REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - Nº 756 | Bogotá, D. C., miércoles, 21 de mayo de 2025 | EDICIÓN DE 24 PÁGINAS

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

INFORMES DE CONCILIACIÓN

INFORME DE CONCILIACIÓN PARA EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 09 DE 2023 SENADO/207 DE 2024 CÁMARA

mediante la cual se modifica la Ley 1523 de 2012, reconociendo e incluyendo a los animales dentro de la política de gestión de riesgos de desastre y se dictan otras disposiciones.

INFORME DE CONCILIACIÓN PARA EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 009 DE 2023 SENADO/207 DE 2024 CÁMARA.

"*Mediante la cual se modifica la ley 1523 de 2012, reconociendo e incluyendo a los animales dentro de la política de gestión de riesgos de desastre y se dictan otras disposiciones*"

Honorable Senador:
EFRAÍN CEPEDA
Presidente
Senado de la República

Honorable Representante:
JAIME RAÚL SALAMANCA
Presidente
Cámara de Representantes

Referencia. Informe de conciliación para el Proyecto de Ley 009 de 2023 Senado/ 207 de 2024 Cámara "Mediante la cual se modifica la Ley 1523 de 2012, reconociendo e incluyendo a los animales dentro de la política de gestión de riesgos de desastre y se dictan otras disposiciones"

Respetados presidentes,

Dando cumplimiento a la designación efectuada por las Presidentes del Senado y la Cámara de Representantes de Colombia, y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 161 de la Constitución Política y 186 de la Ley V de 1992, los suscritos congresistas, sometemos a consideración de las plenarias del Senado y la Cámara de Representantes, el texto conciliado del proyecto de ley de la referencia, para dar continuidad al trámite correspondiente.

Cordialmente,

ESMERALDA HERNÁNDEZ SILVA
Senadora de la República

CRISTOBAL CAICEDO
Representante a la Cámara

INFORME DE CONCILIACIÓN PARA EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 009 DE 2023 SENADO/207 DE 2024 CÁMARA.

"*Mediante la cual se modifica la ley 1523 de 2012, reconociendo e incluyendo a los animales dentro de la política de gestión de riesgos de desastre y se dictan otras disposiciones*"

En cumplimiento de la designación realizada por las Honorables Mesas Directivas del Senado y Cámara de Representantes de Colombia, a continuación se ofrece una propuesta unificada del texto definitivo del proyecto de ley de la referencia, tomando como base los textos aprobados en cada una de estas corporaciones:

TEXTO APROBADO EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA	TEXTO APROBADO EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO QUE SE ACOGE
TÍTULO: Mediante la cual se modifica la ley 1523 de 2012, reconociendo e incluyendo a los animales dentro de la política de gestión de riesgos de desastre y se dictan otras disposiciones	TÍTULO: Mediante la cual se modifica la ley 1523 de 2012, reconociendo e incluyendo a los animales dentro de la politica de gestión de riesgos de desastre y se dictan otras disposiciones	No hay diferencia entre los textos
ARTÍCULO 1. Objeto: La presente ley modifica la ley 1523 de 2012, "Por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres" con el propósito de incluir a los animales como sujetos destinatarios de las medidas de atención y prevención en el marco de esta política. En todo caso, la aplicación de la presente ley no podrá ir en contra del principio de la primacía de la vida humana.	ARTÍCULO 1. Objeto: La presente ley modifica la ley 1523 de 2012, "Por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones" con el propósito de incluir a los animales como sujetos destinatarios de las medidas de atención y prevención en el marco de esta política.	Se acoge el texto aprobado por la Cámara de Representantes

ARTÍCULO 2: Modifíquese el artículo 1 de la Ley 1523 de 2012, el cual quedará de la siguiente manera: De la gestión del riesgo de desastres. La gestión del riesgo de desastres, en adelante la gestión del riesgo, es un proceso social orientado a la formulación, ejecución, seguimiento y evaluación de políticas, estrategias, planes, programas, regulaciones, instrumentos, medidas y acciones permanentes para el conocimiento y la reducción del riesgo y para el manejo de desastres, con el propósito explícito de contribuir a la seguridad, el bienestar, la calidad de vida de las personas, la protección y el cuidado de los animales y al desarrollo sostenible. PARÁGRAFO 1: La gestión del riesgo se constituye en una política de desarrollo indispensable para asegurar la sostenibilidad, la seguridad territorial, los derechos e intereses colectivos, mejorar la calidad de vida de las poblaciones, las comunidades y animales en riesgo, y, por lo tanto, está intrínsecamente asociada con la planificación del desarrollo seguro, con la gestión ambiental territorial sostenible, en todos los niveles de gobierno y la efectiva participación de la población. PARÁGRAFO 2: Para todos los efectos legales, la gestión del riesgo incorpora lo que hasta ahora se ha denominado en normas anteriores prevención, atención y recuperación de desastres, manejo de emergencias y reducción de riesgos.	ARTÍCULO 2: Modifíquese el artículo 1 de la Ley 1523 de 2012, el cual quedará de la siguiente manera: De la gestión del riesgo de desastres. La gestión del riesgo de desastres, en adelante la gestión del riesgo, es un proceso social orientado a la formulación, ejecución, seguimiento y evaluación de políticas, estrategias, planes, programas, regulaciones, instrumentos, medidas y acciones permanentes para el conocimiento y la reducción del riesgo y para el manejo de desastres, con el propósito explícito de contribuir a la seguridad, el bienestar, la calidad de vida de las personas, la protección y el cuidado de los animales y al desarrollo sostenible. PARÁGRAFO 1: La gestión del riesgo se constituye en una política de desarrollo indispensable para asegurar la sostenibilidad, la seguridad territorial, los derechos e intereses colectivos, mejorar la calidad de vida de las poblaciones, las comunidades y animales en riesgo, y, por lo tanto, está intrínsecamente asociada con la planificación del desarrollo seguro, con la gestión ambiental territorial sostenible, en todos los	No hay diferencias entre los textos aprobados por una y otra corporación

	niveles de gobierno y la efectiva participación de la población. PARÁGRAFO 2: Para todos los efectos legales, la gestión del riesgo incorpora lo que hasta ahora se ha denominado en normas anteriores prevención, atención y recuperación de desastres, manejo de emergencias y reducción de riesgos.	
ARTÍCULO 3: Modifíquese el numeral 8 del artículo 3 de la Ley 1523 de 2012 y adiciónese el numeral 16 al mismo artículo, de la siguiente manera: Los principios generales que orientan la gestión del riesgo son: 8. Principio de precaución: Cuando exista la posibilidad de daños graves o irreversibles a las vidas humanas y animales, a los bienes y derechos de las personas, a las instituciones y a los ecosistemas como resultado de la materialización del riesgo en desastre, las autoridades y los particulares aplicarán el principio de precaución en virtud del cual la falta de certeza científica absoluta no será óbice para adoptar medidas encaminadas a prevenir, mitigar la situación de riesgo. 16. Principio de solidaridad con los animales: Todas las personas naturales y jurídicas, sean estas últimas de derecho público o privado, en sus programas de	ARTÍCULO 3: Modifíquese el artículo 3 de la Ley 1523 de 2012 y adiciónese los numerales 16 y 17 al mismo artículo, de la siguiente manera: Los principios generales que orientan la gestión del riesgo son: 8. Principio de precaución: Cuando exista la posibilidad de daños graves o irreversibles a las vidas humanas y animales, a los bienes y derechos de las personas, a las instituciones y a los ecosistemas como resultado de la materialización del riesgo en desastre, las autoridades y los particulares aplicarán el principio de precaución en virtud del cual la falta de	Se acoge el texto aprobado por la Cámara de Representantes

responsabilidad social y de acuerdo con su autonomía tienen el deber, en el marco de sus programas, de apoyar con acciones de prevención, protección, cuidado y atención a los animales que estén expuestos o hayan resultado afectados en situaciones de emergencia y/o de desastre, sin detrimento de las funciones y competencias de la Unidad de Gestión del Riesgo, y las entidades territoriales, sobre la materia.	certeza científica absoluta no será óbice para adoptar medidas encaminadas a prevenir, mitigar la situación de riesgo. 16. Principio de solidaridad con los animales: Todas las personas naturales y jurídicas, sean estas últimas de derecho público o privado, en sus programas de responsabilidad social y de acuerdo con su autonomía tienen el deber, en el marco de sus programas, de apoyar con acciones de prevención, protección, cuidado y atención a los animales que estén expuestos o hayan resultado afectados en situaciones de emergencia y/o de desastre, sin detrimento de las funciones y competencias de la Unidad de Gestión del Riesgo, y las entidades territoriales, sobre la materia. 17. Principio de la prevalencia de la vida humana cuando haya un conflicto de derechos o bienes jurídicos que involucre la vida humana, la vida animal o la protección del ambiente, prevalecerá el interés y la priorización de la vida humana.	

ARTÍCULO 4: Modifíquese los numerales 5, 8, 10, 11, 21 y 27 del artículo No. 4 de la Ley 1523 de 2012, los cuales quedarán de la siguiente manera: 5. Calamidad pública: Es el resultado que se desencadena de la manifestación de uno o varios eventos naturales o antropogénicos no intencionales que al encontrar condiciones propicias de vulnerabilidad en las personas, los bienes, la infraestructura, los medios de subsistencia, la prestación de servicios, los recursos ambientales o los animales, causa daños o pérdidas de vidas humanas o animales, materiales, económicas o ambientales, generando una alteración intensa, grave y extendida en las condiciones normales de funcionamiento de la población, en el respectivo territorio, que exige al municipio, distrito o departamento ejecutar acciones de respuesta a la emergencia, rehabilitación y reconstrucción. 8. Desastre: Es el resultado que se desencadena de la manifestación de uno o varios eventos naturales o antropogénicos no intencionales que al encontrar condiciones propicias de vulnerabilidad en las personas, los bienes, la infraestructura, los medios de subsistencia, la prestación de servicios o, los recursos ambientales o los animales, causa daños o pérdidas de vidas humanas o animales, materiales, económicas o ambientales, generando una alteración intensa, grave y extendida en las condiciones	ARTÍCULO 4: Modifíquese los numerales 5, 8, 10, 11, 21 y 27 del artículo No. 4 de la Ley 1523 de 2012, los cuales quedarán de la siguiente manera: 5. Calamidad pública: Es el resultado que se desencadena de la manifestación de uno o varios eventos naturales o antropogénicos no intencionales que al encontrar condiciones propicias de vulnerabilidad en las personas, los bienes, la infraestructura, los medios de subsistencia, la prestación de servicios, los recursos ambientales, causa daños o pérdidas de vidas humanas o animales, materiales, económicas o ambientales, generando una alteración intensa, grave y extendida en las condiciones normales de funcionamiento de la población, en el respectivo territorio, que exige al municipio, distrito o departamento ejecutar acciones de respuesta a la emergencia, rehabilitación y reconstrucción. 8. Desastre: Es el resultado que se desencadena de la manifestación de uno o	Se acoge el texto aprobado por la Cámara de Representantes

normales de funcionamiento de la sociedad, que exige del Estado y del sistema nacional ejecutar acciones de respuesta a la emergencia, rehabilitación y reconstrucción. 10. Exposición (elementos expuestos): Se refiere a la presencia de personas, animales, medios de subsistencia, servicios ambientales y recursos económicos y sociales, bienes culturales e infraestructura que por su localización pueden ser afectados por la manifestación de una amenaza. 11. Gestión del riesgo: Es el proceso social de planeación, ejecución, seguimiento y evaluación de políticas y acciones permanentes para el conocimiento del riesgo y promoción de una mayor conciencia del mismo, impedir o evitar que se genere, reducirlo o controlarlo cuando ya existe y para prepararse y manejar las situaciones de desastre, así como para la posterior recuperación, entiéndase: rehabilitación y reconstrucción. Estas acciones tienen el propósito explícito de contribuir a la seguridad, el bienestar y calidad de vida de las personas, la protección y el cuidado de los animales y al desarrollo sostenible. 21. Reducción del riesgo: Es el proceso de la gestión del riesgo, está compuesto por la intervención dirigida a modificar o disminuir las condiciones de riesgo existentes, entiéndase: mitigación del riesgo y a evitar nuevo riesgo en el territorio, entiéndase: prevención del riesgo.	varios eventos naturales o antropogénicos no intencionales que al encontrar condiciones propicias de vulnerabilidad en las personas, los bienes, la infraestructura, los medios de subsistencia, la prestación de servicios ~~o~~, los recursos ambientales o los animales, causa daños o pérdidas de vidas humanas o animales, materiales, económicas o ambientales, generando una alteración intensa, grave y extendida en las condiciones normales de funcionamiento de la sociedad, que exige del Estado y del sistema nacional ejecutar acciones de respuesta a la emergencia, rehabilitación y reconstrucción. 10. Exposición (elementos expuestos): Se refiere a la presencia de personas, animales, medios de subsistencia, servicios ambientales y recursos económicos y sociales, bienes culturales e infraestructura que por su localización pueden ser afectados por la manifestación de una	

Son medidas de mitigación y prevención que se adoptan con antelación para reducir la amenaza, la exposición y disminuir la vulnerabilidad de las personas, los animales, los medios de subsistencia, los bienes, la infraestructura y los recursos ambientales, para evitar o minimizar los daños y pérdidas en caso de producirse los eventos físicos peligrosos. La reducción del riesgo la componen la intervención correctiva del riesgo existente, la intervención prospectiva de nuevo riesgo y la protección financiera. 27. Vulnerabilidad: Susceptibilidad o fragilidad física, económica, social, ambiental o institucional que tiene una comunidad de ser afectada o de sufrir efectos adversos en caso de que un evento físico peligroso se presente. Corresponde a la predisposición a sufrir pérdidas o daños de los seres humanos y/o animales y sus medios de subsistencia, así como de sus sistemas físicos, sociales, económicos y de apoyo que pueden ser afectados por eventos físicos peligrosos.	amenaza. 11. Gestión del riesgo: Es el proceso social de planeación, ejecución, seguimiento y evaluación de políticas y acciones permanentes para el conocimiento del riesgo y promoción de una mayor conciencia del mismo, impedir o evitar que se genere, reducirlo o controlarlo cuando ya existe y para prepararse y manejar las situaciones de desastre, así como para la posterior recuperación, entiéndase: rehabilitación y reconstrucción. Estas acciones tienen el propósito explícito de contribuir a la seguridad, el bienestar y calidad de vida de las personas, la protección y el cuidado de los animales y al desarrollo sostenible. 21. Reducción del riesgo: Es el proceso de la gestión del riesgo, está compuesto por la intervención dirigida a modificar o disminuir las condiciones de riesgo existentes, entiéndase: mitigación del riesgo y a evitar nuevo riesgo en el territorio, entiéndase:	

	prevención del riesgo. Son medidas de mitigación y prevención que se adoptan con antelación para reducir la amenaza, la exposición y disminuir la vulnerabilidad de las personas, los animales, los medios de subsistencia, los bienes, la infraestructura y los recursos ambientales, para evitar o minimizar los daños y pérdidas en caso de producirse los eventos físicos peligrosos. La reducción del riesgo la componen la intervención correctiva del riesgo existente, la intervención prospectiva de nuevo riesgo y la protección financiera. 27. Vulnerabilidad: Susceptibilidad o fragilidad física, económica, social, ambiental o institucional que tiene una comunidad de ser afectada o de sufrir efectos adversos en caso de que un evento físico peligroso se presente. Corresponde a la predisposición a sufrir pérdidas o daños de los seres humanos y/o animales y sus medios de subsistencia, así como de sus sistemas físicos,	

	sociales, económicos y de apoyo que pueden ser afectados por eventos físicos peligrosos.	
ARTÍCULO 5: Modifíquese el numeral 1 y el literal c del numeral 2.3 del artículo No. 6 de la Ley 1523 de 2012, los cuales quedarán de la siguiente manera: Objetivos del Sistema Nacional. Son objetivos del Sistema Nacional los siguientes: 1. Objetivo general. Llevar a cabo el proceso social de la gestión del riesgo con el propósito de ofrecer protección a la población y a los animales en el territorio colombiano, mejorar la seguridad, el bienestar y la calidad de vida y contribuir al desarrollo sostenible. 2. Objetivos específicos. (...) 2.3. Desarrollar, mantener y garantizar el proceso de manejo de desastres mediante acciones como: (...) c) Respuesta frente a desastres con acciones dirigidas a atender la población y animales afectados y restituir los servicios esenciales afectados.	ARTÍCULO 5: Modifíquese el numeral 1 y el literal c del numeral 2.3 del artículo No. 6 de la Ley 1523 de 2012, los cuales quedarán de la siguiente manera: Objetivos del Sistema Nacional. Son objetivos del Sistema Nacional los siguientes: 1. Objetivo general. Llevar a cabo el proceso social de la gestión del riesgo con el propósito de ofrecer protección a la población y a los animales en el territorio colombiano, mejorar la seguridad, el bienestar y la calidad de vida y contribuir al desarrollo sostenible. 2. Objetivos específicos. (...) 2.3 Desarrollar, mantener y garantizar el proceso de manejo de desastres mediante acciones como: (...) c) Respuesta frente a desastres con acciones dirigidas a	No hay diferencias entre los textos aprobados por una y otra corporación.

	atender la población y animales afectados y restituir los servicios esenciales afectados.	
ARTÍCULO 6: Adiciónese el numeral 9 al artículo 17 de la Ley 1523 de 2012, así: 9. Establecer directrices con enfoque de protección y bienestar animal, en los diferentes procesos, etapas e instancias que se implementan en la política de gestión del riesgo	ARTÍCULO 6: Adiciónese el numeral 9 al artículo 17 de la Ley 1523 de 2012, así: 9. Establecer directrices con enfoque de protección y bienestar animal, en los diferentes procesos, etapas e instancias que se implementan en la política de gestión del riesgo	No hay diferencias entre los textos aprobados por una y otra corporación
ARTÍCULO 7: Modifíquese los numerales 2 y 5 del artículo 21 de la ley 1523 de 2012 y adiciónese el numeral 16, de la siguiente manera: (...) 2. Orientar la identificación de escenarios de riesgo en sus diferentes factores, entiéndase: amenazas, vulnerabilidades, exposición de personas, animales y bienes. (...) 5. Orientar la identificación de los factores de riesgo de desastre, entiéndase: amenazas, vulnerabilidades, exposición de personas, animales y bienes. (...)	ARTÍCULO 7: Modifíquese los numerales 2 y 5 del artículo 21 de la ley 1523 de 2012 y adiciónese el numeral 16, de la siguiente manera: (...) 2. Orientar la identificación de escenarios de riesgo en sus diferentes factores, entiéndase: amenazas, vulnerabilidades, exposición de personas, animales y bienes. (...) 5. Orientar la identificación de los factores de riesgo de desastre, entiéndase: amenazas, vulnerabilidades, exposición de personas, animales y bienes. (...) 16. Orientar la articulación, formulación, implementación y seguimiento de la gestión del riesgo incluyendo un enfoque de protección, bienestar y salud animal.	Se acoge el texto aprobado por la Cámara de Representantes
ARTÍCULO 8: Modifíquese los numerales 3 y 5 del artículo 25 de la Ley 1523 de 2012, así: (...) 3. Asesorar la ejecución de la respuesta a situaciones de desastre con el propósito de optimizar la atención a la población, los animales, los bienes, ecosistemas e infraestructura y la restitución de los servicios esenciales. 5. Asesorar la puesta en marcha de la rehabilitación y reconstrucción de las condiciones socioeconómicas, ambientales y físicas, bajo criterios de seguridad humana y animal y de desarrollo sostenible.	ARTÍCULO 8: Modifíquese los numerales 3 y 5 del artículo 25 de la Ley 1523 de 2012, así: (...) 3. Asesorar la ejecución de la respuesta a situaciones de desastre con el propósito de optimizar la atención a la población, los animales, los bienes, ecosistemas e infraestructura y la restitución de los servicios esenciales. 5. Asesorar la puesta en marcha de la rehabilitación y reconstrucción de las condiciones socioeconómicas, ambientales y físicas, bajo criterios de seguridad humana y animal y de desarrollo sostenible.	No hay diferencias entre los textos aprobados por una y otra corporación
ARTÍCULO 9: Modifíquese el parágrafo 1 del artículo 47 de la Ley 1523 de 2012, así:	ARTÍCULO 9: Modifíquese el parágrafo 1 del artículo 47 de la Ley 1523 de 2012, así: Parágrafo 1º: El Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres podrá recibir, administrar e invertir recursos de origen estatal y/o contribuciones y aportes efectuados a cualquier título por personas naturales o jurídicas, instituciones públicas y/o privadas del orden nacional e internacional. Tales recursos deberán invertirse en la adopción de medidas de conocimiento y reducción del riesgo de desastres, preparación, respuesta, rehabilitación y reconstrucción, a través de mecanismos de financiación dirigidos a las entidades involucradas en los procesos y a la población humana y animal afectada por la ocurrencia de desastres. El Fondo podrá crear subcuentas para los diferentes procesos de la gestión del riesgo"	No hay diferencias entre los textos aprobados por una y otra corporación
ARTÍCULO 10: Modifíquese el artículo 55, del Capítulo VI Declaratoria de Desastre, Calamidad Pública y Normalidad, de la Ley 1523 de 2012 así: Artículo 55. Desastre. Para los efectos de la presente ley, se entiende por desastre el resultado que se desencadena de la manifestación de uno o varios eventos naturales o antropogénicos no intencionales que al encontrar condiciones propicias de vulnerabilidad en las personas, los animales, los bienes, la infraestructura, los medios de subsistencia, la prestación de servicios o los recursos ambientales, causa daños o pérdidas humanas, animales, materiales, económicas o ambientales, generando una alteración intensa, grave y extendida en las condiciones normales de funcionamiento de la sociedad, que exige al Estado y al sistema nacional ejecutar acciones de respuesta, rehabilitación y reconstrucción.	Artículo 10. Elimínese el artículo 55 de la Ley 1523 de 2012.	Se acoge texto aprobado por la Cámara de Representantes
ARTÍCULO 11. Modifíquese el artículo 59, del Capítulo VI Declaratoria de Desastre, Calamidad Pública y Normalidad de la Ley 1523 de 2012, adicionando el numeral 8 como criterio para la declaratoria de desastre y calamidad pública, así: 8. La existencia de animales en peligro o que hayan sufrido daño físico, así como la afectación de sus ecosistemas de referencia	ARTÍCULO 11: Modifíquese el artículo 59, del Capítulo VI Declaratoria de Desastre, Calamidad Pública y Normalidad de la Ley 1523 de 2012, adicionando el numeral 8 como criterio para la declaratoria de desastre y calamidad pública, así: 8. La existencia de animales en peligro o que hayan sufrido daño físico, así como la afectación de sus ecosistemas de referencia.	No hay diferencias entre los textos aprobados por una y otra corporación.
ARTÍCULO 12: Actualización del Plan Nacional de Gestión del Riesgo y la Estrategia Nacional para la Respuesta a Emergencias. El Gobierno Nacional, en cabeza de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, en un término no mayor a tres (3) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, realizará la actualización de la Estrategia Nacional para la Respuesta a Emergencias garantizando la	ARTÍCULO 12: Actualización del Plan Nacional de Gestión del Riesgo y la Estrategia Nacional para la Respuesta a Emergencias. El Gobierno Nacional, en cabeza de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, en un término no mayor a tres (3) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, realizará la	Se acoge el texto aprobado por la Cámara de Representantes

protección de los animales, a través de su reconocimiento e inclusión como sujetos destinatarios de las medidas de atención y prevención en la gestión del riesgo de desastres. Parágrafo 1: Para la aprobación y adopción de dichos lineamientos se tendrán en cuenta las consideraciones expuestas en el artículo 36 de la Ley 1523 de 2012 y se realizará una caracterización de los animales que habitan las zonas sobre las cuales se está realizando la planificación de la gestión del riesgo de desastres, ya sea a nivel nacional o territorial con el fin de generar respuestas oportunas y específicas para la fauna y el ecosistema particular a intervenir. Parágrafo 2: De acuerdo con la disponibilidad fiscal y competencias de cada cartera, la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres en un término no mayor a seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley, coordinará la creación de protocolos sectoriales orientados a la incorporación del enfoque de bienestar animal en la gestión del riesgo de desastres, de acuerdo con las necesidades de cada especia animal. Estos protocolos deberán contener, como mínimo, los siguientes puntos: 1. Procedimientos de Evaluación y Rescate 2. Cuidados Médicos de Emergencia y Alimentación 3. Alojamiento Temporal y Reubicación	actualización de la Estrategia Nacional para la Respuesta a Emergencias garantizando la protección de los animales, a través de su reconocimiento e inclusión como sujetos destinatarios de las medidas de atención y prevención en la gestión del riesgo de desastres. Parágrafo 1: Para la aprobación y adopción de dichos lineamientos se tendrán en cuenta las consideraciones expuestas en el artículo 36 de la Ley 1523 de 2012 y se realizará una caracterización de los animales que habitan las zonas sobre las cuales se está realizando la planificación de la gestión del riesgo de desastres, ya sea a nivel nacional o territorial con el fin de generar respuestas oportunas y específicas para la fauna y el ecosistema particular a intervenir. Parágrafo 2: De acuerdo con la disponibilidad fiscal y competencias de cada cartera, la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres en un término no mayor a seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley, coordinará la creación de protocolos sectoriales orientados a la incorporación del enfoque de bienestar animal en la gestión del riesgo de desastres, de acuerdo	

	con las necesidades de cada especie animal. Estos protocolos deberán contener, como mínimo, los siguientes puntos: 1. Procedimientos de Evaluación y Rescate 2. Implementación de mecanismos adecuados para el transporte de animales, garantizando su bienestar y buen trato 3. Cuidados Veterinarios de Emergencia y Alimentación 4. Alojamiento Temporal y Reubicación 5. Disposición final adecuada y buen trato al cuerpo en caso de muerte	
ARTÍCULO 13. Concurrencia de las entidades territoriales. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, las entidades territoriales deberán ajustar sus estrategias y planes de gestión del riesgo de desastres para garantizar la inclusión de los criterios y lineamientos de protección animal establecidos en la presente ley, sin perjuicio de lo ordenado en el artículo 37 de la Ley 1523 de 2012. Parágrafo: La Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres brindará asistencia técnica a las entidades territoriales con el fin de dar cumplimiento a la adecuación de las estrategias y planes de gestión del riesgo de desastres según lo establecido en la presente ley.	ARTÍCULO 13. Concurrencia de las entidades territoriales. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, las entidades territoriales deberán ajustar sus estrategias y planes de gestión del riesgo de desastres para garantizar la inclusión de los criterios y lineamientos de protección animal establecidos en la presente ley, sin perjuicio de lo ordenado en el artículo 37 de la Ley 1523 de 2012. Parágrafo: La Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres brindará asistencia técnica a las entidades	No hay diferencias entre los textos aprobados por una y otra corporación.

	territoriales con el fin de dar cumplimiento a la adecuación de las estrategias y planes de gestión del riesgo de desastres según lo establecido en la presente ley.	
ARTÍCULO 14. Capacitación y Educación en Procedimientos de Rescate y Evaluación de Animales. El Gobierno Nacional, a través de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD), implementará campañas de educación y capacitación dirigidas a entidades de emergencia, voluntarios y la comunidad en general. Estas campañas tendrán el objetivo de fortalecer las habilidades y conocimientos en procedimientos de rescate y evacuación de animales en situaciones de desastre, proporcionando formación en primeros auxilios básicos para animales, técnicas de manejo seguro en refugios temporales, y educación sobre los aspectos vinculados al bienestar animal. La capacitación se centrará en asegurar que los participantes estén preparados para responder de manera efectiva en situaciones de emergencia, contribuyendo así a una gestión integral del riesgo de desastres que incluya la protección y cuidado adecuado de los animales.	ARTÍCULO 14. Capacitación y Educación en Procedimientos de Rescate y Evaluación de Animales. El Gobierno Nacional, a través de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD), implementará campañas de educación y capacitación dirigidas a entidades de emergencia, voluntarios y la comunidad en general. Estas campañas tendrán el objetivo de fortalecer las habilidades y conocimientos en procedimientos de rescate y evacuación de animales en situaciones de desastre, proporcionando formación en primeros auxilios básicos para animales, técnicas de manejo seguro en refugios temporales, y educación sobre los aspectos vinculados al bienestar animal. La capacitación se centrará en asegurar que los participantes estén preparados para responder de manera efectiva en situaciones de emergencia, contribuyendo así a una gestión integral del riesgo de desastres que incluya la protección y cuidado adecuado	Se acoge el texto aprobado por la Cámara de Representantes

	de los animales. Parágrafo 1. Se fomentará la colaboración con organizaciones de la sociedad civil, el sector privado y voluntarios para el diseño e implementación de las campañas de educación y capacitación a las que se refiere este artículo, con el fin de optimizar el uso de recursos y aprovechar la experiencia especializada existente. Parágrafo 2. La capacitación y educación en procedimientos de rescate y evaluación de animales será socializada a la población participante en los Simulacros Nacionales de Respuesta a Emergencias, teniendo especial atención en su aplicación en instituciones educativas. Parágrafo 3. La RTVC generará contenidos audiovisuales dirigidas a promover en los espacios institucionales mensajes dirigidos a capacitar y educar en procedimientos de rescate y evaluación de animales a la población general del país.	
	ARTÍCULO 15. Modifíquese el artículo 46 del Capítulo IV Sistemas de información, de la Ley 1523 de 2012 así:	Se acoge este artículo nuevo, aprobado por la Cámara de Representantes

___	Artículo 46. Sistemas de información en los Niveles Regionales, Departamentales, Distritales y Municipales. Las autoridades departamentales, distritales y municipales crearán sistemas de información para la gestión del riesgo de desastres en el ámbito de su jurisdicción en armonía con el sistema nacional, garantizando la interoperabilidad con el sistema nacional y la observación de estándares establecidos por la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres. Parágrafo. Las entidades nacionales, departamentales, distritales y municipales, en coordinación con la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD), deberán garantizar la inclusión de información relacionada con los animales en el Sistema Nacional de Información para la Gestión del Riesgo de Desastres. Esta inclusión se realizará mediante un trabajo articulado y conforme a los lineamientos técnicos que expida la UNGRD, con el fin de fortalecer los procesos de conocimiento, reducción, manejo y recuperación del riesgo que los involucre.	
	ARTÍCULO 16. Incentivos por prestación de servicios de hogar de paso para animales durante desastres. El Gobierno Nacional, apoyará y creará incentivos para personas naturales y jurídicas, organizaciones sin ánimo de lucro y demás actores que, de manera voluntaria y solidaria, presten servicios como hogares de paso, atención veterinaria o de suministro de alimentación para animales afectados	Se acoge este artículo nuevo, aprobado por la Cámara de Representantes
___	ARTÍCULO 17. Modifíquese el artículo 54 del Capítulo V Mecanismos de Financiación para la Gestión del Riesgo de Desastres, de la Ley 1523 de 2012, así: Artículo 54. Fondos Territoriales. Las administraciones departamentales, distritales y municipales, en un plazo no mayor a noventa (90) días posteriores a la fecha en que se sancione la presente ley, constituirán sus propios fondos de gestión del riesgo bajo el esquema del Fondo Nacional, como cuentas especiales con autonomía técnica y financiera, con el propósito de invertir, destinar y ejecutar sus recursos en la adopción de medidas de conocimiento y reducción del riesgo de desastre, preparación, respuesta, rehabilitación y reconstrucción. Podrá establecer mecanismos de financiación dirigidos a las entidades involucradas en los procesos y a la población y animales afectados por la ocurrencia de desastres o calamidad. El Fondo podrá crear subcuentas para los diferentes procesos de la gestión del riesgo. Parágrafo. Los recursos destinados a los fondos de los que habla este artículo serán de carácter acumulativo y no podrán en ningún caso ser retirados del mismo, por motivos diferentes a la gestión del riesgo. En todo caso el monto de los recursos deberá guardar coherencia con los niveles de riesgo de desastre que enfrenta el departamento, distrito o municipio.	Se acoge este artículo nuevo, aprobado por la Cámara de Representantes
ARTÍCULO 15. Vigencia. La presente Ley rige a partir de la fecha de su expedición y deroga todas las demás disposiciones que le sean contrarias	ARTÍCULO 18. Vigencia. La presente entra en vigor en el momento de su sanción, promulgación y publicación en el diario oficial y deroga todas las leyes y demás disposiciones que le sean contrarias.	Se acoge el texto aprobado por la Cámara de Representantes

PROPOSICIÓN

Atendiendo a las consideraciones expuestas, los suscritos conciliadores solicitamos a las plenarias del Senado y la Cámara de Representantes de Colombia aprobar el texto de conciliación del Proyecto de Ley número 009 de 2023 Senado/207 de 2024 Cámara "*Mediante la cual se modifica la ley 1523 de 2012, reconociendo e incluyendo a los animales dentro de la política de gestión de riesgos de desastre y se dictan otras disposiciones*", de los textos aprobados por las plenarias del Senado y la Cámara de Representantes de Colombia.

Cordialmente,

ESMERALDA HERNÁNDEZ SILVA
Senadora de la República

CRISTÓBAL CAICEDO
Representante a la Cámara

TEXTO CONCILIADO

Proyecto de Ley número 009 de 2023 Senado/207 de 2024 Cámara.

"*Mediante la cual se modifica la ley 1523 de 2012, reconociendo e incluyendo a los animales dentro de la política de gestión de riesgos de desastre y se dictan otras disposiciones*"

El Congreso de Colombia

DECRETA

ARTÍCULO 1. Objeto: La presente ley modifica la ley 1523 de 2012, "Por la cual se adopta la política nacional de gestión del riesgo de desastres y se establece el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y se dictan otras disposiciones" con el propósito de incluir a los animales como sujetos destinatarios de las medidas de atención y prevención en el marco de esta política.

ARTÍCULO 2: Modifíquese el artículo 1 de la Ley 1523 de 2012, el cual quedará de la siguiente manera:

De la gestión del riesgo de desastres. La gestión del riesgo de desastres, en adelante la gestión del riesgo, es un proceso social orientado a la formulación, ejecución, seguimiento y evaluación de políticas, estrategias, planes, programas, regulaciones, instrumentos, medidas y acciones permanentes para el conocimiento y la reducción del riesgo y para el manejo de desastres, con el propósito explícito de contribuir a la seguridad, el bienestar, la calidad de vida de las personas, la protección y el cuidado de los animales y al desarrollo sostenible.

PARÁGRAFO 1: La gestión del riesgo se constituye en una política de desarrollo indispensable para asegurar la sostenibilidad, la seguridad territorial, los derechos e intereses colectivos, mejorar la calidad de vida de las poblaciones, las comunidades y animales en riesgo, y, por lo tanto, está intrínsecamente asociada con la planificación del desarrollo seguro, con la gestión ambiental territorial sostenible, en todos los niveles de gobierno y la efectiva participación de la población.

PARÁGRAFO 2: Para todos los efectos legales, la gestión del riesgo incorpora lo que hasta ahora se ha denominado en normas anteriores prevención, atención y recuperación de desastres, manejo de emergencias y reducción de riesgos.

ARTÍCULO 3: Modifíquese el artículo 3 de la Ley 1523 de 2012 y adiciónese los numerales 16 y 17 al mismo artículo, de la siguiente manera:

Los principios generales que orientan la gestión del riesgo son:

8. Principio de precaución: Cuando exista la posibilidad de daños graves o irreversibles a las vidas humanas y animales, a los bienes y derechos de las personas, a las instituciones y a los ecosistemas como resultado de la materialización del riesgo en desastre, las autoridades y los particulares aplicarán el principio de precaución en virtud del cual la falta de certeza científica absoluta no será óbice para adoptar medidas encaminadas a prevenir, mitigar la situación de riesgo.

16. Principio de solidaridad con los animales: Todas las personas naturales y jurídicas, sean estas últimas de derecho público o privado, en sus programas de responsabilidad social y de acuerdo con su autonomía tienen el deber, en el marco de sus programas, de apoyar con acciones de prevención, protección, cuidado y atención a los animales que estén expuestos o hayan resultado afectados en situaciones de emergencia y/o de desastre, sin detrimento de las funciones y competencias de la Unidad de Gestión del Riesgo, y las entidades territoriales, sobre la materia.

17. Principio de la prevalencia de la vida humana cuando haya un conflicto de derechos o bienes jurídicos que involucre la vida humana, la vida animal o la protección del ambiente, prevalecerá el interés y la priorización de la vida humana.

ARTÍCULO 4: Modifíquese los numerales 5, 8, 10, 11, 21 y 27 del artículo No. 4 de la Ley 1523 de 2012, los cuales quedarán de la siguiente manera:

5. Calamidad pública: Es el resultado que se desencadena de la manifestación de uno o varios eventos naturales o antropogénicos no intencionales que al encontrar condiciones propicias de vulnerabilidad en las personas, las personas, los bienes, la infraestructura, los medios de subsistencia, la prestación de servicios, los recursos ambientales, causa daños o pérdidas de vidas humanas o animales, materiales, económicas o ambientales, generando una alteración intensa, grave y extendida en las condiciones normales de funcionamiento de la población, en el respectivo territorio, que exige al municipio, distrito o departamento ejecutar acciones de respuesta a la emergencia, rehabilitación y reconstrucción.

8. Desastre: Es el resultado que se desencadena de la manifestación de uno o varios eventos naturales o antropogénicos no intencionales que al encontrar condiciones propicias de vulnerabilidad en las personas, los bienes, la infraestructura, los medios de subsistencia, la prestación de servicios ~~o~~, los recursos ambientales o los animales, causa daños o pérdidas de vidas humanas o animales, materiales, económicas o ambientales, generando una alteración intensa, grave y extendida en las condiciones normales de funcionamiento de la sociedad, que exige del Estado y del sistema nacional ejecutar acciones de respuesta a la emergencia, rehabilitación y reconstrucción.

10. Exposición (elementos expuestos): Se refiere a la presencia de personas, animales, medios de subsistencia, servicios ambientales y recursos económicos y sociales, bienes culturales e infraestructura que por su localización pueden ser afectados por la manifestación de una amenaza.

11. Gestión del riesgo: Es el proceso social de planeación, ejecución, seguimiento y evaluación de políticas y acciones permanentes para el conocimiento del riesgo y promoción de una mayor conciencia del mismo, impedir o evitar que se genere, reducirlo o controlarlo cuando ya existe y para prepararse y manejar las situaciones de desastre, así como para la posterior recuperación, entiéndase: rehabilitación y reconstrucción. Estas acciones tienen el propósito explícito de contribuir a la seguridad, el bienestar y calidad de vida de las personas, la protección y el cuidado de los animales y al desarrollo sostenible.

21. Reducción del riesgo: Es el proceso de la gestión del riesgo, está compuesto por la intervención dirigida a modificar o disminuir las condiciones de riesgo existentes, entiéndase: mitigación del riesgo y a evitar nuevo riesgo en el territorio, entiéndase: prevención del riesgo. Son medidas de mitigación y prevención que se adoptan con antelación para reducir la amenaza, la exposición y disminuir la vulnerabilidad de las personas, los animales, los medios de subsistencia, los bienes, la infraestructura y los recursos ambientales, para evitar o minimizar los daños y pérdidas en caso de producirse los eventos físicos peligrosos. La reducción del riesgo la componen la intervención correctiva del riesgo existente, la intervención prospectiva de nuevo riesgo y la protección financiera.

27. Vulnerabilidad: Susceptibilidad o fragilidad física, económica, social, ambiental o institucional que tiene una comunidad de ser afectada o de sufrir efectos adversos en caso de que un evento físico peligroso se presente. Corresponde a la predisposición a sufrir pérdidas o daños de los seres humanos y/o animales y sus medios de subsistencia, así como de sus sistemas físicos, sociales, económicos y de apoyo que pueden ser afectados por eventos físicos peligrosos.

ARTÍCULO 5: Modifíquese el numeral 1 y el literal c del numeral 2.3 del artículo No. 6 de la Ley 1523 de 2012, los cuales quedarán de la siguiente manera:

Objetivos del Sistema Nacional. Son objetivos del Sistema Nacional los siguientes:

1. Objetivo general. Llevar a cabo el proceso social de la gestión del riesgo con el propósito de ofrecer protección a la población y a los animales en el territorio colombiano, mejorar la seguridad, el bienestar y la calidad de vida y contribuir al desarrollo sostenible.

2. Objetivos específicos.

(...)

2.3. Desarrollar, mantener y garantizar el proceso de manejo de desastres mediante acciones como:

(...)

c) Respuesta frente a desastres con acciones dirigidas a atender la población y animales afectados y restituir los servicios esenciales afectados.

ARTÍCULO 6: Adiciónese el numeral 9 al artículo 17 de la Ley 1523 de 2012, así:

9. Establecer directrices con enfoque de protección y bienestar animal, en los diferentes procesos, etapas e instancias que se implementan en la política de gestión del riesgo

ARTÍCULO 7: Modifíquese los numerales 2 y 5 del artículo 21 de la ley 1523 de 2012 y adiciónese el numeral 16, de la siguiente manera:

(...)

2. Orientar la identificación de escenarios de riesgo en sus diferentes factores, entiéndase: amenazas, vulnerabilidades, exposición de personas, animales y bienes.

(...)

5. Orientar la identificación de los factores de riesgo de desastre, entiéndase: amenazas, vulnerabilidades, exposición de personas, animales y bienes.

(...)

16. Orientar la articulación, formulación, implementación y seguimiento de la gestión del riesgo incluyendo un enfoque de protección, bienestar y salud animal.

ARTÍCULO 8: Modifíquese los numerales 3 y 5 del artículo 25 de la Ley 1523 de 2012, así:

(...)

3. Asesorar la ejecución de la respuesta a situaciones de desastre con el propósito de optimizar la atención a la población, los animales, los bienes, ecosistemas e infraestructura y la restitución de los servicios esenciales.

5. Asesorar la puesta en marcha de la rehabilitación y reconstrucción de las condiciones socioeconómicas, ambientales y físicas, bajo criterios de seguridad humana y animal y de desarrollo sostenible.

ARTÍCULO 9: Modifíquese el parágrafo 1 del artículo 47 de la Ley 1523 de 2012, así:

Parágrafo 1º: El Fondo Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres podrá recibir, administrar e invertir recursos de origen estatal y/o contribuciones y aportes efectuados a cualquier título por personas naturales o jurídicas, instituciones públicas y/o privadas del orden nacional e internacional. Tales recursos deberán invertirse en la adopción de medidas de conocimiento y reducción del riesgo de desastres, preparación, respuesta, rehabilitación y reconstrucción, a través de mecanismos de financiación dirigidos a las entidades involucradas en los procesos y a la población humana y animal afectada por la ocurrencia de desastres. El Fondo podrá crear subcuentas para los diferentes procesos de la gestión del riesgo"

ARTÍCULO 10: Modifíquese el artículo 59, del Capítulo VI Declaratoria de Desastre, Calamidad Pública y Normalidad de la Ley 1523 de 2012, adicionando el numeral 8 como criterio para la declaratoria de desastre y calamidad pública, así:

8. La existencia de animales en peligro o que hayan sufrido daño físico, así como la afectación de sus ecosistemas de referencia.

ARTÍCULO 11: Actualización del Plan Nacional de Gestión del Riesgo y la Estrategia Nacional para la Respuesta a Emergencias. El Gobierno Nacional, en cabeza de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, en un término no mayor a tres (3) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, realizará la actualización de la Estrategia Nacional para la Respuesta a Emergencias garantizando la protección de los animales, a través de su reconocimiento e inclusión como sujetos destinatarios de las medidas de atención y prevención en la gestión del riesgo de desastres.

Parágrafo 1: Para la aprobación y adopción de dichos lineamientos se tendrán en cuenta las consideraciones expuestas en el artículo 36 de la Ley 1523 de 2012 y se realizará una caracterización de los animales que habitan las zonas sobre las cuales se está realizando la planificación de la gestión del riesgo de desastres, ya sea a nivel nacional o territorial con el fin de generar respuestas oportunas y específicas para la fauna y el ecosistema particular a intervenir.

Parágrafo 2: De acuerdo con la disponibilidad fiscal y competencias de cada cartera, la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres en un término no mayor a seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley, coordinará la creación de protocolos sectoriales orientados a la incorporación del enfoque de bienestar animal en la gestión del riesgo de desastres, de acuerdo con las necesidades de cada especie animal. Estos protocolos deberán contener, como mínimo, los siguientes puntos:

1. Procedimientos de Evaluación y Rescate
2. Implementación de mecanismos adecuados para el transporte de animales, garantizando su bienestar y buen trato
3. Cuidados Veterinarios de Emergencia y Alimentación
4. Alojamiento Temporal y Reubicación
5. Disposición final adecuada y buen trato al cuerpo en caso de muerte

ARTÍCULO 12. Concurrencia de las entidades territoriales. Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, las entidades territoriales deberán ajustar sus estrategias y planes de gestión del riesgo de desastres para garantizar la inclusión de los criterios y lineamientos de protección animal establecidos en la presente ley, sin perjuicio de lo ordenado en el artículo 37 de la Ley 1523 de 2012.

Parágrafo: La Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres brindará asistencia técnica a las entidades territoriales con el fin de dar cumplimiento a la adecuación de las estrategias y planes de gestión del riesgo de desastres según lo establecido en la presente ley.

ARTÍCULO 13. Capacitación y Educación en Procedimientos de Rescate y Evaluación de Animales. El Gobierno Nacional, a través de la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD), implementará campañas de educación y capacitación dirigidas a entidades de emergencia, voluntarios y la comunidad en general. Estas campañas tendrán el objetivo de fortalecer las habilidades y conocimientos en procedimientos de rescate y evacuación de animales en situaciones de desastre, proporcionando formación en primeros auxilios básicos para animales, técnicas de manejo seguro en refugios temporales, y educación sobre los aspectos vinculados al bienestar animal. La capacitación se centrará en asegurar que los participantes estén preparados para responder de manera efectiva en situaciones de emergencia, contribuyendo así a una gestión integral del riesgo de desastres que incluya la protección y cuidado adecuado de los animales.

Parágrafo 1. Se fomentará la colaboración con organizaciones de la sociedad civil, el sector privado y voluntarios para el diseño e implementación de las campañas de educación y capacitación a las que se refiere este artículo, con el fin de optimizar el uso de recursos y aprovechar la experiencia especializada existente.

Parágrafo 2. La capacitación y educación en procedimientos de rescate y evaluación de animales será socializada a la población participante en los Simulacros Nacionales de Respuesta a Emergencias, teniendo especial atención en su aplicación en instituciones educativas.

Parágrafo 3. La RTVC generará contenidos audiovisuales dirigidas a promover en los espacios institucionales mensajes dirigidos a capacitar y educar en procedimientos de rescate y evaluación de animales a la población general del país.

ARTÍCULO 14. Modifíquese el artículo 46 del Capítulo IV Sistemas de información, de la Ley 1523 de 2012 así:

Artículo 46. Sistemas de información en los Niveles Regionales, Departamentales, Distritales y Municipales. Las autoridades departamentales, distritales y municipales crearán sistemas de información para la gestión del riesgo de desastres en el ámbito de su jurisdicción en armonía con el sistema nacional, garantizando la interoperabilidad con el sistema nacional y la observación de estándares establecidos por la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres.

Parágrafo. Las entidades nacionales, departamentales, distritales y municipales, en coordinación con la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres (UNGRD), deberán garantizar la inclusión de información relacionada con los animales en el Sistema Nacional de Información para la Gestión del Riesgo de Desastres. Esta inclusión se realizará mediante un trabajo articulado y conforme a los lineamientos técnicos que expida la UNGRD, con el fin de fortalecer los procesos de conocimiento, reducción, manejo y recuperación del riesgo que los involucre.

ARTÍCULO 15. Incentivos por prestación de servicios de hogar de paso para animales durante desastres. El Gobierno Nacional, apoyará y creará incentivos para personas naturales y jurídicas, organizaciones sin ánimo de lucro y demás actores que, de manera voluntaria y solidaria, presten servicios como hogares de

paso, atención veterinaria o de suministro de alimentación para animales afectados

ARTÍCULO 16. Modifíquese el artículo 54 del Capítulo V Mecanismos de Financiación para la Gestión del Riesgo de Desastres, de la Ley 1523 de 2012, así:

> **Artículo 54**. Fondos Territoriales. Las administraciones departamentales, distritales y municipales, en un plazo no mayor a noventa (90) días posteriores a la fecha en que se sancione la presente ley, constituirán sus propios fondos de gestión del riesgo bajo el esquema del Fondo Nacional, como cuentas especiales con autonomía técnica y financiera, con el propósito de invertir, destinar y ejecutar sus recursos en la adopción de medidas de conocimiento y reducción del riesgo de desastre, preparación, respuesta, rehabilitación y reconstrucción. Podrá establecer mecanismos de financiación dirigidos a las entidades involucradas en los procesos y a la población y animales afectados por la ocurrencia de desastres o calamidad. El Fondo podrá crear subcuentas para los diferentes procesos de la gestión del riesgo.
>
> **Parágrafo**. Los recursos destinados a los fondos de los que habla este artículo serán de carácter acumulativo y no podrán en ningún caso ser retirados del mismo, por motivos diferentes a la gestión del riesgo. En todo caso el monto de los recursos deberá guardar coherencia con los niveles de riesgo de desastre que enfrenta el departamento, distrito o municipio.

ARTÍCULO 17. Vigencia. La presente entra en vigor en el momento de su sanción, promulgación y publicación en el diario oficial y deroga todas las leyes y demás disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

ESMERALDA HERNÁNDEZ SILVA
Senadora de la República

CRISTÓBAL CAICEDO
Representante a la Cámara

INFORME DE CONCILIACIÓN DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 228 DE 2024 SENADO, 361 DE 2024 CÁMARA

por el cual la Nación se asocia, exalta y rinde homenaje a las gentes del municipio de Suratá, departamento de Santander, por su aporte heroico a la libertad y a la democracia de los colombianos.

Bogotá D.C., 06 de mayo de 2025

H. Senador
EFRAIN JOSE CEPEDA SARABIA
Presidente
Senado de la República
E.S.D.

H. Representante,
JAIME RAUL SALAMANCA
Presidente
Cámara de Representantes
E.S.D.

Referencia: Informe de Conciliación del Proyecto de Ley No. 228 de 2024 Senado - 361 de 2024 Cámara: "**POR EL CUAL LA NACIÓN SE ASOCIA, EXALTA Y RINDE HOMENAJE A LAS GENTES DEL MUNICIPIO DE SURATÁ, DEPARTAMENTO DE SANTANDER, POR SU APORTE HEROICO A LA LIBERTAD Y A LA DEMOCRACIA DE LOS COLOMBIANOS**".

En atención a lo dispuesto por el artículo 161 de la Constitución Política y los artículos 186, 187 y 188 de la Ley 5 de 1992 y la designación que nos hicieran las Mesas Directivas de ambas células legislativas, sometemos a consideración de las Plenarias de Senado y de la Cámara de Representantes para continuar su trámite correspondiente, el texto conciliado del Proyecto De Ley No. 228 de 2024 Senado - 361 de 2024 Cámara: "**POR EL CUAL LA NACIÓN SE ASOCIA, EXALTA Y RINDE HOMENAJE A LAS GENTES DEL MUNICIPIO DE SURATÁ, DEPARTAMENTO DE SANTANDER, POR SU APORTE HEROICO A LA LIBERTAD Y A LA DEMOCRACIA DE LOS COLOMBIANOS**".

Atentamente,

Informe de Conciliación PL 228/2024 Senado-361/2024 Cámara-7Mayo2025

GLORIA INES FLOREZ SCHNEIDER
Senadora de la República
Pacto Histórico - Colombia Humana
Conciliadora del Senado

ERIKA TATIANA SANCHEZ PINTO
Representante a la Cámara por Santander
Liga de Gobernantes Anticorrupción
Conciliadora de la Cámara

INFORME DE CONCILIACIÓN DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 228 DE 2024 SENADO - 361 DE 2024 CÁMARA
"POR EL CUAL LA NACIÓN SE ASOCIA, EXALTA Y RINDE HOMENAJE A LAS GENTES DEL MUNICIPIO DE SURATÁ, DEPARTAMENTO DE SANTANDER, POR SU APORTE HEROICO A LA LIBERTAD Y A LA DEMOCRACIA DE LOS COLOMBIANOS**".**

I. TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY

A. Senado de la República

El presente Proyecto de Ley (en adelante, PL) fue radicado por la H.S. Isabel Cristina Zuleta López, el 26 de febrero de 2024 ante la Secretaría General del Senado de la República y publicado en la Gaceta del Congreso 133 el 27 de febrero de 2024.

Para su correspondiente trámite en la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado de la República, se designó como ponente a la Senadora Gloria Inés Flórez Schneider, en la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado fue designada como ponente la H.S Gloria Inés Flórez y en la sesión del día 8 de mayo de 2024, fue debatido y aprobado en sesión formal de la Honorable Comisión Segunda Constitucional Permanente con modificaciones de forma y no de fondo en los artículos 3, 4 y 5, dando así su trámite a segundo debate en la Honorable Plenaria del Senado de la República. Radicando la ponencia para primer debate el 29 de abril de 2024 que fue publicada en la Gaceta del Congreso No. 501 del 30 de abril de 2024.

La ponencia positiva para segundo debate en el Senado de la República fue radica el 04 de junio de 2024 por la Senadora Gloria Inés Flórez Schneider, y publicada en la Gaceta del Congreso No. 806 del 07 de junio de 2024.

Mediante Gaceta del Congreso No. 1058 del 30 de julio de 2024, se publicó el concepto jurídico suscrito por el Viceministro de Hacienda y Crédito Público, Diego Alejandro

Guevara Castañeda, quien entre otros asuntos consideró que los gastos que produce esta iniciativa para la Nación "*podrán ser atendidos con recursos que serán incorporados al Presupuesto General de la Nación en la medida que sean priorizados por la entidad competente en el marco de su autonomía. Además, para el caso de los proyectos del orden territorial, la priorización y asignación de recursos estará condicionada a su selección, de acuerdo con lo dispuesto para los Proyectos de Inversión del Banco Nacional de Programas y Proyectos, de que trata el Decreto 111 de 1996*".

La ponencia de segundo debate para la sesión Plenaria del Senado de la Republica, fue radicada el 04 de junio del 2024 y el Proyecto de Ley se debatió y aprobó en la sesión formal del 18 de septiembre del 2024, en donde se aprobó con una modificación de forma en el artículo 3, publicándose el texto definitivo en la gaceta 1601 del 2024, dando así su trámite para el tercer debate en la Cámara de Representantes.

B. Cámara de Representantes

Para el trámite correspondiente en la Cámara de Representantes le fue asignado el número de iniciativa legislativa 361 de 2024, y en la Comisión Segunda Constitucional de dicha corporación, fueron designados como Ponente Coordinadora la HR Carmen Felisa Ramírez Boscán y la HR Ponente Erika Tatiana Sánchez Pinto, quienes radicaron el informe de ponencia para primer debate el 12 de noviembre de 2024, como obra en la publicación de la Gaceta del Congreso 1934 del 13 de noviembre de 2024.

Ahora bien, el informe de ponencia para segundo debate, fue radicado por las H.R. Carmen Felisa Ramírez Boscán y Erika Tatiana Sánchez Pinto el 5 de diciembre de 2024, tal como consta en la Gaceta del Congreso 2186 del 9 de diciembre de 2024.

II DEL ARTICULADO A CONCILIAR

Mediante oficio S. G2-0505/2025 del 31 de marzo de 2025, el señor Secretario General de la Cámara de Representantes Jaime Luís Lacouture Peñaloza, designó como conciliadora de la unificación del texto del Proyecto de Ley 361 de 2024 Cámara a la Representante Erika Tatiana Sánchez Pinto. En ese mismo sentido, por medio de oficio SL-CS-136-2025 del 03 de abril de 2025, el Secretario General de Senado Diego González designó como conciliadora a la Senadora Gloria Inés Flórez Schneider.

Para cumplir con el cometido, procedimos a realizar un estudio comparativo de conformidad con los artículos 161 de la Constitución Política y 186 de la Ley 5a de 1992, la suscrita Senadora y Representante a la Cámara, integrantes de la Comisión Accidental de Conciliación, comedidamente nos permitimos someter a consideración de las Plenarias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, el texto conciliado del proyecto de la referencia, dirimiendo de esta manera las diferencias existentes entre los textos aprobados por las respectivas Plenarias de las Cámaras.

Con el fin de realizar una evaluación detallada, llevamos a cabo un análisis comparativo de los textos aprobados en ambas Cámaras, identificando las modificaciones introducidas en cada uno de los textos aprobados. Si bien estos cambios no alteraron la naturaleza del proyecto, sí evidenciaban la posibilidad de fortalecer las garantías para el cumplimiento de su propósito legislativo. Con base en este examen, se procedió a evaluar cuál de las versiones desarrollaba de manera más integral y coherente el objeto del presente proyecto de ley. Como resultado de este ejercicio, se concluyó que el texto aprobado por el Senado ofrecía una estructura más completa y abarcadora, logrando un desarrollo normativo más ajustado a los propósitos y principios del proyecto. Siendo así, a continuación, se exponen las razones por las cuales se acoge el texto como se relaciona a continuación:

1. **Razones por las cuales debe exaltarse y rendir homenaje al Municipio de Suratá, Santander**

La historia de una nación se construye sobre los cimientos del sacrificio y la valentía de sus hijos e hijas. El proyecto de ley No. 228 de 2024 Senado - 361 de 2024 Cámara, que exalta y rinde homenaje al municipio de Suratá, en el departamento de Santander, es una reivindicación histórica que reconoce el heroísmo de las gentes que, en febrero de 1816, ofrecieron su vida en las alturas de Cachirí para frenar la restauración monárquica y preservar el anhelo de libertad que hoy define a Colombia.

La Batalla de Cachirí, aunque menos difundida que otras gestas independentistas, representa uno de los actos más significativos de resistencia durante la reconquista española. Los surateños, con valor inquebrantable, enfrentaron al Ejército Expedicionario de Tierra Firme, entregando un tributo de sangre que no solo defendió el territorio del Nuevo Reino de Granada, sino que fortaleció la causa libertadora del continente suramericano.

Este proyecto de ley no solo honra la memoria de los mártires, sino que también propone una estrategia integral para salvaguardar el patrimonio histórico y natural del municipio. Declarar al Páramo de Cachirí como patrimonio histórico de la Nación es una medida esencial para proteger un espacio cargado de simbolismo y biodiversidad, que merece ser preservado para las futuras generaciones.

Además, la iniciativa impulsa el desarrollo socioeconómico sostenible de la región mediante la implementación de proyectos turísticos, culturales y ambientales que dinamizarán la economía local, fortalecerán la identidad regional y promoverán la educación ambiental y cultural. La construcción de un parque temático y de naturaleza, la consolidación de rutas turísticas, y el fortalecimiento de las microempresas locales, permitirán que los habitantes de Suratá sean protagonistas de su propio desarrollo, convirtiendo su legado histórico en una oportunidad de progreso.

El proyecto de ley también fomenta la participación activa de la comunidad, las autoridades locales y las organizaciones civiles, garantizando que las acciones de conmemoración y desarrollo respondan a las necesidades y aspiraciones de la población. Así, no solo se recuerda el pasado, sino que se proyecta un futuro esperanzador.

En conclusión, esta ley representa un acto de justicia histórica, un reconocimiento merecido al sacrificio de los héroes de Suratá, y una apuesta por el desarrollo integral de una región que, con orgullo y dignidad, forma parte del alma de la Nación Colombiana. Su aprobación es un paso firme hacia la construcción de un país que honra a sus mártires, valora su patrimonio y apuesta por el desarrollo sostenible y la memoria viva de su pueblo.

2. **Pliego de conciliación de los textos aprobados por las corporaciones**

Texto aprobado en Plenaria del Senado de la República	Texto aprobado en Plenaria de la Cámara de Representantes	Texto acogido por la Comisión accidental
"Por el cual la nación se asocia, exalta y rinde homenaje a las gentes del municipio de Suratá, departamento de Santander, por su aporte heroico a la libertad y a la democracia de los colombianos"	**Por el cual la nación se asocia, exalta y rinde homenaje a las gentes del municipio de Suratá, departamento de Santander, por su aporte heroico a la libertad y a la democracia de los colombianos."**	No hay diferencias en los textos aprobados por las Cámaras.
Artículo 1°. La Nación, al acercarse al Bicentenario de la Batalla de Ayacucho que sello la victoria de tres ejércitos patriotas sobre las fuerzas de España y liberó al continente suramericano de toda la dominación de la Monarquía, se vincula, exalta y rinde homenaje a las gentes del municipio de SURATÁ, departamento de Santander, por su heroico esfuerzo empeñado en el mes de febrero de 1816 para detener al Ejército Expedicionario de Tierra Firme en las trincheras de las alturas de Cachirí, a costa del sacrificio y martirio de un millar de vidas humanas, para intentar librar al Nuevo Reino de Granada de la restauración de la dominación monárquica.	**Artículo 1°.** La Nación, al acercarse al Bicentenario de la Batalla de Ayacucho que selló la victoria de tres ejércitos patriotas sobre las fuerzas de España y liberó al continente suramericano de toda la dominación de la monarquía, se vincula, exalta y rinde homenaje a las gentes del municipio de Suratá, departamento de Santander, por su heroico esfuerzo empeñado en el mes de febrero de 1816 para detener al Ejército Expedicionario de Tierra Firme en las trincheras de las alturas de Cachirí, a costa del sacrificio y martirio de un millar de vidas humanas, para intentar librar al Nuevo Reino de Granada de la restauración de la dominación monárquica.	No hay diferencias en los textos aprobados por las Cámaras.
Artículo 2°. Declárese al	**Artículo 2o.** Declárese al	No hay diferencias en los textos aprobados por las

municipio de Suratá, en el Departamento de Santander, MÁRTIR DE LA LIBERTAD Y DE LA DEMOCRACIA en la Nación Colombiana.	municipio de Suratá, en el departamento de Santander, MÁRTIR DE LA LIBERTAD Y DE LA DEMOCRACIA en la Nación Colombiana.	Cámaras.
Artículo 3°. Declárese al Páramo de Cachirí, en el municipio de Suratá, Departamento de Santander, PATRIMONIO HISTÓRICO DE LA NACIÓN.	**Artículo 3o.** Exhórtese al Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes para declarar al Páramo de Cachirí, en el municipio de Suratá, departamento de Santander, PATRIMONIO HISTÓRICO DE LA NACIÓN, una vez se surta el proceso administrativo teniendo en cuenta la Ley General de Cultura y el Decreto Reglamentario 2358 de 2019, en articulación con las entidades territoriales.	Se acoge el texto aprobado en la Cámara de Representantes
Artículo 4°. Autorícese al Gobierno Nacional para que, de conformidad con los lineamientos del marco fiscal de mediano plazo, incorpore las partidas presupuestales necesarias para concurrir a la finalidad de los siguientes proyectos y/o obras de utilidad pública y de interés social a ejecutarse en el municipio de Suratá, perteneciente al Departamento de Santander que tengan como propósito: a) Salvaguardar y proteger el Páramo de Cachirí como patrimonio histórico de la Nación	**Artículo 4o.** Autorícese al Gobierno nacional para que, de conformidad con los lineamientos del marco fiscal de mediano plazo, incorpore las partidas presupuestales necesarias para concurrir a la finalidad de los siguientes proyectos y/o obras de utilidad pública y de interés social a ejecutarse en el municipio de Suratá, perteneciente al departamento de Santander que tengan como propósito: a) Salvaguardar y proteger el páramo de Cachirí como patrimonio histórico de la Nación, en los términos del artículo 3 de la presente	Se acoge el texto aprobado en la Cámara de Representantes

b) Implementación de un parque temático en el Corregimiento de Cachirí, como homenaje a los mil mártires de la batalla librada en el Páramo de Cachirí durante los días 22 y 23 de febrero de 1816, que articule una oferta de turismo basada en sus patrimonios cultural y natural, con una participación activa de la población de Suratá y la articulación de instituciones. c) Desarrollar y promocionar la provincia de Soto Norte como destino turístico cultural y natural por medio de la consolidación de una ruta ambiental, rural y turística de reconocimiento nacional, y circuitos entorno a su patrimonio arquitectónico urbano y rural como producto turístico, con la participación de organizaciones e institucionales. d) Implementar un parque con actividades de turismo de naturaleza que resalte la fauna y flora local, la vocación productiva histórica y actual y que permita la educación ambiental de turistas y comunidad local. e) Definir las áreas naturales y culturales del municipio en los	ley; b) Implementación de un parque temático en el Corregimiento de Cachirí, como homenaje a los mil mártires de la batalla librada en el páramo de Cachirí durante los días 22 y 23 de febrero de 1816, que articule una oferta de turismo basada en sus patrimonios cultural y natural, con una participación activa de la población de Suratá y la articulación de instituciones; c) Desarrollar y promocionar la provincia de Soto Norte como destino turístico cultural y natural por medio de la consolidación de una ruta ambiental, rural y turística de reconocimiento nacional, y circuitos en torno a su patrimonio arquitectónico urbano y rural como producto turístico, con la participación de organizaciones e instituciones; d) Implementar un parque con actividades de turismo de naturaleza que resalte la fauna y flora local, la vocación productiva histórica y actual y que permita la educación ambiental de turistas y comunidad local; e) Definir las áreas naturales y culturales del municipio en los	

instrumentos de ordenamiento territorial estableciendo el uso y el aprovechamiento de suelos en un marco de recursos turísticos ambientalmente sostenibles. f) El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes en conjunto con los Ministerios de Comercio, Industria y Turismo, y el Ministerio de Ambiente, realizarán la estructuración y puesta en marcha de la cadena productiva de turismo y cultura por medio de un plan de desarrollo turístico para la provincia de Soto Norte que consolide su identidad, con enfoque de turismo rural y de naturaleza que contribuya a la generación de empleo e ingresos en la población y el fortalecimiento de microempresas turísticas, culturales y artesanales. g) Implementación de un portafolio de proyectos para fortalecimiento de la oferta de servicios turísticos y de la protección cultural y ambiental para la provincia.	instrumentos de ordenamiento territorial estableciendo el uso y el aprovechamiento de suelos en un marco de recursos turísticos ambientalmente sostenibles; f) El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes en conjunto con los Ministerios de Comercio, Industria y Turismo, y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en articulación con la Gobernación de Santander y las alcaldías de los municipios de la Provincia de Soto Norte, realizarán la estructuración y puesta en marcha de la cadena productiva de turismo y cultura por medio de un plan de desarrollo turístico para la provincia de Soto Norte que consolide su identidad, con enfoque de turismo rural y de naturaleza que contribuya a la generación de empleo e ingresos en la población y el fortalecimiento de microempresas turísticas, culturales y artesanales; g) Implementación de un portafolio de proyectos para fortalecimiento de la oferta de servicios turísticos y de la protección cultural y ambiental para la provincia.	
Artículo 5o. El Gobierno Nacional, a través de la entidad que estime	**Artículo 5o.** El Gobierno nacional, a través de la entidad que estime	No hay diferencias en los textos aprobados por las Cámaras.

competente asesorará y apoyará a la Gobernación de Santander, a la Alcaldía y al Concejo del municipio de Suratá, y a las organizaciones cívicas, culturales y ambientales del departamento y la localidad en los trabajos de elaboración, tramitación, ejecución y financiación de los proyectos ambientales, de patrimonio material e inmaterial, de remodelación, recuperación y construcción de la infraestructura cultural e histórica del municipio de Suratá y del corregimiento de Cachirí, de conformidad con las normas vigentes.	competente asesorará y apoyará a la Gobernación de Santander, a la Alcaldía y al Concejo del municipio de Suratá, y a las organizaciones cívicas, culturales y ambientales del departamento y la localidad en los trabajos de elaboración, tramitación, ejecución y financiación de los proyectos ambientales, de patrimonio material e inmaterial, de remodelación, recuperación y construcción de la infraestructura cultural e histórica del municipio de Suratá y del corregimiento de Cachirí, de conformidad con las normas vigentes.	
Artículo 6o. Autorícese al Gobierno Nacional para efectuar las apropiaciones presupuestales necesarias para el cumplimiento de la presente Ley, previa inscripción de los proyectos en el Banco de Proyectos de Inversión Pública del Departamento Nacional de Planeación y el cumplimiento de las demás disposiciones legales para acceder a recursos del Presupuesto Nacional mediante cofinanciamiento.	**Artículo 6o.** Autorícese al Gobierno nacional para efectuar las apropiaciones presupuestales necesarias para el cumplimiento de la presente ley, previa inscripción de los proyectos en el Banco de Proyectos de Inversión Pública del Departamento Nacional de Planeación y el cumplimiento de las demás disposiciones legales para acceder a recursos del Presupuesto Nacional mediante cofinanciamiento.	No hay diferencias en los textos aprobados por las Cámaras.
Artículo 7o. Exáltese la labor de sus gentes para lograr el desarrollo político, económico y social del	**Artículo 7o.** Exáltese la labor de sus gentes para lograr el desarrollo político, económico y social del	No hay diferencias en los textos aprobados por las Cámaras.

municipio de Suratá y el reconocimiento del sacrificio y martirio de sus ciudadanos a la libertad y a la democracia de la Nación colombiana, para lo cual deberán los Ministerios, la Gobernación y la Alcaldía deberán concertar con la población las actividades de conmemoración de la Batalla de Cachirí todos los 22 de febrero de cada año.	municipio de Suratá y el reconocimiento del sacrificio y martirio de sus ciudadanos a la libertad y a la democracia de la Nación colombiana, para lo cual deberán los Ministerios, la Gobernación y la Alcaldía deberán concertar con la población las actividades de conmemoración de la Batalla de Cachirí todos los 22 de febrero de cada año.	
Artículo 8o. La presente ley rige a partir de su promulgación.	**Artículo 8°.** La presente ley rige a partir de su promulgación.	No hay diferencias en los textos aprobados por las Cámaras.

En atención con las consideraciones descritas, los suscribientes conciliadores, solicitamos a las plenarias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes aprobar el texto de conciliación del Proyecto De Ley No. 228 de 2024 Senado - 361 de 2024 Cámara: "Por el cual la nación se asocia, exalta y rinde homenaje a las gentes del municipio de Suratá, departamento de Santander, por su aporte heroico a la libertad y a la democracia de los colombianos".

Atentamente,

Informe Conciliación PL 228/2024 Senado-361/2024 Cámara-7Mayo2025

GLORIA INES FLOREZ SCHNEIDER
Senadora de la República
Pacto Histórico - Colombia Humana
Conciliadora del Senado

ERIKA TATIANA SANCHEZ PINTO
Representante a la Cámara por Santander
Liga de Gobernantes Anticorrupción
Conciliadora de la Cámara

TEXTO FINAL PARA SOMETER A CONCILIACIÓN

Proyecto De Ley No. 228 de 2024 Senado - 361 de 2024 Cámara

"Por el cual la nación se asocia, exalta y rinde homenaje a las gentes del municipio de Suratá, departamento de Santander, por su aporte heroico a la libertad y a la democracia de los colombianos".

* * *

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA

Artículo 1°. La Nación, al acercarse al Bicentenario de la Batalla de Ayacucho que selló la victoria de tres ejércitos patriotas sobre las fuerzas de España y liberó al continente suramericano de toda la dominación de la monarquía, se vincula, exalta y rinde homenaje a las gentes del municipio de Suratá, departamento de Santander, por su heroico esfuerzo empeñado en el mes de febrero de 1816 para detener al Ejército Expedicionario de Tierra Firme en las trincheras de las alturas de Cachirí, a costa del sacrificio y martirio de un millar de vidas humanas, para intentar librar al Nuevo Reino de Granada de la restauración de la dominación monárquica.

Artículo 2o. Declárese al municipio de Suratá, en el departamento de Santander, MÁRTIR DE LA LIBERTAD Y DE LA DEMOCRACIA en la Nación Colombiana.

Artículo 3o. Exhórtese al Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes para declarar al Páramo de Cachirí, en el municipio de Suratá, departamento de Santander, PATRIMONIO HISTÓRICO DE LA NACIÓN, una vez se surta el proceso administrativo teniendo en cuenta la Ley General de Cultura y el Decreto Reglamentario 2358 de 2019, en articulación con las entidades territoriales.

Artículo 4o. Autorícese al Gobierno nacional para que, de conformidad con los lineamientos del marco fiscal de mediano plazo, incorpore las partidas presupuestales necesarias para concurrir a la finalidad de los siguientes proyectos y/o obras de utilidad pública y de interés social a ejecutarse en el municipio de Suratá, perteneciente al departamento de Santander que tengan como propósito:

a) Salvaguardar y proteger el páramo de Cachirí como patrimonio histórico de la Nación, en los términos del artículo 3 de la presente ley;

b) Implementación de un parque temático en el Corregimiento de Cachirí, como homenaje a los mil mártires de la batalla librada en el páramo de Cachirí durante los días 22 y 23 de febrero de 1816, que articule una oferta de turismo basada en sus patrimonios cultural y natural, con una participación activa de la población de Suratá y la articulación de instituciones;

c) Desarrollar y promocionar la provincia de Soto Norte como destino turístico cultural y natural por medio de la consolidación de una ruta ambiental, rural y turística de reconocimiento nacional, y circuitos en torno a su patrimonio arquitectónico urbano y rural como producto turístico, con la participación de organizaciones e instituciones;

d) Implementar un parque con actividades de turismo de naturaleza que resalte la fauna y flora local, la vocación productiva histórica y actual y que permita la educación ambiental de turistas y comunidad local;

e) Definir las áreas naturales y culturales del municipio en los instrumentos de ordenamiento territorial estableciendo el uso y el aprovechamiento de suelos en un marco de recursos turísticos ambientalmente sostenibles;

f) El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes en conjunto con los Ministerios de Comercio, Industria y Turismo, y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en articulación con la Gobernación de Santander y las alcaldías de los municipios de la Provincia de Soto Norte, realizarán la estructuración y puesta en marcha de la cadena productiva de turismo y cultura por medio de un plan de desarrollo turístico para la provincia de Soto Norte que consolide su identidad, con enfoque de turismo rural y de naturaleza que contribuya a la generación de empleo e ingresos en la población y el fortalecimiento de microempresas turísticas, culturales y artesanales;

g) Implementación de un portafolio de proyectos para fortalecimiento de la oferta de servicios turísticos y de la protección cultural y ambiental para la provincia.

Artículo 5o. El Gobierno nacional, a través de la entidad que estime competente asesorará y apoyará a la Gobernación de Santander, a la Alcaldía y al Concejo del municipio de Suratá, y a las organizaciones cívicas, culturales y ambientales del departamento y la localidad en los trabajos de elaboración, tramitación, ejecución y financiación de los proyectos ambientales, de patrimonio material e inmaterial, de remodelación, recuperación y construcción de la infraestructura cultural e histórica del municipio de Suratá y del corregimiento de Cachirí, de conformidad con las normas vigentes.

Artículo 6o. Autorícese al Gobierno nacional para efectuar las apropiaciones presupuestales necesarias para el cumplimiento de la presente ley, previa inscripción de los proyectos en el Banco de Proyectos de Inversión Pública del Departamento Nacional de Planeación y el cumplimiento de las demás disposiciones legales para acceder a recursos del Presupuesto Nacional mediante cofinanciamiento.

Artículo 7o. Exáltese la labor de sus gentes para lograr el desarrollo político, económico y social del municipio de Suratá y el reconocimiento del sacrificio y martirio de sus ciudadanos a la libertad y a la democracia de la Nación colombiana, para lo cual deberán los Ministerios, la Gobernación y la Alcaldía deberán concertar con la población las actividades de conmemoración de la Batalla de Cachirí todos los 22 de febrero de cada año.

Artículo 8°. La presente ley rige a partir de su promulgación.

De los Congresistas,

Informe de Conciliación PL 289/2024 Senado-341/2024 Cámara-7Mayo2025

GLORIA INES FLOREZ SCHNEIDER
Senadora de la República
Pacto Histórico - Colombia Humana
Conciliadora del Senado

ERIKA TATIANA SANCHEZ PINTO
Representante a la Cámara por
Santander
Liga de Gobernantes Anticorrupción
Conciliadora de la Cámara

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 437 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., 20 de mayo de 2025.

Doctor
JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario
Comisión Sexta Constitucional Permanente
Senado de la República
comision6senado@gmail.com

Referencia:	Proyecto de Ley 437 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 437 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 437 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 del Honorable Senador Antonio José Correa Jiménez y del suscrito. Fue radicado en la Secretaría General del Senado de la República el 30 de abril de 2025 y se publicó en la Gaceta del Congreso 646 de 7 de mayo 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 16 de mayo 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 437 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.

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.

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 (INVIAS), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y demás entidades competentes deberán implementar la logística necesaria para asegurar la fluidez del tránsito.

PARÁGRAFO SEGUNDO. El uso arbitrario e injustificado de este procedimiento por parte de la autoridad de tránsito correspondiente será considerado una falta disciplinaria.

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.

ARTÍCULO 3. NO COBRO DE LA TARIFA DE PEAJE A NINGÚN VEHÍCULO DURANTE EL LEVANTAMIENTO DE LAS BARRERAS EN LAS ESTACIONES. Adiciónese 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 INVIAS 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.

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.

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.

El beneficio de tarifa especial diferencial de que trata este artículo estará dirigido a:

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

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.

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.

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.

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.

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.

PARÁGRAFO 1. La obtención de la tarifa diferencial no podrá estar supeditada a la disponibilidad de cupos.

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.

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) días hábiles. En caso de hacerlo, se entenderá configurado silencio positivo y deberá procederse con la expedición del beneficio de manera inmediata.

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.

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.

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.

ARTÍCULO 12. PÉRDIDA DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Son causales de pérdida definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial:

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.

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.

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.

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.

ARTÍCULO 13. PÉRDIDA NO DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Son causales de pérdida no definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial:

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.

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.

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.

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.

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 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.

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.

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.

III. OBJETO Y DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INICIATIVA

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):

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.

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.

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.

La iniciativa consta de 18 artículos cuyo contenido puede explicarse así:

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.

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.

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.

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).

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.

El artículo tiene 3 parágrafos:

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.

El **PARÁGRAFO SEGUNDO** señala que el uso arbitrario o injustificado de esta facultad por parte de las autoridades de tránsito constituirá una falta disciplinaria.

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 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.

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 2002[1], 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.

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.

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.

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.

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.

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.

[1] El literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por la Ley 787 de 2002, dispone:

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.

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

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

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

(...)

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;

(...)

Este artículo incluye dos parágrafos:

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. 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.

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.

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.

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.

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:

- **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.

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.

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.

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.

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.

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 asegurar que las tarifas se apliquen adecuadamente y que se cumplan los objetivos establecidos en dichos acuerdos.

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.

Este artículo tiene dos parágrafos. 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 cumplan 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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 cumplan con los criterios.

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 diferencial sigan beneficiándose de ella, previniendo abusos o situaciones en las que los requisitos ya no se cumplan.

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.

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.

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:

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.

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.

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:

1. Cuando se evidencie alguna inconsistencia subsanable en 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 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.
3. Cuando se transfiera la propiedad o se pierda 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, según lo que reglamente esta entidad en cumplimiento del artículo 17 de la ley.
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.

El artículo tiene tres parágrafos: 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.

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.

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 respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) o el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), siguiendo los lineamientos que determine el Ministerio de Transporte.

Este artículo asegura que los vehículos beneficiarios de la tarifa especial diferencial cuenten con el dispositivo necesario para hacer uso de dicho beneficio.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

Finalmente, el **ARTÍCULO 18** corresponde a la vigencia de la ley, la cual rige a partir de su promulgación.

IV. CIRCUNSTANCIAS O EVENTOS QUE PODRÍAN GENERAR UN CONFLICTO DE INTERÉS

El inciso primero del artículo 291 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, dispone:

> **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.

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:

> **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.
>
> 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.
>
> **a)** Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.
>
> **b)** Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.
>
> **c)** Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.
>
> Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:
>
> **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 fusione con los intereses de los electores.
>
> **b)** Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.
>
> **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.
>
> **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.
>
> **e)** <Literal INEXEQUIBLE>
>
> **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.
>
> **PARÁGRAFO 1o.** 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.
>
> **PARÁGRAFO 2o.** 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.
>
> **PARÁGRAFO 3o.** 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.

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:

> No cualquier 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 concurra 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.

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**.

V. IMPACTO FISCAL

El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 dispone:

> **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.
>
> 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.
>
> 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.
>
> 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.
>
> En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces.

Ahora bien, para la interpretación del artículo transcrito 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:

> 35. Ciertamente, dadas las condiciones actuales en que se desempeña el Congreso de la República, admitir que el art. 7° 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 veto sobre los proyectos de ley.
>
> 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. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente 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 lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.
>
> 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.
>
> 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 certera 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 objetó el proyecto por cuanto el Ministerio de Hacienda no había conceptuado 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
>
> 36. Por todo lo anterior, **la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7° 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.
>
> 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 veto legislativo en cabeza del Ministro 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 experticia 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 Ministro 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 Ministro de Hacienda.
>
> 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. 7° 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 del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente.
>
> (Subrayado y negrita fuera de texto)

Así, atendiendo a la interpretación de la Corte Constitucional, se reitera que una copia de este informe de ponencia será remitida al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para efectos de que se emita, por parte de esa cartera, un concepto sobre el texto propuesto para segundo debate y sus implicaciones fiscales.

VI. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO DE LA INICIATIVA	TEXTO PROPUESTO 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~~ peaje, se establece la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías + I y ~~ii~~ II y se dictan otras disposiciones"	Se corrige la mayúscula inicial en la palabra "por", de acuerdo con las reglas ortográficas que exigen comenzar el enunciado con letra mayúscula. Se reemplaza "peajes" por "peaje", ya que en este contexto la forma correcta es "estaciones de peaje", no en plural. Finalmente, se sustituyen los numerales romanos en minúscula "i y ii" por "I y II", en mayúscula, para ajustarse a la nomenclatura técnica vigente para la clasificación de vehículos en Colombia.
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 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.	Sin modificaciones.
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.	**ARTÍCULO 2. OBLIGACIÓN DE EVITAR REPRESAMIENTOS EN LAS ESTACIONES DE PEAJE Y FACULTAD PARA EL LEVANTAMIENTO DE BARRERAS ~~EN ESTACIONES DE PEAJE POR REPRESAMIENTO.~~** 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. ~~Facúltese a~~ 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 ~~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~~ estarán facultadas para levantar las barreras en la estación de peaje hasta tanto el flujo vehicular se normalice. **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 (INVIAS), 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 talanquera hasta dicha línea es de 200 metros~~ ubicada a una distancia de 200 metros desde la talanquera. Esta demarcación ~~otorgará a~~ servirá como criterio operativo para que la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional~~, así como a~~ y las autoridades de tránsito competentes~~, la facultad de levantar~~ puedan proceder al levantamiento de las talanqueras en caso de congestión en el peaje, por un período inicial de hasta cinco (5) minutos, ~~en caso de congestión en el peaje~~ sin perjuicio de que dicho levantamiento se extienda o finalice antes, en función de la normalización del flujo vehicular. ~~Asimismo, la Dirección de Tránsito y Transporte, las concesiones, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y demás entidades competentes deberán implementar la logística necesaria para asegurar la fluidez del tránsito.~~ **PARÁGRAFO ~~SEGUNDO~~ 2.** El uso arbitrario e injustificado ~~de este~~ del procedimiento de levantamiento de barreras por parte de la autoridad de tránsito correspondiente será considerado ~~una~~ falta disciplinaria. **PARÁGRAFO SEGUNDO.** El uso arbitrario e injustificado de este procedimiento por parte de la autoridad de tránsito correspondiente será considerado una falta disciplinaria. **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	**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~~ facultad de levantar las barreras sin importar la causa del represamiento. Esta restricción se introduce para asegurar que el levantamiento de barreras solo ocurra si el represamiento es causado por el incumplimiento de las medidas preventivas o por fallos en la gestión de los concesionarios o entidades administradoras, como la ANI o el INVÍAS. 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 los represamientos sean atribuibles a ellos mismos. Además, se ajusta la numeración de los parágrafos para guardar uniformidad con el resto del articulado, pasando de "Primero" y "Segundo" a "Parágrafo 1" y "Parágrafo 2". El Parágrafo 1 se mantiene, pero se precisa que el período de levantamiento de las talanqueras 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 haya normalizado el flujo vehicular. Esta 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 mayor precisión técnica. Finalmente, se elimina el parágrafo que atribuía 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.

recursos, de conformidad con la normativa vigente.	~~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.~~	
ARTÍCULO 3. NO COBRO DE LA TARIFA DE PEAJE A NINGÚN VEHÍCULO DURANTE EL LEVANTAMIENTO DE LAS BARRERAS EN LAS ESTACIONES. Adiciónese 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 3. NO COBRO DE LA TARIFA DE PEAJE A NINGÚN VEHÍCULO DURANTE EL LEVANTAMIENTO DE LAS BARRERAS EN LAS ESTACIONES.** Adiciónese 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."	Sin modificaciones.
ARTÍCULO 4. DEBER DE COOPERACIÓN POR PARTE DE LOS EMPLEADOS Y/O CONTRATISTAS DE LOS CONCESIONARIOS Y FUNCIONARIOS DE DEL INVIAS 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 4. DEBER DE COOPERACIÓN POR PARTE DE LOS EMPLEADOS Y/O CONTRATISTAS DE LOS CONCESIONARIOS Y FUNCIONARIOS DE DEL INVIAS 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.	Sin modificaciones.

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. 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.	**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. 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.	Sin modificaciones.
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. El beneficio de tarifa especial diferencial de que trata este artículo estará dirigido a: **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 **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. **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.	**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. El beneficio de tarifa especial diferencial de que trata este artículo estará dirigido a: **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 **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. **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.	Sin modificaciones.
ARTÍCULO 7. DETERMINACIÓN DEL VALOR DE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Con el propósito de asegurar una gestión equitativa y	**ARTÍCULO 7. DETERMINACIÓN DEL VALOR DE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.** Con el propósito de asegurar una gestión equitativa y	La única modificación introducida en el texto propuesto consiste en reducir el plazo para la realización de las mesas de concertación con la ANI, el INVÍAS y los

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. 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.	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)~~ 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. 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.	concesionarios, pasando de seis (6) a cinco (5) meses. Esta modificación se justifica en que el término para expedir la reglamentación es de seis (6) meses; por lo tanto, el diálogo debe culminarse antes de su vencimiento.
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. **PARÁGRAFO 1.** La obtención de la tarifa diferencial no podrá estar supeditada a la disponibilidad de cupos. **PARÁGRAFO 2.** Tratándose de vehículos particulares, la misma persona no podrá registrar más de dos (2) vehículos para	**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, 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. **PARÁGRAFO 1.** La obtención de la tarifa diferencial no podrá estar supeditada a la disponibilidad de cupos. **PARÁGRAFO 2.** Tratándose de vehículos particulares, la misma persona no podrá registrar más de dos (2) vehículos para	Se elimina la palabra "estrecha" por considerarse innecesaria y se incluye a los concesionarios entre quienes colaborarán con el Ministerio de Transporte para definir los criterios y requisitos necesarios para acceder a la tarifa especial diferencial.

acceder al beneficio de tarifa especial diferencial.	acceder al beneficio de tarifa especial diferencial.	
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) días hábiles. En caso de hacerlo, se entenderá configurado silencio positivo y deberá procederse con la expedición del beneficio de manera inmediata.	**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.	Se introduce la expresión "revisión de la documentación" para incluir también la decisión sobre la solicitud, con el fin de precisar que el plazo de treinta (30) días hábiles comprende no solo el análisis documental, sino también la emisión de una respuesta definitiva. Esta aclaración refuerza la aplicación efectiva del silencio positivo y evita ambigüedades interpretativas.
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. 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.	**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. 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.
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.	**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.	Sin modificaciones.
ARTÍCULO 12. PÉRDIDA DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Son causales de pérdida definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial:	**ARTÍCULO 12. PÉRDIDA DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.** Son causales de pérdida definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial:	Se introducen ajustes menores de redacción en los numerales 3 y 6 para mejorar la precisión gramatical y la claridad del texto. Estos cambios no

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. **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. **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. **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	**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. **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. **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	alteran el contenido sustancial del artículo.

de hacer nuevas solicitudes no se predica el vehículo objeto del beneficio sino del propietario o tenedor respectivo.	de hacer nuevas solicitudes no se predica el vehículo objeto del beneficio sino del propietario o tenedor respectivo.	
ARTÍCULO 13. PÉRDIDA NO DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Son causales de pérdida no definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial: **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. **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. **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	**ARTÍCULO 13. PÉRDIDA NO DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.** Son causales de pérdida no definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial: **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~~ 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 ~~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. **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. **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	Se introducen ajustes menores en el numeral 2 para mejorar la precisión terminológica, reemplazando "el solicitante" por "el beneficiario", dado que las causales de pérdida no definitiva aplican respecto de quienes ya gozan del beneficio. También se elimina la expresión "con la solicitud", al tratarse de una precisión innecesaria dentro del contexto normativo, sin que ello afecte el sentido de la norma. Asimismo, se elimina el parágrafo 3 del texto original. Esta disposición atribuía funciones reglamentarias a la Superintendencia de Transporte que no le corresponden, lo cual resulta jurídicamente improcedente. Además, su contenido guarda relación con el régimen sancionatorio por falta de cooperación de los concesionarios, materia que ya está regulada de manera específica en el artículo 4 del proyecto. Por tanto, su inclusión en el artículo 13 —referido a las causales de pérdida no definitiva del beneficio para los usuarios— resulta temática y sistemáticamente incongruente.

vez enervada la causal correspondiente, podrán presentarse nuevas solicitudes por parte del propietario o tenedor del vehículo que era beneficiario. **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. **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 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.	vez enervada la causal correspondiente, podrán presentarse nuevas solicitudes por parte del propietario o tenedor del vehículo que era beneficiario. **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. ~~**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 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.~~	
ARTÍCULO 14. ADQUISICIÓN DEL DISPOSITIVO O MECANISMO DE IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO BENEFICIARIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. El propietario o legitimo 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.	**ARTÍCULO 14. ADQUISICIÓN DEL DISPOSITIVO O MECANISMO DE IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO BENEFICIARIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.** El propietario o legitimo 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.	Sin modificaciones.
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	**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	Sin modificaciones.

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.	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 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.	Sin modificaciones.
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 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.
ARTÍCULO 18. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación.	**ARTÍCULO 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 437 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 PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY 437 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. Adiciónese 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 INVIAS 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.

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.

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.

El beneficio de tarifa especial diferencial de que trata este artículo estará dirigido a:

3. 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

4. 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.

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.

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.

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.

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.

PARÁGRAFO 1. La obtención de la tarifa diferencial no podrá estar supeditada a la disponibilidad de cupos.

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.

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.

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.

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.

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.

ARTÍCULO 12. PÉRDIDA DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Son causales de pérdida definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial:

8. Cuando se evidencie fraude o falsedad en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.

9. Cuando se evidencie fraude o suplantación en la utilización del beneficio de la tarifa especial diferencial.

10. Cuando se evidencie que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario está comercializando el derecho a la tarifa especial diferencial.

11. Cuando el vehículo beneficiario se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano.

12. Cuando el vehículo beneficiario esté relacionado con situaciones de alteración del orden público.

13. 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.

14. 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.

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.

ARTÍCULO 13. PÉRDIDA NO DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Son causales de pérdida no definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial:

7. Cuando se evidencie alguna inconsistencia subsanable en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.

8. 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.

9. Cuando se transfiera la propiedad o se produzca la pérdida de la tenencia del vehículo beneficiario.

10. 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.

11. 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.

12. 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.

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.

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.

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.

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

CONTENIDO

Gaceta número 756 - Miércoles, 21 de mayo de 2025

SENADO DE LA REPÚBLICA

INFORMES DE CONCILIACIÓN

Págs.

Informe de conciliación y texto conciliado para el Proyecto de Ley número 09 de 2023 Senado, 207 de 2024 Cámara, mediante la cual se modifica la Ley 1523 de 2012, reconociendo e incluyendo a los animales dentro de la política de gestión de riesgos de desastre y se dictan otras disposiciones..... 1

Informe de Conciliación y texto final para someter a conciliación del Proyecto de Ley número 228 de 2024 Senado, 361 de 2024 Cámara, por el cual la Nación se asocia, exalta y rinde homenaje a las gentes del municipio de Suratá, departamento de Santander, por su aporte heroico a la libertad y a la democracia de los colombianos..... 9

PONENCIAS

Informe de ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de Ley número 437 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 3

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2025