexposición y posexposición, elementos para kits de inyección de menor riesgo, medicamentos para el tratamiento de sobredosis y tratamientos de sustitución de opioides, medicamentos antirretrovirales (ARV) para la prevención y tratamiento del VIH, medicamentos para el tratamiento de la hepatitis B, C y otras ITS, entre otros, para ampliar la cobertura de oferta preventiva y atención integral del sistema de salud en acciones de tipo colectivo, comunitario o individual que contribuyan a la reducción del riesgo de infección por estos eventos.</p> <p>El Ministerio de Salud y Protección Social en conjunto con la ADRES, o quien haga sus veces, definirá los mecanismos que permitan el flujo de recursos desde las diferentes fuentes de financiación.</p> <p>Se corrige la redacción del ítem b, para que quede claro que hace referencia a los sistemas de información y se completa el párrafo con "y la toma oportuna de decisiones en salud pública", la cual es el objetivo principal del uso de la información generada a partir de los datos.</p> <p>b. Coordinar la operación de los sistemas de información relacionados con los eventos priorizados en la presente ley y desarrollar las herramientas que permitan el reporte de la información en tiempo real para el</p>										
<p>de servicios de salud a las personas diagnosticadas o en riesgo de infección de los eventos priorizados en la presente ley, incluyendo aspectos de enfoque diferencial y de derechos que promuevan una atención humanizada, respetuosa de los derechos humanos y libre de estigma y discriminación.</p> <p>l) Establecer las condiciones que posibiliten la contratación social de las organizaciones de base comunitaria y organizaciones no gubernamentales para la implementación de acciones de promoción de la salud, prevención de la enfermedad, detección temprana y apoyo a la atención de las personas en contextos de vulnerabilidad o que viven con los eventos contemplados en este proyecto de ley.</p> <p>m) Asegurar el suministro ininterrumpido de los tratamientos para las ITS de que trata la presente ley, incluso ante la falta de prescripción médica actualizada.</p> <p>n) El Ministerio de salud expedirá en los próximos 6 meses a la sanción de la presente ley, un lineamiento de funcionamiento para los dispositivos de base comunitarios dispuestos para atender a las personas que se inyectan sustancias con el objetivo de prevenir las transmisión de infecciones de transmisión sexual (ITS), VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C, así como la atención oportuna a diagnóstico positivo de alguna de estas enfermedades.</p> <p>Se proponen cambios en el literal c, teniendo en cuenta que lo que requiere sostenibilidad son las acciones que vienen siendo financiadas por la cooperación internacional. Tales acciones incluyen prevención, estudios de prevalencia, desarrollo de capacidades del talento humano en salud y fortalecimiento de las organizaciones de base comunitaria, entre otras, quedando dicho ítem así:</p> <p>c) Dar sostenibilidad a las acciones de salud pública que se realizan con apoyo de la cooperación internacional, particularmente en aspectos relacionados con prevención, generación del conocimiento, y desarrollo de capacidades del talento humano en salud y de las organizaciones de base comunitaria para la respuesta nacional ante estos eventos.</p> <p>Se proponen los siguientes ajustes en la redacción de los literales originalmente enunciados como f), i), j), y n), para hacer más comprensiva la protección en salud y utilizando términos más precisos, de la siguiente manera:</p> <p>f) Promover la eliminación de barreras de acceso a servicios de salud y tratamientos a partir del fomento de las acciones de telesalud, la implementación de canales de atención remota por medio de las tecnologías de información y telecomunicaciones disponibles y la difusión de campañas educativas para la prevención.</p> <p>i) h) Fortalecer los procesos de planeación de los agentes del sistema de salud para la entrega oportuna de tecnologías en salud, insumos, dispositivos médicos, medicamentos, entre otros, para la prevención, diagnóstico o atención integral de los</p>	<p>eventos contemplados en la presente ley.</p> <p>j) i) Actualizar cada 3 a 5 años, de acuerdo con la disponibilidad de nueva evidencia científica, las guías de práctica clínica, vías clínicas, lineamientos y protocolos relativos a la promoción, prevención y atención integral de las ITS, el VIH/sida, la sífilis gestacional y congénita, la Coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C.</p> <p>n) m) El Ministerio de Salud y Protección Social actualizará regularmente los lineamientos de funcionamiento para los dispositivos de base comunitaria dispuestos para atender a las personas que se inyectan sustancias psicoactivas con el objetivo de prevenir la transmisión de infecciones de transmisión sexual (ITS), VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C, así como la atención oportuna de las personas con diagnóstico positivo a alguno de estos eventos.</p> <p>Nota: Deberán renombrarse los ítems i), j), k), l), m), n) a partir de la eliminación del ítem h).</p> <table border="1"> <tr> <td>2. SECTOR EDUCACIÓN: [...]</td> <td>Sin comentarios</td> </tr> <tr> <td>3. SECTOR LABORAL: [...]</td> <td>Sin comentarios</td> </tr> <tr> <td>4. SECTOR JUSTICIA:</td> <td>Si bien corresponde a ese sector pronunciarse, se sugiere ajustar el literal b así:</td> </tr> <tr> <td>a) Implementar los planes, programas y proyectos de promoción de la salud y de prevención combinada de las ITS, VIH/sida, coinfección TB/VIH y hepatitis B y C en todos los centros penitenciarios que operan en el país.</td> <td>b) Garantizar a través de los servicios de salud carcelarios, el manejo integral y continuo de los eventos objeto de la presente ley, incluyendo el acceso a preservativos, profilaxis pre y posexposición, tratamiento antirretroviral, y demás tecnologías que reduzcan los riesgos relacionados, para todas las personas privadas de la libertad, independientemente de su sexo, orientación sexual o identidad de género.</td> </tr> <tr> <td>b) Garantizar a través de los servicios de salud carcelarios, el manejo integral y continuo de los eventos objeto de la presente ley, incluyendo el acceso a preservativos, profilaxis pre y posexposición, servicios de reducción de riesgos y daños, tratamiento antirretroviral, y demás tecnologías que reduzcan los riesgos relacionados, para todas las personas privadas de la libertad, independientemente de su sexo, orientación sexual o identidad de género.</td> <td>Lo anterior en coherencia con la modificación sugerida al objeto.</td> </tr> </table>	2. SECTOR EDUCACIÓN: [...]	Sin comentarios	3. SECTOR LABORAL: [...]	Sin comentarios	4. SECTOR JUSTICIA:	Si bien corresponde a ese sector pronunciarse, se sugiere ajustar el literal b así:	a) Implementar los planes, programas y proyectos de promoción de la salud y de prevención combinada de las ITS, VIH/sida, coinfección TB/VIH y hepatitis B y C en todos los centros penitenciarios que operan en el país.	b) Garantizar a través de los servicios de salud carcelarios, el manejo integral y continuo de los eventos objeto de la presente ley, incluyendo el acceso a preservativos, profilaxis pre y posexposición, tratamiento antirretroviral, y demás tecnologías que reduzcan los riesgos relacionados, para todas las personas privadas de la libertad, independientemente de su sexo, orientación sexual o identidad de género.	b) Garantizar a través de los servicios de salud carcelarios, el manejo integral y continuo de los eventos objeto de la presente ley, incluyendo el acceso a preservativos, profilaxis pre y posexposición, servicios de reducción de riesgos y daños, tratamiento antirretroviral, y demás tecnologías que reduzcan los riesgos relacionados, para todas las personas privadas de la libertad, independientemente de su sexo, orientación sexual o identidad de género.	Lo anterior en coherencia con la modificación sugerida al objeto.
2. SECTOR EDUCACIÓN: [...]	Sin comentarios										
3. SECTOR LABORAL: [...]	Sin comentarios										
4. SECTOR JUSTICIA:	Si bien corresponde a ese sector pronunciarse, se sugiere ajustar el literal b así:										
a) Implementar los planes, programas y proyectos de promoción de la salud y de prevención combinada de las ITS, VIH/sida, coinfección TB/VIH y hepatitis B y C en todos los centros penitenciarios que operan en el país.	b) Garantizar a través de los servicios de salud carcelarios, el manejo integral y continuo de los eventos objeto de la presente ley, incluyendo el acceso a preservativos, profilaxis pre y posexposición, tratamiento antirretroviral, y demás tecnologías que reduzcan los riesgos relacionados, para todas las personas privadas de la libertad, independientemente de su sexo, orientación sexual o identidad de género.										
b) Garantizar a través de los servicios de salud carcelarios, el manejo integral y continuo de los eventos objeto de la presente ley, incluyendo el acceso a preservativos, profilaxis pre y posexposición, servicios de reducción de riesgos y daños, tratamiento antirretroviral, y demás tecnologías que reduzcan los riesgos relacionados, para todas las personas privadas de la libertad, independientemente de su sexo, orientación sexual o identidad de género.	Lo anterior en coherencia con la modificación sugerida al objeto.										

<p>c) Promover espacios de formación en derechos y garantías desarrollados en la presente ley, dirigidos a los funcionarios y empleados judiciales, para brindar una administración de justicia consciente de los retos y estigmas que enfrentan los grupos poblacionales que viven con ITS, VIH/sida, coinfección TB/VIH.</p>	<p>CON LA ATENCIÓN PRIMARIA EN SALUD. Los prestadores de salud públicos, privados y mixtos que desarrollen acciones enmarcadas dentro de la atención primaria en salud, deberán garantizar la inclusión dentro de su oferta de servicios de acciones promocionales y preventivas relacionadas con la sexualidad, salud sexual y reproductiva, incluyendo los elementos de prevención combinada para los eventos contemplados en esta ley, así como garantizar estrategias de formación continuada a su personal, que incluyan un enfoque diferencial, de derechos, de eliminación del estigma y la discriminación y de violencia basada en género.</p>
<p>5. SECTOR INCLUSIÓN SOCIAL, IGUALDAD Y EQUIDAD: [...] 6. SECTOR TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LA COMUNICACIÓN: [...] 7. SECTOR DE CIENCIAS Y TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN: [...]</p>	<p>Sin comentarios, se sugiere verificar con el sector competente.</p>
<p>PARÁGRAFO PRIMERO. Las presentes líneas de gestión integral estarán a cargo del organismo rector o cartera ministerial del sector correspondiente de acuerdo con la estructura de la Administración Pública.</p>	<p>Se sugiere definir en cada sector la responsabilidad de las acciones señaladas.</p>
<p>ARTÍCULO 5°. DE LA PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD EN LA RESPUESTA. Las organizaciones lideradas por la comunidad podrán participar en la respuesta a las ITS, el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C, en alguna de las siguientes formas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ejecutores del plan de intervenciones colectivas, previo cumplimiento de la normativa vigente. 2. Constituirse como prestadores de servicios de salud o quien haga sus veces, en el marco de la normativa vigente. 3. Actuar como gestores comunitarios en salud o su equivalente, para facilitar el acceso a servicios sociales y de salud requeridos de acuerdo con los lineamientos que se expidan para tal efecto por parte del Ministerio de Salud y Protección Social. 4. Hacer parte de los espacios definidos de participación social y comunitaria. 	<p>Se propone ajustar el numeral 4 y adicionar al final del artículo, para especificar el alcance así: "Para ello, se dispondrán mecanismos para su fortalecimiento, incluyendo capacitación y acompañamiento técnico por parte del Estado" quedando así:</p> <p><i>4. Hacer parte de los Consejos Territoriales de Salud, Mesas de Participación Comunitaria y otros mecanismos existentes de participación social y comunitaria para asegurar que la comunidad tenga una voz efectiva en la toma de decisiones.</i></p> <p><i>Para ello, se dispondrán mecanismos para su fortalecimiento, incluyendo capacitación y acompañamiento técnico por parte del Estado.</i></p> <p>Se especifica, así, el alcance.</p>
<p>ARTÍCULO 6°. DE LA ARTICULACIÓN CON LA ATENCIÓN PRIMARIA EN SALUD. Los prestadores de salud públicos, privados y mixtos que desarrollen acciones enmarcadas</p>	<p>Se propone agregar un párrafo que señale lo siguiente:</p> <p>ARTÍCULO 6°. DE LA ARTICULACIÓN</p>
<p>Nacional de VIH Sida e infecciones de transmisión sexual o el organismo que haga sus veces, sesionará como mínimo cada seis (6) meses o antes a solicitud de sus integrantes, y será el ente articulador de la gestión integral o intersectorial de las Infecciones de Transmisión Sexual (ITS), el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C en el territorio nacional. Además de las funciones establecidas en el marco normativo vigente, desarrollará las siguientes:</p> <p>a) Desarrollar en el marco de la política pública medidas orientadas a la eliminación de las barreras de acceso al ejercicio pleno de derechos fundamentales de las personas con las ITS, el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C, en especial, a la salud, el trabajo y educación.</p> <p>b) Promover el uso de la información estadística y epidemiológica para definir o fortalecer las acciones de políticas públicas relacionadas con las ITS, el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C.</p> <p>c) Coordinar los mecanismos para la participación intersectorial en las actividades de prevención combinada y atención integral dirigidas a las personas afectadas y en riesgo de ITS, VIH/sida, coinfección TB/VIH y hepatitis B y C.</p> <p>d) Realizar el seguimiento y evaluación del Plan Nacional de respuesta ante las ITS, el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C.</p> <p>e) Apoyar la gestión de recursos para la respuesta nacional ante las ITS, el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C.</p> <p>f) Prestar la asesoría técnica que se le solicite para la elaboración de proyectos, acuerdos o convenios internacionales.</p> <p>g) Vigilar el cumplimiento de la Política pública" a "Plan Nacional de Respuesta" dado que estos eventos no tienen una política aparte, sino que están cobijados por la Política Nacional de Sexualidad, Derechos Sexuales y Derechos Reproductivos, quedando así:</p> <p><i>g) Vigilar el cumplimiento del Plan Nacional de respuesta ante las ITS, el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C.</i></p> <p>Se propone ajustar el parágrafo sin mencionar las sociedades científicas que han de participar dado que se corre el riesgo de dejar asociaciones relevantes tales como la Asociación Colombiana de Hepatología (respecto a las hepatitis virales) y la Sociedad Colombiana de Neumología (para el caso de la tuberculosis) u otras que puedan surgir. Por tanto, se sugiere dejar el parágrafo de la siguiente manera:</p> <p><i>Parágrafo: El Gobierno Nacional garantizará la participación de los ciudadanos, organizaciones de base comunitaria, representantes de poblaciones clave y vulnerables, asociaciones de pacientes, sociedades científicas y otros actores relacionados con las acciones mencionadas y los eventos priorizados en esta ley, en el Consejo Nacional de VIH/Sida e infecciones de transmisión sexual.</i></p>	<p>h) Generar informes con recomendaciones de carácter vinculante a quien corresponda frente al cumplimiento del Plan Nacional de Respuesta ante las ITS, el VIH/sida, la coinfección por TB/VIH y las hepatitis B y C.</p> <p>Parágrafo: El Gobierno Nacional garantizará la participación de los ciudadanos, organizaciones de base comunitaria, asociaciones de pacientes y sociedades científicas de áreas de Infectología, Pediatría, Ginecología y Medicina Familiar en el Consejo Nacional de VIH Sida e infecciones de transmisión sexual.</p> <p>ARTÍCULO 9°. MECANISMO DE SEGUIMIENTO O MONITOREO. El Ministerio de Salud y Protección Social adoptará el sistema de información de actividades comunitarias y colectivas en salud sexual y reproductiva (SISCOSSR) para monitorear el avance de la respuesta nacional, departamental, distrital y municipal en materia de acceso a las acciones de prevención combinada y otras dirigidas a las personas afectadas y en riesgo de ITS, VIH/sida, coinfección TB/VIH y hepatitis B y C. Para su implementación, el sistema de información de actividades comunitarias y colectivas en salud sexual y reproductiva (SISCO-SSR) deberá articularse con las herramientas y sistemas de información actualmente existentes a cargo de las entidades respectivas.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Salud y Protección Social emitirá las disposiciones dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta ley, necesarias para garantizar el seguimiento y monitoreo de manera oportuna, precisa y continua, a través del SISCOSSR y las demás fuentes de información disponibles.</p> <p>ARTÍCULO 10°. VIGILANCIA. Las Personerías Municipales y Distritales, con el apoyo de la Defensoría del Pueblo, ejercerán la vigilancia del cumplimiento a lo ordenado en la presente ley y emitirán las alertas a la autoridad competente en caso de ser necesario. La Superintendencia Nacional de Salud, en el marco de sus funciones, ejercerá las acciones de Inspección, Vigilancia y Control de las competencias atribuibles al</p> <p>El artículo 10° ratifica las funciones que ya poseen las personerías, la Defensoría del Pueblo y la Superintendencia Nacional de Salud. Se debe verificar la necesidad de este artículo.</p>

<p>sector salud.</p> <p>ARTÍCULO 11. INFORMES DE SEGUIMIENTO. El Ministerio de Salud y Protección Social, en el marco de la conmemoración del Día Nacional de Respuesta al VIH y el Sida, presentará un informe anual sobre la implementación y avance del Plan Nacional de Respuesta a las Comisiones Séptimas Constitucionales Permanentes de Senado y de Cámara de Representantes y dispondrá informes públicos para consulta por parte de la población general.</p> <p>ARTÍCULO 12. FUENTES DE FINANCIACIÓN. El Gobierno Nacional apropiará los recursos para la implementación del Plan Nacional de Respuesta ante las ITS, el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C, incluidas las acciones de compra centralizada que se estimen pertinentes en el marco de esta ley, de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo. En todo caso, los recursos presupuestados y las metas de cobertura anualmente no podrán ser menores a los invertidos en la vigencia inmediatamente anterior. Las entidades del orden nacional y territorial podrán incluir en su proceso anual de planeación y programación presupuestal, los recursos destinados para la implementación de la presente Ley.</p> <p>ARTÍCULO 13. REGLAMENTACIÓN. El Ministerio de Salud y Protección Social, el Ministerio de Educación, el Ministerio de la Igualdad y la Equidad, El Ministerio de Justicia, El Ministerio de Ciencias, Tecnologías e innovación, y demás entidades del orden nacional que estén involucradas en la implementación de acciones dispuestas en la presente ley, contarán con un plazo máximo de seis meses para reglamentar las distintas disposiciones contenidas en la presente ley, que así lo requieran.</p>	<p>Sin comentarios.</p> <p>El artículo 12 es particularmente importante dado que las acciones que se contemplan en este proyecto de Ley y aquellas que se encuentran en el Plan Nacional de Respuesta, solo podrán ser implementadas en la medida en que se apropien recursos.</p> <p>Aunque la mayor parte de las acciones incluidas en el proyecto consideran intervenciones que ya se encuentran cubiertas por alguna fuente de financiación tales como el Sistema General de Participaciones o la Unidad de Pago por Capitación, algunas intervenciones puntuales requerirán recursos adicionales dentro del sector salud y en los otros sectores aquí mencionados.</p> <p>En este artículo se sugiere que se incluya la frase "o quien haga sus veces" con relación al Ministerio de la Igualdad y la Equidad quedando el artículo así:</p> <p>Artículo 13º. REGLAMENTACIÓN. El Ministerio de Salud y Protección Social, el Ministerio de Educación, el Ministerio de la Igualdad y la Equidad o quien haga sus veces, el Ministerio de Justicia, el Ministerio de Ciencias, Tecnologías e Innovación, y demás entidades del orden nacional que estén involucradas en la implementación de acciones dispuestas en la presente ley, contarán con un plazo máximo de seis meses para reglamentar las distintas disposiciones contenidas en la presente ley, que así lo requieran.</p>	<p>Se debe reiterar que la facultad reglamentaria es permanente, como lo destacó la Sentencia C-1005 de 2008, MP Humberto Sierra</p> <p>ARTÍCULO 14. ATENCIÓN DIFERENCIAL A MUJERES: La gestión integral incorporará un enfoque de equidad de género y acciones afirmativas para garantizar la igualdad de oportunidades y el acceso sin discriminación de las mujeres a los servicios de prevención, diagnóstico y atención integral de las ITS, el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C, especialmente en temas de salud sexual y reproductiva, ejercicio de derechos sexuales y acceso a servicios de apoyo psicosocial.</p> <p>ARTÍCULO 15. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Sin comentarios</p> <p>Sin comentarios</p> <p>Sin comentarios</p>
<p>a. Normatividad Relacionada</p> <p>Este proyecto de Ley se relaciona con las siguientes normas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ley 972 de 2005, "Por la cual se adoptan normas para mejorar la atención por parte del Estado colombiano de la población que padece de enfermedades ruinosas o catastróficas, especialmente el VIH/Sida". • Decreto 1543 de 1997 "Por el cual se reglamenta el manejo de la infección por el Virus de Inmunodeficiencia Humana (VIH), el Síndrome de la Inmunodeficiencia Adquirida (SIDA) y las otras Enfermedades de Transmisión Sexual (ETS)" del cual permanecen vigentes los artículos 46 a 54. • Decreto 780 de 2016 "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Salud y Protección Social" el cual adoptó la mayor todos los artículos incluidos en el Decreto 1543 de 1997 excepto los artículos 46 a 54 de la misma norma. • Resolución 1692 de 2017 "Por la cual se establecen los criterios para la compra centralizada, distribución y suministro de medicamentos para la hepatitis C crónica y el seguimiento a los pacientes diagnosticados con dicha patología y se dictan otras disposiciones". • Resolución 1314 de 2020 "Por la cual se adoptan los lineamientos para la realización de pruebas rápidas fuera del laboratorio clínico para el diagnóstico de la infección por VIH, sífilis, hepatitis B y hepatitis C". • Resolución 1579 de 2023 "Por medio de la cual se declara la existencia de razones de interés público para someter una patente de los medicamentos cuyo principio activo es el Dolutegravir a licencia obligatoria en la modalidad de uso gubernamental" • Resolución 2164 de 2024, Por la cual se establecen los criterios para la compra centralizada, distribución y suministro de los medicamentos antirretrovirales para VIH y el seguimiento a las poblaciones incluidas en la Resolución 1579 de 2023 y se dictan otras disposiciones. 			
<p><i>En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces.</i></p> <p>Por lo anterior, en el análisis de impacto fiscal de la norma propuesta se deben analizar tres requisitos indispensables, a saber:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. Cuantificación de los costos fiscales, es decir, la determinación en moneda corriente del gasto contenido en el proyecto. ii. Determinación de la fuente adicional de ingresos públicos que permita la financiación del gasto estipulado en la propuesta. iii. Concepto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público sobre la conformidad de los requisitos anteriores con el marco fiscal de mediano plazo, el cual podrá presentarse en cualquier momento del trámite legislativo. <p>Para cumplir con el mandato señalado en la Ley 819 de 2003, es necesario que, tanto en la exposición de motivos del proyecto de Ley como en las ponencias de trámite respectivas, se incluyan expresamente los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional con la cual se garantizará el cumplimiento de las disposiciones contenidas en la propuesta legislativa. En este sentido, es necesario contar con el concepto del Ministro de Hacienda y Crédito Público, frente a la consistencia de los costos fiscales y la fuente de ingreso, en concordancia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, en atención a lo previsto, entre otras, en la sentencia C-161 de 2024.</p>			
<p>4. IMPACTO FISCAL</p> <p>La propuesta legislativa tiene un impacto económico y fiscal dado que estima la destinación de recursos para mantener las atenciones en salud a las personas que viven con ITS, VIH, coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C, independientemente de su afiliación o vinculación al sistema de salud, por lo que se debe tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003, el cual establece:</p> <p><i>"Artículo 7º. Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.</i></p> <p>Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.</p> <p>El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.</p> <p>Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberán contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.</p> <p>5. CONCLUSIÓN</p> <p>El proyecto de ley se considera CONVENIENTE CON AJUSTES, toda vez que, la propuesta es un avance frente a la garantía del derecho a la salud a las personas que viven con ITS, VIH, coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C, particularmente en aquellos eventos que al momento no tienen cura y requieren tratamiento de por vida. No obstante, se reitera la importancia de acoger los argumentos expuestos así como considerar el pronunciamiento de la autoridad fiscal</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>Firmado digitalmente por Jaime Hernán Urrego Rodríguez JAIME HERNÁN URREGO RODRÍGUEZ SALDARRIAGA Viceministro de Salud Pública y Prestación de Servicios</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>Firmado digitalmente por Luis Alberto Martínez Saldarriaga LUIS ALBERTO MARTÍNEZ Viceministro de Protección Social</p> </div> </div> <p>Anexo(s): Gaceta 892 del 5 de junio de 2025.</p> <p>Elaboró _____ Revisó _____ Aprobó _____</p>			

 <p>César Yaneth Ríos Hincapíe, Profesional especializado ITS/VIH, Dirección de Promoción y Prevención</p>  <p>Sidia Caicedo Traslavina, contratista ETMI Plus, Grupo, Sexualidad, Derechos Sexuales y Derechos Reproductivos, Dirección de Promoción y Prevención</p>  <p>Luis Eduardo Correa Perdomo, Contratista Grupo Convivencia Social y Ciudadanía, Dirección de Promoción y Prevención</p>  <p>Diana María Librado Cardona, Contratista, Dirección de Medicamentos y Tecnologías en Salud</p>  <p>Andrés Horne Díaz, Contralista, Dirección de Medicamentos y Tecnologías en Salud</p>  <p>Paola Andrea Márquez Torres - Abogada - Dirección de Promoción y Prevención</p>  <p>Diego Armando Romero P., Abogado, Viceministerio de Salud Pública y Prestación de Servicios</p>  <p>Julio César Vergel Gómez, Contratista, Grupo Gestión de la Calidad en Salud.</p>  <p>Juan Fernando Romero Tobón, Asesor Viceministerio de Protección Social</p>	 <p>Ricardo Luque Núñez, Coordinador Grupo Sexualidad, Derechos Sexuales y Derechos Reproductivos.</p>  <p>Nubia Beatriz Bautista, Coordinadora Coordinadora Grupo Convivencia Social y Ciudadanía.</p>  <p>Ana Milena Montes Cruz, Profesional Especializado, Subdirección de Operación del Aseguramiento en Salud</p>  <p>Andrés Horne Díaz, Contralista, Dirección de Medicamentos y Tecnologías en Salud</p>  <p>Paola Andrea Márquez Torres - Abogada - Dirección de Promoción y Prevención</p>  <p>Daniel Felipe Soto Mejía, Director de Regulación de la Operación del Aseguramiento en Salud, Riesgos Laborales y Pensiones</p>  <p>David Scott Jervis Lalabé, Director de Prestación de Servicios y Atención Primaria</p>	<p>Comisión Séptima Constitucional Permanente</p> <p>LA COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA. - Bogotá D.C., a los (21) días del mes de octubre del año dos mil veinticinco (2025) - En la presente fecha se autoriza la publicación en Gaceta del Congreso de la República, la siguiente consideración:</p> <p>CONCEPTO: CONSIDERACIONES</p> <p>REFRENDOADO POR: VICEMINISTRO DE SALUD PÚBLICA Y PRESTACIÓN DE SERVICIOS DR JAIME HERNÁN URREGO RODRÍGUEZ, VICEMINISTRO DE PROTECCIÓN SOCIAL DR LUIS ALBERTO MARTÍNEZ SALARRIAGA</p> <p>NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY: 463/2025 Senado, 265/2024 Cámara</p> <p>TITULO DEL PROYECTO: "POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LAS PRINCIPALES LÍNEAS DE GESTIÓN PARA EL ABORDAJE INTERSECTORIAL DE LAS INFECCIONES DE TRANSMISIÓN SEXUAL (ITS), EL VIH/SIDA, LA COINFECCIÓN TB/VIH Y LAS HEPATITIS B Y C EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</p> <p>NÚMERO DE FOLIOS: DIECINUEVE (19) FOLIOS</p> <p>Lo anterior, en cumplimiento de lo ordenado en el inciso 5º del artículo 2º de la Ley 1431 de 2011.</p> <p>El secretario</p> <p style="text-align: right;"><i>Praxere José Espino Rey</i></p> <p>PRAXERE JOSÉ OSPINO REY Secretario General Comisión Séptima Senado de la República</p>
--	--	---

CONTENIDO

Gaceta número 2016 - Miércoles, 22 de octubre de 2025

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de Ley número 18 de 2025 Senado, por medio de la cual se adoptan medidas sobre el paso por estaciones de peajes, se establece la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías I y II y se dictan otras disposiciones. 1

Informe de ponencia positiva para primer debate al Proyecto de Ley número 220 de 2025 Senado, por medio de la cual se promueve el uso de software libre y con Código Abierto en Colombia y se dictan disposiciones para que las entidades públicas prioricen su uso. 11

CARTAS DE ADHESIÓN

Carta de adhesión de firma como coautora al proyecto de Ley número 295 de 2025 Senado Honorable Representante Carolina Giraldo Botero, por medio de la cual se modifica la Ley 136 de 1994 y la Ley 2200 de 2022, estableciendo una incompatibilidad sobrevenida para alcaldes y gobernadores por parentesco con congresistas..... 19

CONCEPTOS JURÍDICOS

Concepto jurídico del Ministerio de Salud y Protección Social al Proyecto de Ley número 265 de 2024 Cámara, 463 de 2025 Senado, por medio del cual se establecen las principales líneas de gestión para el abordaje intersectorial de las Infecciones de Transmisión Sexual (ITS), el VIH/sida, la coinfección TB/VIH y las hepatitis B y C en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones. 19