



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - N° 967

Bogotá, D. C., martes, 11 de agosto de 2026

EDICIÓN DE 18 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ VÁSQUEZ

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

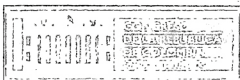
RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 29 DE 2026 SENADO

por medio del cual se establecen directrices para la mejora de los procesos de selección y operación del Programa de Alimentación Escolar (PAE).



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

Proyecto de ley No. 29 de 2026 "Por medio del cual se establecen directrices para la mejora de los procesos de selección y operación del programa de alimentación escolar – PAE".

Bogotá D.C., 20 de Julio de 2026

Doctor
DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ
Secretario General
Senado de la República

Asunto: Radicación de Proyecto de Ley "Por medio del cual se establecen directrices para la mejora de los procesos de selección y operación del programa de alimentación escolar – PAE".

Doctor González:

De manera atenta y en consideración de los artículos 139 y 140 de la Ley 5 de 1992 presento al Senado de la República el Proyecto de Ley "Por medio del cual se establecen directrices para la mejora de los procesos de selección y operación del programa de alimentación escolar – PAE", iniciativa legislativa que cumple con las disposiciones correspondientes al orden de redacción consagrado en el artículo 145 de la citada Ley.

Agradezco disponer el trámite legislativo previsto en el artículo 144 de la Ley 5 de 1992 respecto del siguiente proyecto.

Cordialmente,

ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ
Senador de la República
Revisó y aprobó: Carlos Giraldo - Asesor Jurídico UTL
Proyecto: Daniela Cárdenas Antolínez - Asesora Jurídica UTL



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

Proyecto de ley No. 29 de 2026 "Por medio del cual se establecen directrices para la mejora de los procesos de selección y operación del programa de alimentación escolar – PAE".

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1°. OBJETO. Introducir normas complementarias para la operación del Programa de Alimentación Escolar - PAE, en lo referente a la contratación de proveedores, interventoría, planeación, priorización y mejora de condiciones por parte de las Entidades Territoriales en Educación Certificadas y No Certificadas.

ARTÍCULO 2°. BANCO DE OFERENTES. Las Entidades Territoriales que operen el Programa de Alimentación Escolar, podrán conformar un Banco de Oferentes para la certificación de proveedores del PAE, definiendo criterios de idoneidad, calidad, buenas prácticas, experiencia, rendición de cuentas y garantía del derecho a la alimentación cuantitativa y cualitativamente adecuada. La inclusión en el Banco de Oferentes será un requisito ponderable adicional a los establecidos en el Estatuto General de la Contratación Pública para la contratación del Programa de Alimentación Escolar.

Parágrafo 1. En todo caso, el Banco de Oferentes estará conformado por un equipo de verificación jurídico, contable y financiero y técnico incluyendo nutricionistas o especialistas en alimentación escolar para la validación de los documentos aportados por los interesados, así como también en la posterior expedición del certificado.

Parágrafo 2. El Gobierno Nacional en cabeza de la Agencia Nacional de Contratación Pública –Colombia Compra Eficiente- expedirá la reglamentación diferencial de criterios que permita, fomente y facilite la participación de las asociaciones de autoridades tradicionales indígenas, cabildos indígenas y demás formas asociativas de las comunidades Negras, Afrocolombianas, Raizales, Palenqueras, la mujer rural, Asociaciones de Padres de Familia, Asociaciones de Víctimas y/o Asociaciones Comunitarias y comunitarias, asociaciones campesinas, agrícolas y organizaciones de las entidades religiosas, legalmente conformadas que sean oferentes de los procesos, quienes también deberán demostrar experiencia, conocimiento local, idoneidad, eficiencia y transparencia y rendir cuentas frente a los procesos de alimentación escolar. En todo caso, los contratos que se celebren con las personas jurídicas mencionadas, deberán contar con veeduría ciudadana y/o interventoría según sea el caso.

Parágrafo 3. La Agencia Nacional de Contratación Pública –Colombia Compra Eficiente (ANCP – CCE) en articulación con la Unidad Administrativa Especial de Alimentación Escolar – Alimentos para Aprender, reglamentará el presente artículo dentro de los seis (6) meses siguientes a su expedición, impulsando políticas públicas y herramientas para los procesos de compra y contratación estatal, con el fin de generar una mayor eficiencia, transparencia y optimización de los recursos del Estado.

Parágrafo 4. El Ministerio de Educación, en conjunto con las secretarías de educación y las instituciones educativas, difundirán con anticipación suficiente la convocatoria para

 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ la conformación del banco de oferentes mencionado en este artículo. La divulgación se realizará a través de diversos medios masivos y/o alternativos de comunicación, garantizando un amplio alcance. Adicionalmente, se ofrecerá capacitación y acompañamiento a los oferentes para facilitar una correcta postulación y ejecución del Programa de Alimentación Escolar (PAE). Parágrafo 5. No podrán ser oferentes, organizaciones que hagan parte de espacios de diálogo con el gobierno nacional o regional, según sea el caso, creados mediante leyes, decretos u otros instrumentos normativos, y quienes hayan incurrido en sanciones de los entes de control. ARTÍCULO 3°. PROTECCIÓN DEL DERECHO A LA ALIMENTACIÓN DE NIÑOS, NIÑAS Y ADOLESCENTES BENEFICIARIOS DEL PROGRAMA DE ALIMENTACIÓN ESCOLAR. La labor de Inspección, Vigilancia y Control de las empresas operadoras del Programa de Alimentación Escolar – PAE o de cualquier programa de alimentación escolar en el país, estará a cargo del Ministerio de Educación Nacional, en coordinación con la Procuraduría General de la Nación, Fiscalía General de la Nación y Defensoría del Pueblo. Así mismo, la Superintendencia de Salud ejercerá las anteriores funciones respecto a situaciones que pongan en riesgo el acceso a una alimentación cuantitativa y cualitativamente adecuada. Adicionalmente se conformarán veedurías ciudadanas y control social local al PAE por las Asociaciones de Padres de Familia, quienes informarán de las oportunidades de mejora permanente y presentarán las quejas y denuncias a que haya lugar en la operación del PAE. Parágrafo. Sin perjuicio de lo anterior, cuando el MINISTERIO DE EDUCACIÓN NACIONAL evidencie la violación de regímenes jurídicos ajenos a sus funciones y competencias, procederá a trasladar los asuntos o interpondrá las denuncias ante las autoridades competentes. ARTÍCULO 4°. COMPRA DE ALIMENTOS. Los departamentos, distritos, municipios y los operadores del Programa de Alimentación Escolar que contraten bajo cualquier modalidad, con recursos públicos, la adquisición, suministro y entrega de alimentos, priorizarán la adquisición de alimentos con pequeños productores agropecuarios locales, Asociaciones Campesinas certificadas por el Secretario de Agricultura del departamento y/o Asociaciones de Víctimas legalmente conformadas; en concordancia con los precios del mercado, de conformidad, con la minuta nutricional establecida para cada institución educativa. De igual forma, se deberá preferir en la compra de alimentos a pequeños y medianos comercializadores y productores locales, dando prioridad a los productos de cosecha, según el caso. Parágrafo 1. En ningún caso, se podrá comprar alimentos que tengan fechas de vencimiento próximas, asimismo, éstos deberán cumplir con las especificaciones y características necesarias para salvaguardar la calidad e inocuidad de los alimentos. El Gobierno Nacional en cabeza de la Agencia Nacional de Contratación Pública Colombia Compra Eficiente establecerá los mecanismos para la eficiencia operativa en la adquisición de insumos de manera programada, para cumplir con la demanda de este tipo de alimentos. 	 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ Parágrafo 2. Las entidades ejecutoras exigirán a los operadores del Programa de Alimentación Escolar, promover acciones efectivas, tendientes a la reducción de la pérdida y desperdicio de alimentos en la ejecución del programa integrado de alimentación escolar, en aplicación de la Ley 1990 de 2019 y el decreto 375 de 2022. ARTÍCULO 5°. INTERVENTORÍA. Las Entidades Territoriales en Educación Certificadas de carácter Departamental, Distrital y Municipal podrán contratar la interventoría para la ejecución del Programa de Alimentación Escolar con universidades públicas y/o privadas acreditadas por el Ministerio de Educación. Estas interventorías deberán realizarse con profesionales de Nutrición y Dietética. Las entidades territoriales brindarán prelación a las Instituciones de Educación Superior de naturaleza Pública. ARTÍCULO 6°. PRINCIPIO EN LA CONTRATACIÓN. Los departamentos, distritos, municipios contratantes respondiendo a los principios y directrices del Estatuto General de la Contratación Estatal, deberán velar por el principio de celeridad en el proceso de contratación oportuna del Programa de Alimentación Escolar por lo menos tres meses antes del inicio del calendario escolar, so pena de investigación por parte de los Organos de Control y entes de Inspección, Vigilancia y Control. La Unidad Administrativa Especial de Alimentación Escolar – Alimentos para Aprender, realizará el monitoreo constante para garantizar el cumplimiento de lo contemplado en el inciso anterior. En caso de incumplimiento de lo señalado en el presente artículo, la competencia para contratar será asumida por la Unidad Administrativa Especial de Alimentación Escolar, quien deberá disponer de los recursos y asegurar la contratación inmediata del PAE en el municipio, distrito o departamento con incumplimiento, con el fin de garantizar la seguridad alimentaria. Para ello podrá definir los mecanismos de contingencia y reglamentar los procesos para intervención y acompañamiento a los municipios y departamentos con el fin de restablecer el servicio en el menor tiempo posible. ARTÍCULO 7°. ACCESO AL AGUA POTABLE. Ordénese a las entidades departamentales, distritales y municipales la priorización de proyectos encaminados al acceso y potabilización del agua en los establecimientos educativos. Para este propósito el Ministerio de Educación Nacional, Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, La Unidad Administrativa Especial de Alimentación Escolar - UAPA, los Organismos Internacionales y los actores de inversión social privada, entre otros, apoyarán la gestión e implementación de proyectos que permitan solucionar el problema de agua potable en colegios. ARTÍCULO 8°. EQUIPAMIENTO DE COCINAS. Ordénese al Ministerio de Educación en asociación con las entidades departamentales, distritales y municipales la elaboración de un plan de priorización de proyectos de inversión enfocados en el equipamiento y mantenimiento periódico de cocinas para la modalidad de preparación in situ del Programa de Alimentación Escolar, en el que se articulen las acciones a nivel territorial, que permita equipar y dotar las cocinas con utensilios, equipos, 
 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ electrodomésticos y todos los elementos necesarios, para la preparación de alimentos que cumplan las normas de calidad vigentes, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley. ARTÍCULO 9°. REPORTES DE INFORMACIÓN. Los departamentos, distritos y municipios son responsables de realizar el reporte de la información de implementación del Programa de Alimentación Escolar de su jurisdicción de manera obligatoria y semestral, con criterios de oportunidad y calidad, en los sistemas diseñados para tal fin; de acuerdo con las directrices impartidas por la Unidad Administrativa Especial de Alimentación Escolar - Alimentos para Aprender - o quien haga sus veces. El Ministerio de Educación Nacional, en coordinación con el Ministerio de Salud y Protección Social y Colombia Compra Eficiente, El Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE, desarrollará e implementará un sistema de indicadores para evaluar el goce efectivo del derecho a una alimentación equilibrada y su impacto, tanto directo como indirecto, en la calidad educativa, la cobertura y la permanencia en el sistema escolar, así como en la salud y el desarrollo físico de los estudiantes beneficiarios. Esta entidad publicará semestralmente un informe con los resultados de dicha evaluación, a partir del cual se ajustarán o crearán las políticas y planes necesarios para mejorar la prestación del servicio de alimentación escolar. Parágrafo 1. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Educación Nacional, Colombia Compra Eficiente y el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar deberá hacer cruce y control de sus bases de datos e información para evitar duplicidades en la recepción de beneficios, atención a fallecidos y demás anomalías que se puedan presentar en la ejecución de programas de alimentación Artículo 10°. Priorización. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional, reglamentará las prioridades en la asignación y ejecución del Programa de Alimentación Escolar – PAE, haciendo especial énfasis en la atención de sedes educativas ubicadas en zonas rurales, con presencia de población étnica, víctimas del conflicto armado o estudiantes en condición de discapacidad. Las entidades territoriales certificadas y no certificadas serán responsables de garantizar el cumplimiento de dichos criterios de priorización en el marco de sus competencias. Parágrafo. Lo dispuesto en el presente artículo se aplicará sin perjuicio de las disposiciones contenidas en actos administrativos vigentes, y tendrá prevalencia como mandato legal en el marco de la política pública de alimentación escolar. ARTÍCULO 11°. ARTICULACIÓN TIC. El Ministerio de Educación Nacional y el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, en compañía de las Entidades Territoriales Certificadas- ETC de carácter Departamental, Distrital y Municipal deberán implementar proyectos de inversión encaminados a avances 	 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ tecnológicos digitales con miras al acceso a la información y la mejora en la interacción entre los padres de familia y el gobierno sobre el Plan Alimentario Escolar. ARTÍCULO 12°. VEEDURÍA. Los ciudadanos podrán conformar veedurías en los términos establecidos por la Ley 850 de 2003 o disposición que la modifique o derogue, para participar en el seguimiento y la vigilancia de la implementación de la Política de Estado para la Alimentación Escolar. Para incentivar la conformación de estas veedurías, las entidades territoriales deberán realizar una capacitación al menos una vez al año sobre veeduría ciudadana, dirigida a toda la comunidad educativa, en especial a los padres de familia. Su objetivo será fortalecer las capacidades en el ejercicio del control social en el programa PAE, así como reconocer la relevancia de este programa en la lucha contra el hambre y el libre desarrollo del derecho a la educación de los niños, niñas y adolescentes. ARTÍCULO 13°. Autorícese al Gobierno Nacional a través de la Unidad Administrativa Especial de Alimentación Escolar - Alimentos para Aprender - o quien haga sus veces para que en el término de seis (6) meses reglamente lo relacionado con la presente ley. ARTÍCULO 14°. PLANES FINANCIEROS TERRITORIALES DEL PAE. En el marco de la planeación del Programa de Alimentación Escolar – PAE, las Entidades Territoriales Certificadas en Educación – ETC, en este caso, los Departamentos deberán formular anualmente un Plan Financiero Territorial para el PAE, que incluya las Entidades Territoriales No Certificadas de su jurisdicción. En virtud del principio de planeación, se deberán garantizar los recursos en cada vigencia del programa, que concurren en una Bolsa Común y garanticen, entre otras cosas, la prestación del servicio del programa, desde el primer día del calendario estudiantil y la continuidad del servicio a lo largo del año. Parágrafo. Todas las Entidades Territoriales Certificadas en Educación y las No Certificadas, deberán reportar la información financiera y la demás información relacionadas con el PAE, a través del Consolidador de Hacienda e Información Pública – CHIP, o los sistemas de información que determine la UAPA. La Unidad Administrativa Especial de Alimentación Escolar – Alimentos para Aprender (UAPA) reglamentará el presente artículo dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley. ARTÍCULO 15°. Cuando la ejecución del Programa de Alimentación Escolar – PAE esté a cargo de una Entidad Territorial No Certificada, en virtud de un acuerdo o convenio suscrito con la Entidad Territorial Certificada en Educación de carácter departamental correspondiente, deberá garantizarse la prestación del servicio desde el primer día del calendario académico oficial y de forma continua durante todo el año lectivo. Para tal efecto, podrá concurrirse con recursos de distintas fuentes de financiación. En todo caso, la Entidad Territorial Certificada en Educación de carácter departamental deberá ejercer funciones de orientación, acompañamiento y seguimiento técnico y administrativo sobre la Entidad Territorial Municipal No Certificada de su jurisdicción, a 



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

- Resolución 335 del 22 de diciembre de 2021 "Por la cual se expiden los Lineamientos Técnicos – Administrativos, los Estándares y las Condiciones Mínimas del Programa de Alimentación Escolar – PAE".
- Resolución 018858 del 11 de diciembre 2018 que establece los **Lineamientos Técnicos - Administrativos, los Estándares y las Condiciones Mínimas del Programa de Alimentación Escolar - PAE para Pueblos Indígenas.**

De acuerdo con el informe: "EVALUACIÓN DE OPERACIONES Y DE RESULTADOS DEL PROGRAMA DE ALIMENTACIÓN ESCOLAR (PAE), 2011-2019" realizado por el Centro Nacional de Consultoría:

"A diciembre de 2019, el PAE operó en las 96 entidades territoriales certificadas (ETC) en educación y llegó a 1.105 municipios. Por medio de 891.699.587 raciones, benefició a 5.562.837 estudiantes. Su presupuesto para 2019 fue de cerca de \$2,4 billones, provenientes de las siguientes fuentes:

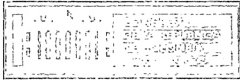
- *Recursos de inversión del presupuesto nacional asignados por el Ministerio de Educación Nacional (MEN)*
- *Sistema General de Participaciones (SGP)*
- *Sistema General de Regalías (SGR)*
- *CONPES 151 (Departamento Nacional de Planeación [DNP], 2012)*
- *Recursos propios de libre destinación y de entidades territoriales (ET), además de otros provenientes de los sectores privado, cooperativo y no gubernamental"*

Tabla 1. Fuentes de financiación (millones de pesos)

AÑO	RECURSOS MEN Y OTROS NACION				REGALÍAS + RECURSOS PROPIOS			TOTAL RECURSOS
	MEN-PAE (Transferencias)	SGP Alimenta. Escolar	CONPES 151 de 2012	TOTAL	Regalías	Propios Municipio	Aportados por las ETC	
2016	440,692	162,207	120,462	723,361	255,779	506,669	259,724	1,745,533
2017	705,923	181,211	128,292	1,015,426	283,602	499,058	389,338	2,187,422
2018	733,412	183,310	133,552	1,050,275	259,032	550,488	256,312	2,116,106
2019	1,032,643	205,384	137,559	1,375,585	264,749	572,877	268,881	2,482,092

Así mismo, en cumplimiento de las competencias asignadas a los Entes Territoriales, a través de las Secretarías de Educación Departamental y Municipal, se deben implementar estrategias para garantizar el acceso y permanencia de manera equitativa de los niños, niñas, adolescentes y jóvenes en situación de vulnerabilidad y riesgo social, por lo cual, se podrán destinar otros recursos de la bolsa común a apalancar el programa conforme con los asignados por el Sistema General de Participaciones (Sector Educación y de Propósito General Libre Destinación), recursos propios, así como otras fuentes de financiación por parte del sector privado, cooperativo o no gubernamental, del nivel nacional e internacional.

Ahora bien, el programa de Alimentación escolar ha presentado dificultades en su implementación como son la insuficiencia de recursos para atender a la totalidad de la población escolarizada, el incumplimiento de los estándares de calidad por los



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

operadores, irregularidades en la contratación y pago, deficiencias en los mecanismos de seguimiento y control, entre otros.

Por lo cual, para lograr una mayor eficiencia en la ejecución de los recursos y mejorar la planeación y seguimiento a la prestación del servicio, se introducen instrumentos en la implementación del programa como son la creación de un Banco de Oferentes, la contratación de la interventoría del Programa, ajustes en la supervisión de la contratación, así como también los criterios de priorización y focalización de los beneficiarios; además, se introducen orientaciones relacionadas con el acceso al agua potable, los reportes de alimentación y la compra de alimentos.

El Banco de Oferentes, es una figura utilizada en la contratación del servicio educativo definida en el Decreto 1851 de 2015, en el que se describe como el "[...] listado de establecimientos educativos y/o oficiales de reconocida trayectoria e idoneidad en la prestación del servicio educativo", como mecanismo para la entidad territorial para invitar, evaluar y habilitar a los posibles aspirantes a celebrar contratos para la prestación del servicio educativo", como mecanismo para la habilitación de los proveedores, en el que se verifican los requisitos mínimos exigidos por la normatividad vigente para prestar el servicio educativo, cuyo modelo puede ser implementado para la contratación de los operadores del PAE.

En lo relacionado con la supervisión de los contratos, desde las entidades territoriales certificadas, los Equipos PAE hacen la revisión administrativa, financiera y documental de la ejecución contractual, y en ocasiones se hacen visitas y/o solicitan la intervención de las secretarías de salud, no obstante, no existen recursos que financien de manera permanente y durante toda la vigencia la totalidad del equipo PAE requerido por las secretarías de educación de las Entidades Territoriales Certificadas para vigilar el programa, lo que dificulta el fortalecimiento de las capacidades institucionales para hacer seguimiento a la ejecución de los recursos. Por lo anterior, es importante que la supervisión del programa lo realicen funcionarios de planta de los entes territoriales a cargo de la prestación de este servicio, con el apoyo del equipo PAE o, se contrate la interventoría de acuerdo con lo determinado por cada entidad territorial.

En relación con la interventoría, se incluyen las universidades públicas como responsables de adelantar estos procesos, teniendo en cuenta sus capacidades técnicas. La UApA, podrá acreditar como entidades idóneas, a las universidades públicas e instituciones de educación superior que así lo soliciten y demuestren su competencia técnica en procesos de interventoría.

En ese sentido, el proyecto de Ley no representa gastos adicionales al Sector Educación, toda vez que de acuerdo con el artículo 2.3.10.3.7. del Decreto 1852 de 2015, establece que los entes territoriales deberán presentar en los reportes remitidos al Ministerio de Educación Nacional la "Supervisión, interventoría, monitoreo y control de la prestación del servicio del programa de alimentación escolar". Lo anterior, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 7º de la Ley 819 de 2003 "[...] 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**".



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

Por otra parte, se propone un ajuste en los criterios de priorización de beneficiarios, toda vez que la priorización establecida para la ejecución del programa incentiva la implementación de la jornada única, como primer criterio de asignación de estudiantes en las condiciones de vulnerabilidad de los estudiantes en la totalidad de las instituciones de la jurisdicción sobre la cual se aplican los criterios, como un factor que genera presión adicional por los recursos del programa, al deber mantener y aumentar las coberturas de los estudiantes matriculados en jornada única.

Para los problemas de planeación identificados, se recomienda la conformación de unas Mesas Territoriales de Planeación, encargadas de definir las necesidades y la planeación de la contratación del Servicio de Alimentación Escolar de la vigencia siguiente, en sus jurisdicciones junto con las Entidades No Certificadas en Educación e instituciones educativas en las que se preste el Servicio de alimentación escolar. Lo anterior, logrará que el Programa de Alimentación Escolar provisto tanto por Entidades Territoriales Certificadas en educación como por las Entidades Territoriales No Certificadas se preste en condiciones de oportunidad, continuidad y calidad acorde con los Lineamientos Técnico - Administrativos del PAE contenidos en la Resolución No. 335 de 2021 expedida por la Unidad Alimentos para Aprender.

Para los problemas de salubridad y calidad en la prestación del PAE, se recomienda priorizar la implementación de estrategias para garantizar el acceso a agua potable, como insumo para brindar el Servicio de la Alimentación Escolar, para la limpieza, desinfección y preparación de los alimentos. Así, se plantea la necesidad de que cada municipio cree un Plan de Acción que incluya la identificación de necesidades y propuestas de solución de agua potable en los establecimientos educativos que no cuentan con este Servicio como insumo para la Alimentación Escolar.

Según el Informe Escalando Salud y Bienestar y Laboratorio de Economía de la Educación (LEE) de la Pontificia Universidad Javeriana (2021). Índice Welbin: Condiciones escolares para el bienestar - Colombia, 2021, a partir de una muestra de 1.373 instituciones educativas de primaria y bachillerato (65% oficiales, 35% privados), de las cuales el 67% estaban en zonas urbanas y el 33% en zonas rurales, el promedio de cumplimiento de los estándares de salud y bienestar escolar se ubicó en 55%.

Entre junio y septiembre de 2021, el 41% de los establecimientos analizados no tenían disponibilidad de agua potable para beber o preparar alimentos. Esta cifra se ubicó en el 57% para los colegios oficiales y llegó al 71% para las instituciones ubicadas en zonas rurales. Llama la atención que el 12% de los establecimientos participantes, no tiene servicio de acueducto. La importancia de esta disponibilidad radica en que el 15% de los estudiantes que desertan del sector educativo lo hacen por razones de salud y estos mismos motivos explican hasta el 20% de los casos de reprobación del año escolar y el 25% del ausentismo.

En relación con el reporte de información, de acuerdo con los lineamientos del PAE le corresponde a la Entidad Territorial la configuración de la estrategia de alimentación en el SIMAT antes del inicio de la prestación del servicio donde se registra las instituciones y actividades priorizadas, el número de cupos asignados, teniendo en cuenta aspectos como el calendario escolar, año, tipo de estrategia, fecha inicio, fecha fin, periodicidad entre otros.



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

De acuerdo con el Informe De Operación PAE (INOP) de la UApA con corte al 18 de agosto de 2022, "Los cargues o reportes de información deben ser atendidos con calidad y oportunidad, pues estos serán oficiales para la consolidación nacional, la verificación de los cumplimientos de las obligaciones y la asignación de recursos del Gobierno Nacional. Una vez revisada la información reportada por las ETC se evidencia en 7 ETC que a la fecha el cargue de información en SIMAT de conformidad con la Resolución 7797 de 2015 solo se ha realizado en un porcentaje del 50% e incluso inferior de la totalidad de la matrícula prevista para la estrategia, situación que dificulta el trabajo que viene adelantando la UApA en la definición de los criterios de asignación y distribución del presupuesto previsto para la cofinanciación del Programa para la vigencia 2023".

Por lo cual, se debe proponer por tal la mejora en los reportes de información a cargo de los entes territoriales. Adicionalmente, en el documento se señala que las siguientes entidades no reportaron la información de la ejecución del programa en el CHIP como son Ciénaga, La Guajira, Pitalito, Popayán, Quibdó, y en 2022, en lo correspondiente al periodo de abril de junio, solo 87 de las 96 entidades territoriales certificadas en educación realizaron el reporte de la categoría dispuesta para tal fin.

II. PERTINENCIA

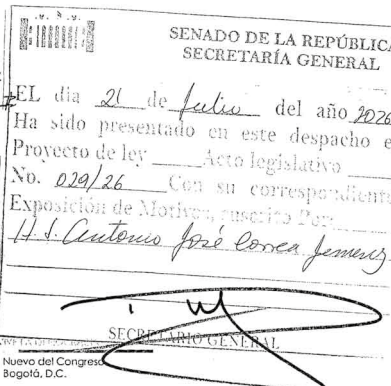
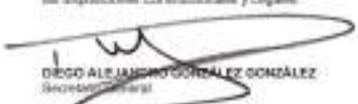
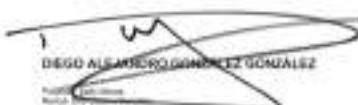
Está comprobado que una adecuada alimentación escolar contribuye a mejorar la capacidad de aprendizaje, el desempeño escolar y la capacidad de atención y retención; suple las necesidades que tiene el cuerpo para crecer y formarse adecuadamente y, con la ingesta de micronutrientes, se contribuye al correcto desarrollo de la corteza prefrontal del cerebro, que es vital para el despliegue de habilidades compleja.

Partiendo de la coyuntura que vive el país, se requiere que la acción estatal esté enfocada en fortalecer la productividad económica de las comunidades vulnerables, combatir el hambre, al mismo tiempo que se construya una sociedad del conocimiento, que fortalezca las etapas del desarrollo educativo y formativo de la persona humana.

Sobre este entendido, el Programa de Alimentación Escolar, requiere ser dotado de instrumentos que permitan su máxima eficiencia, mejorando los sistemas de selección, supervisión e interventoría para la mejora de los prestadores del servicio PAE. Así mismo, se requiere garantizar el acceso al agua potable, como insumo para la prestación del servicio en las comunidades rurales, grupos sociales vulnerables, aportando a su desarrollo y fortaleciendo el control social.

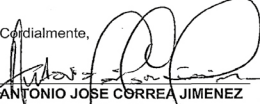
En línea, como primera medida se debe fortalecer el Programa de Alimentación Escolar con procedimientos administrativos, independientes y eficientes. Además, debe reconocerse a **los grupos de acción comunitaria, educativa, campesina, etnia, en aras de articularlos productivamente al PAE, teniendo en cuenta su idoneidad y capacidad para asumir responsabilidades de alimentación escolar. Este procedimiento administrativo requiere de dos herramientas fundamentales como son el “Banco de Oferentes” en los municipios certificados en educación, y la articulación directa y parentoria de las comunidades en la compra de los alimentos, con los debidos reconocimientos y certificaciones. Estas herramientas administrativas requieren además ser complementadas con mecanismos más**

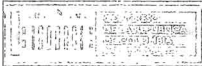
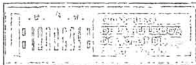
 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ eficientes de control y supervisión, que se orienten a la lucha contra la corrupción y la ineficiencia en la alimentación escolar. La creación del Banco de Oferentes en la selección de los proveedores del Programa de Alimentación Escolar permite de esta manera evaluar, calificar y clasificar la experiencia e idoneidad, así como establecer la capacidad económica y jurídica de estas para poder suscribir contratos de prestación del servicio en las entidades territoriales certificadas. Aunque la Ley 2042 de 2020 otorgó herramientas a los padres de familia para la realización de un acompañamiento eficaz en el manejo de los recursos, con el objetivo de disminuir los graves problemas en su operación relacionado con la ineficiencia en el uso de los recursos, problemas de transparencia, fallas del servicio, falta de seguimiento, entre otros. Es menester destacar que actualmente se siguen presentando diversas falencias en la operación del programa que hacen necesaria el fortalecimiento de la supervisión, interventoría y reporte de información. Gran parte de las falencias denotadas en la supervisión de los contratos de los operadores del PAE, se han generado por la falta de continuidad del personal de los departamentos, distritos o municipios, debido a la naturaleza prestacional de su vinculación contractual. De esta manera, en pro de la continuidad en el seguimiento del proyecto exhortamos a que sean los funcionarios de los entes territoriales los que ejerzan la labor de supervisión. Generando un valor agregado al tener experiencias continuas que blindarán la inexperiencia en la labor de seguimiento a los procesos. Así mismo, en el marco de la búsqueda del acercamiento de los pequeños productores con los consumidores finales para mejorar la productividad, competitividad y rentabilidad del sector agrícola, y en el proceso de post conflicto emanado desde 2016; el presente proyecto de ley tiene la siguiente línea. Se busca que los proveedores de alimentos insumos para la ejecución del Programa de Alimentación Escolar con los productores agropecuarios locales, Asociaciones Campesinas certificadas y/o Asociaciones de Víctimas legalmente establecidas. Esto, contribuyendo a la mejora de las condiciones de los campesinos y víctimas del conflicto de Colombia, pero al mismo tiempo representando una disminución del valor del insumo al romper con los costos de la intermediación. Ahora bien, sobre la medida establecida en lo referente a la interventoría de las universidades públicas en el Programa de Alimentación Escolar, es de destacar que esta va a tener un impacto positivo no solo en la independencia de la interventora con el contratista, sino en la nivelación o equilibrio del déficit financiero que estas tienen, al ser recursos independientes de los recursos. Estas pueden llevar a cabo las actividades ya que cuentan con experiencia académica, técnica y científica. Lo anterior, fundamentado en que estas cuentan con facultades relacionadas a las ciencias de la salud con enfoque primordial a la nutrición, también facultades con carreras técnicas o profesionales en manejo de alimentos. Este proyecto se justifica en aras de fortalecer la sinergia institucional y su relación con las poblaciones más vulnerables del país, sobre el entendido de que se requiere agua potable y saneamiento básico adecuado en la infraestructura educativa y ejercicios de  SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ nutrición adecuados para la población escolar. En este sentido los objetivos al ajustar los criterios de priorización responden al agrónomo y dar mayores oportunidades a la población rural y grupos vulnerables, atendiendo territorios golpeados por la violencia. El gobierno nacional en consecuencia deberá disponer los procedimientos para reconocer las organizaciones idóneas para la articulación con los componentes del PAE. III. IMPACTO FISCAL El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 establece que: "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." Es importante resaltar que, la Honorable Corte Constitucional, mediante sentencia C-502 de 2007, consideró lo siguiente con respecto a la aplicación del artículo 7 de la Ley 819 de 2.003: "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 elaborado, tramitado y aprobado con 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 hacer más eficientes los resultados económicos y fiscales en cuanto las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto en cabeza del Ministro de Hacienda. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministro de Hacienda, que es quien cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experiencia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que el impacto fiscal, sea que un proyecto incorporado sin tal, los presupuestos de racionalidad y eficiencia deben tomarse las medidas que resulten del caso, y la tarea de demostrar y convencer acerca de la incompatibilidad 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 significar que el proceso legislativo en el que se encuentre 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 para la presentación de las consideraciones fiscales de los proyectos reside en el Ministro de Hacienda, la omisión del Ministerio en informar a los
--

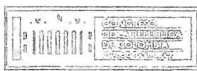
 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ congresistas acerca de los problemas que presente el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni la vicia de ley correspondiente. Así las cosas, la interpretación constitucional conlleva a que la carga la asuma el Ministerio de Hacienda y Crédito Público con respecto a las iniciativas que pueden implicar gasto público y afectar el marco fiscal. a. CONCLUSIÓN Este proyecto se muestra como una gran herramienta en materia de política pública y regulatoria para, no solo fortalecer el PAE, sino involucrar a la producción agrícola campesina local en el sistema de alimentación escolar; un propósito que está en línea con las apuestas agrarias del Gobierno Nacional y en aquello relacionado con los conceptos de economías populares y desarrollos económicos comunitarios. IV. IMPEDIMENTOS Como autor considero que difícilmente puede generarse un conflicto de interés en la participación legislativa de este proyecto por cuanto sus disposiciones son de carácter general y no están dirigidas a beneficiar, alterar, afectar, favorecer o perjudicar situaciones particulares y concretas. Todo impedimento que se presente en el curso del trámite legislativo deberá tener la viabilidad legal de advertir el beneficio o el daño al beneficio a favor o en contra del congresista o de sus parientes dentro de los grados previstos por la norma, de manera particular, actual y directa. Cordialmente, ANTONIO JOSE CORREA JIMENEZ Senador de la Republica Ratificó y aprobó: Carlos Giraldo - Asesor Jurídico UTL Proyecto: Daniela Cárdenas Antolínez - Asesora Jurídica UTL   SECCIÓN DE LEYES SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES Bogotá D.C., 21 de Julio de 2026 Señor Presidente: Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No. 229 de 2026 Senado "POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN DIRECTRICES PARA LA MEJORA DE LOS PROCESOS DE SELECCIÓN Y OPERACIÓN DEL PROGRAMA DE ALIMENTACIÓN ESCOLAR - PAE", via por medio de la presente despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentado al día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.  DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ Secretaría General PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 21 DE 2026 De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por recibido el prestado Proyecto de Ley a la Comisión SEXTA Constitucional y enviase copia del mismo a la Ingesta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso. CÚMPLASE EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA  HONORABLE MIGUEL HENRÍQUEZ TRIVEDI SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA  DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ Secretaría General
--

PROYECTO DE LEY NÚMERO 30 DE 2026 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.

 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ Proyecto de ley No. 30 de 2026 <i>"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"</i> Bogotá D.C., 20 de Julio de 2026 Doctor DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ Secretario General Senado de la República Asunto: Radicación de Proyecto de Ley "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" Doctor González: De manera atenta y en consideración de los artículos 139 y 140 de la Ley 5 de 1992 presento al Senado de la República el Proyecto de Ley <i>"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"</i> iniciativa legislativa que cumple con las disposiciones correspondientes al orden de redacción consagrado en el artículo 145 de la citada Ley. Agradezco disponer el trámite legislativo previsto en el artículo 144 de la Ley 5 de 1992 respecto del siguiente proyecto. Cordialmente,  ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ Senador de la República. Revisó y aprobó: Carlos Dirrado - Asesor jurídico UTL Proyecto: Daniela Cárdenas Antolínez - Asesora Jurídica UTL	 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ Proyecto de ley No. 30 de 2026 <i>"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"</i> EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA: ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto establecer el régimen jurídico para la protección de los derechos de los usuarios de las estaciones de peaje en el territorio nacional, mediante la adopción de medidas orientadas a garantizar la movilidad, la accesibilidad, la transparencia, la participación ciudadana, la calidad en la prestación de los servicios asociados a la infraestructura vial, la adecuada localización y operación de las estaciones de peaje, la implementación de tarifas especiales diferenciales para los vehículos de las categorías i y ii y el fortalecimiento de los mecanismos de inspección, vigilancia y control. ARTÍCULO 2. FACULTAD PARA EL LEVANTAMIENTO DE BARRERAS EN ESTACIONES DE PEAJE POR REPRESAMIENTO. Facúltase 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 - INVIAS, 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 periodo 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.
 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ 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: Quando, 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 - INVIAS, 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 - INVIAS, 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 aquí establecidos. 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 - INVIAS generará multas para el concesionario en el caso de los primeros y constituirá falta disciplinaria en el caso de los segundos. PARÁGRAFO 2. El Ministerio de Transporte definirá las multas aplicables a los concesionarios según lo previsto en esta ley, 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 - INVIAS 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. DISTANCIA MÍNIMA ENTRE ESTACIONES DE PEAJE. Las estaciones de peaje ubicadas en la Red Vial Nacional no podrán instalarse a una distancia inferior a ciento cuarenta (140) kilómetros de otra estación de peaje en el mismo corredor vial y sentido de circulación. La Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVIAS y las entidades territoriales, en el ámbito de sus competencias, deberán garantizar el cumplimiento de esta distancia mínima en la estructuración, adjudicación y ejecución de nuevos proyectos de infraestructura vial. PARÁGRAFO PRIMERO. Las estaciones de peaje existentes que, a la entrada en vigencia de la presente ley, no cumplan con la distancia mínima aquí establecida no	 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ podrán ser objeto de prórroga contractual, renovación o ampliación de su operación sin que previamente el Gobierno Nacional adopte las medidas necesarias para ajustar dicha situación. PARÁGRAFO SEGUNDO. Excepcionalmente, el Ministerio de Transporte podrá autorizar una distancia inferior cuando exista un estudio técnico, financiero y socioeconómico que demuestre de manera motivada la imposibilidad de cumplir con esta disposición y siempre que medie un proceso de participación ciudadana con las comunidades potencialmente afectadas. ARTÍCULO 7. 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: - 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 - 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 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 8. 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 - INVIAS y los concesionarios. Estas mesas tendrán como objeto 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 9. REQUISITOS PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. En el transcurso de seis (6) meses, a partir de la

 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ 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 10. 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 11. 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 12. 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 13. 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.	 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ 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 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 del predica el vehículo objeto del beneficio sino del propietario o tenedor respectivo. ARTÍCULO 14. 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
 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ 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. Si el vehículo objeto del beneficio no transita por la correspondiente estación de peaje con la regularidad que establezca el Ministerio de Transporte en la reglamentación que emita dicha cartera, en acatamiento de lo estipulado en el artículo 17 de la presente 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 párrafo anterior, la Superintendencia de Transporte, o la entidad que haga sus veces, deberá regular y establecer, dentro de un plazo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley: (i) las multas aplicables en caso de falta de cooperación por parte de la concesionaria correspondiente, (ii) la cuantía de dichas multas, y (iii) los mecanismos de recaudación y destinos específicos de los recursos, de conformidad con la normativa vigente. ARTÍCULO 15. 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.	 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ ARTÍCULO 16. 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 17. 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 18. 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 19. PUBLICIDAD Y TRANSPARENCIA EN LAS ESTACIONES DE PEAJE. Con el fin de garantizar el derecho a la información y la transparencia en la gestión de la infraestructura vial, todas las estaciones de peaje deberán contar con una valla informativa visible al usuario antes del paso por la taranquera. Dicha valla deberá contener, de manera clara y actualizada semestralmente, la siguiente información: 1.Nombre del contrato de concesión y operador. 2.Fecha de inicio y fecha estimada de terminación del contrato o de la etapa de operación. 3.Monto total recaudado por la estación en el año inmediatamente anterior. 4.Destino principal de los recursos (mantenimiento, obra nueva, operación). 5.Porcentaje de avance de las obras vinculadas a dicha estación, si aplica ARTÍCULO 20. RENDICIÓN ANUAL DE CUENTAS A LA COMUNIDAD. Los concesionarios viales, consorcios, uniones temporales o cualquier persona natural o jurídica que, bajo cualquier modalidad contractual, administre una estación de peaje en la red vial nacional, departamental o Municipal deberán realizar, como mínimo una (1) vez al año, una audiencia pública de rendición de cuentas. Esta audiencia estará dirigida a los usuarios en general y a las comunidades ubicadas en el área de influencia del corredor vial, definidas según el contrato de concesión o el respectivo estudio de impacto social. En dicha audiencia deberán presentarse en un lenguaje sencillo y accesible, como mínimo: 1. Ingresos: Reportes de recaudados por conceptos de peajes



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

2. **Inversión y destinación** Relación de los recursos invertidos en rehabilitación, construcción y mantenimiento del corredor vial.
3. **Gestión contractual:** Cumplimiento del objeto contractual de concesión o administración
4. **Indicadores de servicio:** Los resultados en mantenimiento, seguridad vial, atención al usuario y niveles del servicio.
5. **Gestión de PQRS:** Informes de acciones frente a peticiones, quejas, reclamos, sugerencias y denuncias.
6. **Plan de inversiones:** Proyectos y obras previstas para la vigencia siguiente

La audiencia deberá convocarse a través de medios de comunicación, página web y redes sociales de la concesión con una antelación no inferior a quince (15) días calendario y garantizar la participación presencial y virtual de la ciudadanía.

PARÁGRAFO. La Superintendencia de Transporte verificará el cumplimiento de esta obligación y podrá imponer las sanciones correspondientes en el artículo 9 de la ley 105 de 1993 y el artículo 46 de la ley 336 de 1996 y de más normas que modifiquen o adicionen.

ARTÍCULO 21. TIEMPOS MÁXIMOS DE RESPUESTA PARA LA PRESTACIÓN DE LOS SERVICIOS DE ASISTENCIA AL USUARIO. Los concesionarios viales, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, el Instituto Nacional de Vías – INVIAS o quien administre la infraestructura vial objeto de peaje, deberán garantizar la prestación oportuna de los servicios de atención al usuario, de conformidad con los siguientes tiempos máximos de respuesta, contados a partir del momento en que se reciba la solicitud de asistencia o se tenga conocimiento del incidente:

Carro taller y auxilio mecánico: deberá llegar al lugar del incidente en un término no superior a veinte (20) minutos, cuando el evento ocurra dentro del corredor vial concesionado y las condiciones de movilidad lo permitan.

Servicio de grúa: su despacho se efectuará dentro de los diez (10) minutos posteriores a la notificación del incidente, debiendo arribar al lugar en un periodo máximo de treinta (30) minutos, con excepción de situaciones que requieran de asistencia especializada por razones de tonelaje o complejidad en las maniobras de rescate.

Ambulancia y atención prehospitalaria: cuando exista una persona lesionada o una situación que comprometa la vida o la integridad física de los usuarios, la ambulancia deberá ser activada de manera inmediata y arribar al lugar del incidente en un término no superior a veinte (20) minutos, sin perjuicio de los tiempos establecidos para el Sistema de Emergencias Médicas y de las condiciones de acceso al sitio.

Canales de atención y emergencias: las líneas telefónicas de atención al usuario y los sistemas de comunicación de emergencia, incluidos los postes SOS o cualquier tecnología que los sustituya, deberán operar de manera permanente las veinticuatro (24) horas del día, los siete (7) días de la semana. Toda llamada deberá ser atendida en un término máximo de treinta (30) segundos.

ANTONIO CORREA *radar*



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

Información al usuario: una vez recibida la solicitud de asistencia, el operador deberá informar al usuario el tiempo estimado de llegada del servicio requerido y mantener comunicación cuando se presenten demoras extraordinarias.

PARÁGRAFO PRIMERO. Cuando circunstancias de fuerza mayor, caso fortuito, cierres viales, desastres naturales, alteraciones del orden público o condiciones extraordinarias de tránsito impidan el cumplimiento de los tiempos previstos en el presente artículo, el operador deberá acreditar dicha circunstancia e informar oportunamente al usuario sobre las razones de la demora y el tiempo estimado de atención.

PARÁGRAFO SEGUNDO. Si se presenta un incumplimiento injustificado en los tiempos máximos de respuesta, la Superintendencia de Transporte, o la entidad que haga sus veces, adelantará investigaciones administrativas pertinentes e impondrá las sanciones correspondientes de acuerdo con el régimen sancionatorio de la Ley 336 de 1996 y sus normas concordantes. Lo anterior se aplicará sin perjuicio de las responsabilidades civiles, disciplinarias o contractuales a que haya lugar, así como de la responsabilidad civil extracontractual derivada de los perjuicios que dichas demoras puedan causar a los usuarios.

ARTÍCULO 22. PUNTO PERMANENTE DE ATENCIÓN, INSPECCIÓN Y VIGILANCIA EN LAS ESTACIONES DE PEAJE.

Las estaciones de peaje administradas por concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS o quien haga sus veces deberán disponer de un espacio físico permanente destinado al ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control por parte de la Superintendencia de Transporte.

Este punto de atención tendrá como finalidad:

1. Recibir peticiones, quejas, reclamos, denuncias, sugerencias y felicitaciones de los usuarios de conformidad con la Ley 1755 de 2015.
2. Brindar orientación e información sobre los derechos y deberes de los usuarios del corredor vial.
3. Supervisar el cumplimiento de las obligaciones legales, reglamentarias y contractuales relacionadas con la operación del peaje.
4. Verificar la adecuada prestación de los servicios de atención al usuario y de asistencia en carretera.
5. Realizar visitas de inspección, requerimientos y actuaciones administrativas dentro del ámbito de sus competencias.

PARÁGRAFO PRIMERO. El Ministerio de Transporte podrá delega esta función en la Superintendencia de Transporte o establecer mecanismos itinerantes, presenciales o tecnológicos que garanticen una atención permanente cuando razones técnicas o presupuestales impidan la instalación de un puesto físico.

PARÁGRAFO SEGUNDO. En todo caso, cada estación de peaje deberá contar con un canal físico y uno electrónico visible para la radicación inmediata de peticiones, quejas,

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.

ANTONIO CORREA



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

reclamos, denuncias y sugerencias, cuya respuesta deberá ajustarse a los términos previstos en la Ley 1755 de 2015.

ARTÍCULO 23. RÉGIMEN DE TRANSICIÓN. Las disposiciones contenidas en la presente ley se implementarán de manera gradual durante los doce (12) meses siguientes a la expedición de la reglamentación prevista en el artículo 18 de la presente ley.

Durante dicho período, el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, los concesionarios viales y demás entidades competentes deberán adoptar las medidas administrativas, técnicas, tecnológicas, operativas y contractuales necesarias para garantizar el cumplimiento de las obligaciones previstas en la presente ley.

En particular, dentro del período de transición deberán implementarse los procedimientos para el otorgamiento de la tarifa especial diferencial, adecuarse los sistemas de peaje electrónico, establecer los protocolos para el levantamiento temporal de barreras en casos de represamiento y realizar las demás acciones requeridas para la efectiva aplicación de la presente ley.

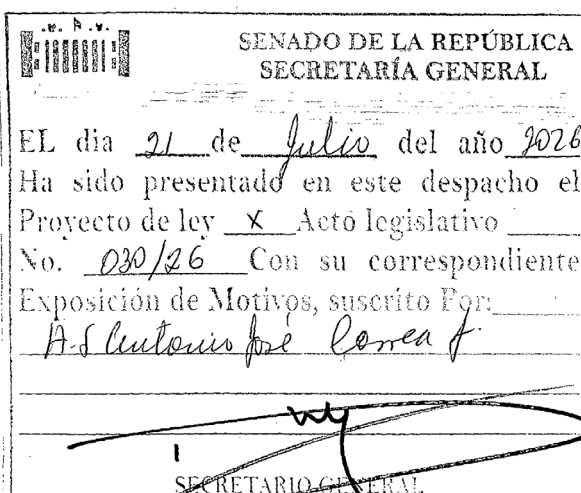
PARÁGRAFO. Durante el período de transición continuarán aplicándose las disposiciones vigentes sobre tarifas diferenciales y operación de las estaciones de peaje, en todo aquello que no sea incompatible con la presente ley, hasta tanto entren en funcionamiento las medidas previstas en esta y se culmine su implementación

ARTÍCULO 24. VIGENCIA Y DEROGACIÓN. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.

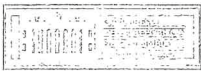
Cordialmente,

ANTONIO JOSE CORREA JIMENEZ
Senador de la Republica

Revisó y aprobó: Carlos Gálindo - Asesor jurídico UTL *Inte*
Proyecto: Daniela Cárdenas Antolínez -Asesora Jurídica UTL



~~SECRETARIO GENERAL~~

 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ Proyecto de ley No. 020 de 2026 <i>"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"</i> EXPOSICIÓN DE MOTIVOS 1. OBJETO El presente Proyecto de Ley pretende en primera instancia mejorar el flujo en el paso de las estaciones de peaje, brindando herramientas a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general para la aplicación del tráfico en reversible o el levantamiento de las barreras de las estaciones en caso de existir alteraciones que generen represamientos. Lo anterior, garantizando la cooperación de los operadores de las estaciones para la correcta articulación En segunda instancia, se imparten las directrices específicas para la aplicación de las tarifas especiales diferenciadas, para evitar arbitrariedades y la politización en la asignación de esta. De modo que, se describe de manera detallada los requisitos y modos de asignación del beneficio para los ciudadanos colindantes a una estación de peaje. Por otro lado, alineado con la estrategia de automatización implementada a través de los telepeajes, se pretende que los vehículos nuevos que se comercialicen cuenten de manera obligatoria con los dispositivos necesarios para el uso del telepeaje, cualquiera que fuese la empresa habilitada que decidan los concesionarios. Así mismo, con el sistema de peajes electrónicos, se sancionará automáticamente a los infractores que no cuenten con el SOAT vigente y, se les impedirá transitar por carretera Todo esto, con el objetivo de fortalecer la movilidad en carretera y avanzar en la implementación de tecnologías que permitan mejor operación y además de la supervisión del cumplimiento de los requisitos para el tránsito existentes en la ley. 2. JUSTIFICACIÓN De acuerdo con el artículo 338 de la Constitución Política y la Ley 105 de 1993 sobre contribuciones fiscales, los peajes viales son un instrumento de financiación de infraestructura aplicable tanto en departamentos y municipios -mediante ordenanzas y acuerdos- como en la nación, con base en la Ley 787 de 2002. Dicha norma establece que, 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.  SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ Para estos efectos, señala el articulado, 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. Así mismo, señala la norma en mención, que se deben fijar tasas de peaje diferenciales en proporción a las distancias recorridas las características de los vehículos y sus respectivos costos de operación. El costo de un peaje en Colombia depende de la categoría del vehículo, las categorías que encontramos manejadas por INVIAS son las siguientes: - Categoría I: automóviles, camperos y camionetas. - Categoría II: buses, busetas con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes. - Categoría III: camiones de tres y cuatro ejes. - Categoría IV: camiones de cinco ejes. - Categoría V: camiones de seis ejes. Aunque los peajes como gravámenes son costosos para los usuarios y encarecen el transporte de carga, bien gestionados se pueden justificar porque: 1. En los medios urbanos favorecen el uso del transporte colectivo al encarecer el uso del automóvil, razón por la cual Bogotá propuso en 2017 un sistema de casetas de cobro para reducir la congestión urbana con el fin de recaudar recursos para construir vías y ampliar avenidas. 2. En las carreteras de conexión que enlazan puertos y centros de producción y consumo son una herramienta de financiamiento de infraestructura cuyos beneficios se propone obtener Colombia al modernizar el sistema carretero. Con las vías de cuarta generación (4g) se reducirán impactos medioambientales (emisiones de CO2 y ruido) y costos del transporte de carga en un 30 %, al acortar distancias de recorrido y lograr mayor velocidad de circulación y mejoras en la seguridad vial. 3. También se reconoce la movilidad sumada a la conectividad del territorio como factor de crecimiento económico. Sin embargo, varios retos por superar tienen las obras financiadas por peajes. Para mitigar los impactos de megaproyectos viales, en cumplimiento de lo recomendado por el Programa de Paz del Magdalena Medio en 2014, al solicitar la reubicación del peaje entre Honda y La Dorada, se señaló que el Estado debe velar por una gestión de carácter participativo, que haga de los proyectos un instrumento de paz y no de conflictos. Además, se deben ofrecer mecanismos legales de inspección, control y vigilancia y prever y mitigar los impactos en el caso de las comunidades rurales interferidas por aquellas obras, cuando sus vías alternas sean precarias para satisfacer la alteración en su vida cultural y económica. Para nadie es un secreto que la creación de nuevos peajes en el país es una fuente constante de controversia. Tanto las autoridades de transporte como los gremios del	 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ sector y los ciudadanos han manifestado reparos frente a nuevos peajes de manera constante. Por un lado, muchos coinciden en que se cobran altas tarifas en estas instalaciones, mientras que por otra parte muchos afirman que son una fuente de financiamiento para mantener las vías. En el país hay 179 peajes lo que, si se compara con el total de la red vial, implica que habría un peaje por cada 100 kilómetros. Estos se encuentran a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), seguido del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y el resto manejadas por concesiones privadas. De acuerdo con las cifras oficiales, desde 2014 hasta 2020, la ANI ha recaudado en peajes más de \$18 billones, mientras que el INVIAS, desde 1994, ha recaudado \$8 billones. Por otro lado, en cuanto a las vías concesionadas, la ANI recaudó más de \$2,1 billones en 2020, mientras que en 2019 esta cifra fue de \$2,6 billones. Usuarios conductores y los transportadores de carga sin embargo coinciden en sus reclamos sobre las altas tarifas y el gran número de instalaciones de peajes cerca una de otras Valle la pena señalar también que otro de los factores que producen traumatismos en las vías del país son los llamados trancones que muchas veces se presentan en el pago de los peajes. Hace varios años y buscando evitar este tipo de problemas el Ministerio de Transporte expidió la resolución 071 del 8 de enero de 2009 que autorizaba a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional para que en cumplimiento de una directriz ministerial, levantara la barrera en las estaciones de peaje administradas por las concesiones y/o INVIAS, y permitiera el paso de vehículos cuando el número de estos generara represamiento, según lo estipulado en las obligaciones contractuales y reiterado en el oficio MT- 4562-1 65536 del 19 de diciembre de 2006 Buscando que los ciudadanos tengan ventajas, tanto en seguridad en momentos de lluvia; como en reducción de tiempos de espera en los puntos de pago, al igual que ahorros, por menores costos en gasolina por freno y arranque, entre otros, el ministro de Transporte, Guillermo Reyes, presentó la foto de lo que hay actualmente en Colombia en materia de peajes electrónicos. Hasta el momento, 88 peajes electrónicos han sido habilitados y 20 más están en proceso. La cifra corresponde al 63 % del total (contando los 88 habilitados y los 20 en curso), luego de que se acabara el plazo para completar el trámite, lo que ocurrió el 30 de octubre de 2022. Hasta ahora, hay cuatro empresas habilitadas para adelantar la interoperabilidad de los peajes electrónicos mediante el modelo de pago conocido como TAG. En la lista se encuentran Gopass, Facipass, Copilo y Flypass. El peaje electrónico implica que el viajero podrá poner en un lugar visible de su vehículo un sello, a través del cual, no tendrá que parar en las casetas de pago, pues una cámara leerá su información registrada, por lo que el cobro será cargado a su cuenta bancaria para ser amortizada en la modalidad de prepago o pospago. Señaló recientemente el  SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ Ministro de Transporte que la meta es que muy pronto se tenga el 100 % de los peajes habilitados, para que los colombianos que viajan a través de los 18.000 kilómetros de carretera que forma parte de la red vial nacional puedan hacer uso del peaje electrónico. De hecho, muchos ciudadanos han argumentado que no se han acogido al sistema de ubicación de un TAG en su vehículo para usar el servicio electrónico para el pago de peajes, justamente porque eran muy pocos los sitios por los que podían utilizarlo. El presente proyecto de ley apunta a resolver los problemas aquí esbozados que afectan la movilidad vehicular en el país y que golpean a los ciudadanos que viven cerca de estaciones de peaje. Además, busca velar por una gestión de carácter participativo, que haga de los proyectos un instrumento de paz y no de conflictos Un proyecto que le apunta a temas diferentes a los del proyecto de Ley 602 de 2021 que busca reorganizar la política de asignación y administración de peajes con base en "una estrategia general" Ese proyecto, presentado por el ex - representante Mauricio Toro, busca establecer criterios para la definición de los valores monetarios, y define puntos adicionales, entre los que se encuentran, una distancia mínima entre casetas de peaje de 150 kilómetros; que los incrementos en las tarifas no sean superiores al IPC del año anterior, que los municipios y distritos no puedan establecer peajes internos, entre otros 3. IMPACTO FISCAL. El presente Proyecto de Ley cumple con lo estipulado en la Constitución Política de Colombia, en especial con lo establecido en el artículo 154, que no incluye esta clase de proyectos en la cláusula de competencias exclusiva del Gobierno Nacional. La mencionada norma también es recogida en el artículo 142 de la Ley 5ª de 1992. El Proyecto de Ley no conlleva un impacto fiscal; debido a que, en el articulado no se ordena gasto público, cumpliendo con lo estipulado en la Ley 819 de 2003. 4. CONFLICTO DE INTERESES Teniendo en cuenta el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, "Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992", y de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, el cual establece que: "Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones. Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista. a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de
--	---



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

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.

$$(\dots)^n$$

Igualmente, El Consejo de Estado en su sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, determinó:

No cualquier interés configura la causal de desinversión en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que por 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 concorra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles..."

Bajo este marco, se considera que la discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley, a pesar de su carácter general y extenso en la materia que trata, podría crear conflictos de interés en tanto al congresista o pariente dentro de los grados de ley sea beneficiario con los términos dispuestos en la presente ley. En este sentido, es importante subrayar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se pueden presentar frente al trámite o votación de la iniciativa, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5 de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congreso de identificar causales adicionales en las que pueda estar inmerso.

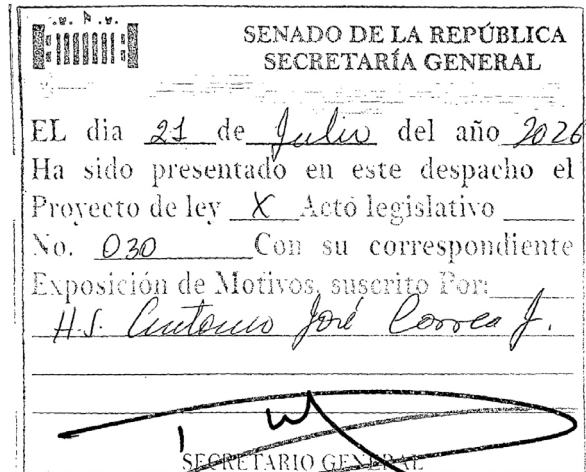
Cordialmente,

Cordialmente,


ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ
Senador de la República.

Revisó y aprobó: Carlos Giraldo - Asesor jurídico UTL 
Proyecto: Daniela Cárdenas Antolínez-Asesora Jurídica UTL

Revisó y aprobó: Carlos Giraldo - Asesor jurídico UTL *Car*
Proyecto: Daniela Cárdenas Antolínez -Asesora Jurídica UTL



SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA - SECRETARÍA GENERAL - TRAMITACIÓN
LEYES

Received D.C., 21 de Julho de 2026

Safety Precautions:

Que en la Fe de su respectivo Promotor de Ley No. 3-1983, Semestre "PRIMERO" DEL MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS SOBRE EL PASO POR INTERSECCIONES DE CARRETERAS, SE SUSTITUYERAN LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA VEHÍCULOS CLASIFICADOS EN LAS CATEGORÍAS I Y II SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentado el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por el Honorable Senador ANTONIO JOSÉ CORREA-JIMÉNEZ. La naturaleza de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEPTIMA de la Cámara de Diputados del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

~~DIEGO ALZAMENDI (SECRETARY-INTRODUCER)~~
~~Secretary General~~

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA - JULIO 21 DE 2018

De conformidad con el informe de la Secretaría General, dare por repetido el citado Proyecto de Ley a la Comisión **SEXTA** Constitucional y archivaré copia del mismo en la Biblioteca Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CUNPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

Honorio Hernández
HONORIO MIGUEL HERNÁNDEZ PINEDO

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPUBLICA

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ


 UNIVERSITY OF ILLINOIS AT CHICAGO
 601 S. MICHIGAN AVE.
 CHICAGO, IL 60607-7199

Abstracts of the proceedings are available in English and Spanish.

PhillyCapita National - Chicago
www.phillycapita.com

PROYECTO DE LEY NÚMERO 31 DE 2026 SENADO

por medio de la cual se modifican y adicionan disposiciones de la Ley 675 de 2001 en materia de debido proceso sancionatorio, rendición de cuentas y cobro ejecutivo de obligaciones de la propiedad horizontal.

SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ Proyecto de ley No. 031 de 2026 "Por medio de la cual se modifican y adicionan disposiciones de la Ley 675 de 2001 en materia de debido proceso sancionatorio, rendición de cuentas y cobro ejecutivo de obligaciones de la propiedad horizontal" Bogotá D.C., 20 de Julio de 2026 Doctor DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ Secretario General Senado de la República Asunto: Radicación de Proyecto de Ley "Por medio de la cual se modifican y adicionan disposiciones de la Ley 675 de 2001 en materia de debido proceso sancionatorio, rendición de cuentas y cobro ejecutivo de obligaciones de la propiedad horizontal" Doctor González: De manera atenta y en consideración de los artículos 139 y 140 de la Ley 5 de 1992 presento al Senado de la República el Proyecto de Ley, "Por medio de la cual se modifican y adicionan disposiciones de la Ley 675 de 2001 en materia de debido proceso sancionatorio, rendición de cuentas y cobro ejecutivo de obligaciones de la propiedad horizontal" iniciativa legislativa que cumple con las disposiciones correspondientes al orden de redacción consagrado en el artículo 145 de la citada Ley. Agradezco disponer el trámite legislativo previsto en el artículo 144 de la Ley 5 de 1992 respecto del siguiente proyecto. Cordialmente, ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ Senador de la República Revisó y aprobó: Carlos Giraldo - Asesor Jurídico UTI. <i>2026.07.20</i> Proyecto: Daniela Cardenas Antolinez -Asesora Juridica UTI.	SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ PROYECTO DE LEY N.º 31 DE 2026 GARANTÍAS DEL COPROPIETARIO EN EL RÉGIMEN DE PROPIEDAD HORIZONTAL "Por medio de la cual se modifican y adicionan disposiciones de la Ley 675 de 2001 en materia de debido proceso sancionatorio, rendición de cuentas y cobro ejecutivo de obligaciones de la propiedad horizontal" EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA: ARTICULADO ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto fortalecer la protección de los derechos de los propietarios en el régimen de propiedad horizontal mediante: i) un procedimiento legal mínimo, previo y contradictorio para la imposición de sanciones por inasistencia a reuniones de asamblea, garantizando un debido proceso sancionatorio; ii) el acceso individual, oportuno y proporcional a la información y a la rendición de cuentas de la administración; y iii) la precisión de los requisitos del título ejecutivo para el cobro de obligaciones pecuniarias. ARTÍCULO 2. ADICIÓN DE UN ARTÍCULO 3A A LA LEY 675 DE 2001. Adiciónese el artículo 3A a la Ley 675 de 2001, así: ARTÍCULO 3A. PRINCIPIOS DE GARANTÍA DEL COPROPIETARIO. En la interpretación y aplicación de la presente ley se observarán los principios de dignidad humana, la buena fe, debido proceso, defensa y contradicción, acceso a la información, la protección de datos personales, la propiedad privada, la transparencia y proporcionalidad. Los reglamentos de propiedad horizontal, manuales de convivencia y decisiones de los órganos de administración y actuaciones del administrador no podrán suprimir las garantías mínimas previstas en esta ley, ni establecer regímenes de responsabilidad subjetiva. ARTÍCULO 3. MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 37 DE LA LEY 675 DE 2001. Adiciónense los siguientes incisos al artículo 37 de la Ley 675 de 2001: La participación en la asamblea constituye un derecho del propietario. El reglamento podrá establecer, de manera expresa, razonable y proporcionada, el deber de asistir o de hacerse representar en reuniones ordinarias o extraordinarias, siempre que la convocatoria haya sido válida, oportuna, accesible y acompañada de mecanismos adecuados de representación o participación no presencial cuando estos sean legal y técnicamente posibles. La sola inasistencia no generará automáticamente multa ni otra consecuencia desfavorable. Toda sanción requerirá la verificación individual de la conducta, la ausencia de causa justificativa y el procedimiento previsto en los artículos 60 y 60A de esta ley. ARTÍCULO 4. ADICIÓN DE UN ARTÍCULO 39A A LA LEY 675 DE 2001. Adiciónese el artículo 39A a la Ley 675 de 2001, así:
SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ ARTÍCULO 39A. JUSTIFICACIÓN DE LA INASISTENCIA. El propietario convocado podrá informar previamente su imposibilidad de asistir o presentar excusa dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la reunión. Cuando demuestre que no pudo actuar dentro de ese término por fuerza mayor, caso fortuito, enfermedad, deber de cuidado, obligación laboral inaplazable, calamidad doméstica, falta de conectividad en reuniones no presenciales, defecto de convocatoria u otra circunstancia razonable no imputable, podrá presentarla hasta antes de la decisión sancionatoria. La excusa podrá acreditarse por cualquier medio de prueba idóneo. No podrán exigirse documentos imposibles, desproporcionados o sometidos a reserva. La información de salud y demás datos sensibles tendrá tratamiento reservado. El administrador acusará recibo y trasladará la excusa al órgano competente. La falta de respuesta a la excusa no equivaldrá a su rechazo ni habilitará el cobro de sanción alguna. ARTÍCULO 5. MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 38 DE LA LEY 675 DE 2001. Adiciónese un numeral 13 y un párrafo al artículo 38 de la Ley 675 de 2001, así: 13. Examinar la rendición anual de cuentas del administrador y adoptar las medidas necesarias para corregir hallazgos, sin perjuicio del derecho individual de información, inspección y rendición de cuentas establecido en esta ley. PARÁGRAFO. La asamblea general y el consejo de administración no podrán exigir autorización previa para que un propietario ejerza los derechos individuales de acceso a información, solicitud de rendición de cuentas o acceso a la jurisdicción reconocidos en los artículos 51A y 51B. La asamblea conservará su competencia para aprobar o improbar los estados financieros y adoptar decisiones colectivas. ARTÍCULO 6. MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 48 DE LA LEY 675 DE 2001. El artículo 48 de la Ley 675 de 2001 quedará así: ARTÍCULO 48. TÍTULO EJECUTIVO Y PROCEDIMIENTO. Para el cobro ejecutivo de expensas comunes, multas y demás obligaciones pecuniarias, la obligación deberá constar en un título ejecutivo integrado por: 1. Certificación expedida por el administrador, bajo la gravedad de juramento, que discrimine el capital, intereses y períodos adeudados. 2. Copia auténtica o certificada del acta de asamblea que aprobó la expensa o cuota extraordinaria 3. Estado de cuenta individual, con la trazabilidad de cargos y abonos. 4. Constancia de comunicación previa del estado de cuenta al deudor, a la última dirección física o electrónica registrada con una antelación no inferior a diez (10) días hábiles a la presentación de la demanda. La comunicación previa no constituye requerimiento para constituir en mora cuando esta opere por ministerio de la ley, ni exige aceptación del deudor; tiene por finalidad permitir la verificación, el pago y la contradicción extrajudicial. La presentación de observaciones no suspende la	SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ exigibilidad de obligaciones debidamente aprobadas, pero la administración deberá responderlas y aportar la respuesta con la demanda. La acción ejecutiva no estará supeditada al agotamiento de mecanismos alternativos de solución de conflictos. En lo no previsto se aplicará el Código General del Proceso. PARÁGRAFO: La certificación del administrador no presta mérito ejecutivo por sí sola, si no se acompaña de los soportes que acreditan la fuente de la obligación ARTÍCULO 7. MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 51 DE LA LEY 675 DE 2001. Modifíquense los numerales 2, 4, 5 y 8 y adiciónese el numeral 15 al artículo 51 de la Ley 675 de 2001, así: 2. Llevar bajo su responsabilidad los libros, archivos, soportes contractuales, bancarios, contables y presupuestales de la persona jurídica, garantizar su integridad, conservación y trazabilidad, y atender oportunamente las solicitudes relacionadas con ellos. 4. Preparar y someter al consejo de administración y a la asamblea las cuentas anuales, el informe de gestión, el presupuesto, los estados financieros, los balances de prueba y la ejecución presupuestal, con notas y soportes suficientes para su comprensión y contradicción. 5. Llevar la contabilidad de conformidad con las normas aplicables y mantener disponibles los comprobantes, extractos, contratos, facturas, cotizaciones, órdenes de pago, conciliaciones, informes y demás soportes. 8. Cobrar y recaudar las obligaciones pecuniarias e iniciar su cobro judicial sin autorización adicional, siempre que la determinación, certificación y documentación de la deuda cumplan los artículos 29, 30 y 48 de esta ley y se respeten los pagos, abonos, acuerdos y decisiones firmes. 15. Rendir cuentas de su gestión, responder las solicitudes individuales y permitir el ejercicio del derecho de inspección en los términos de los artículos 51A y 51B. ARTÍCULO 8. ADICIÓN DE UN ARTÍCULO 51A A LA LEY 675 DE 2001. Adiciónese el artículo 51A a la Ley 675 de 2001, así: ARTÍCULO 51A. DERECHO INDIVIDUAL DE INFORMACIÓN, INSPECCIÓN Y RENDICIÓN DE CUENTAS. Todo propietario podrá solicitar directamente al administrador, sin autorización de la asamblea o del consejo, información y rendición documentada de cuentas sobre períodos, operaciones o rubros determinados que afecten el patrimonio, el presupuesto, las expensas, los contratos o los bienes comunes de la persona jurídica. La solicitud deberá identificar razonablemente la información, período u operación. El administrador responderá de fondo dentro de los quince (15) días hábiles siguientes y permitirá consulta presencial o electrónica, así como la obtención de copias a costa del solicitante, salvo entrega digital gratuita. Podrá ampliar el término una sola vez y hasta por diez (10) días hábiles cuando el volumen o la antigüedad de la información lo justifique, mediante aviso motivado enviado antes del vencimiento. La respuesta deberá explicar ingresos, egresos, saldos, obligaciones, contratos y decisiones consultadas, e identificar sus soportes. No se entenderá satisfecha con la remisión genérica a estados financieros, actas o aprobaciones de la asamblea.

SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ El acceso respetará la intimidad, los datos personales, los secretos empresariales de terceros y las reservas legales. Antes de negar información, el administrador deberá entregar versión pública, anonimizada o parcial cuando ello permita proteger la reserva. No podrán invocarse como reservados los documentos que sustentan gastos, obligaciones o decisiones de la persona jurídica, salvo los datos estrictamente protegidos. Las solicitudes manifiestamente repetitivas sobre información ya entregada podrán remitirse a la respuesta anterior, siempre que se facilite nuevamente el acceso y no existan hechos, períodos o soportes nuevos. El ejercicio de buena fe de este derecho no podrá dar lugar a sanciones ni represalias. ARTÍCULO 9. ADICIÓN DE UN ARTÍCULO 51B A LA LEY 675 DE 2001. Adiciónese el artículo 51B a la Ley 675 de 2001, así: ARTÍCULO 51B. RENDICIÓN PROVOCADA DE CUENTAS. El propietario estará legitimado individualmente para promover el proceso de rendición provocada de cuentas contra quien ejerza o haya ejercido la administración respecto del período de su gestión, cuando exista incumplimiento total o sustancial del deber previsto en el artículo 51A, inconsistencias objetivas no aclaradas o negativa injustificada de acceso a los soportes. No se requerirá autorización previa de la asamblea general ni del consejo de administración. La demanda deberá acreditar la calidad de propietario, la solicitud previa y el vencimiento del término de respuesta, salvo imposibilidad demostrada o riesgo cierto de pérdida, ocultamiento o alteración de la información. El proceso se tramitará conforme al artículo 379 del Código General del Proceso y las normas que lo modifiquen o sustituyan. La legitimación individual no atribuye al propietario la representación de la persona jurídica para reclamar indemnizaciones, recuperar activos o ejercer pretensiones que correspondan exclusivamente a esta. La decisión sobre las cuentas no sustituye la competencia de la asamblea para aprobar o improbar estados financieros ni impide las acciones de responsabilidad que procedan. ARTÍCULO 10. MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 59 DE LA LEY 675 DE 2001. Adiciónese el siguiente párrafo al artículo 59 de la Ley 675 de 2001: PARÁGRAFO 2.º. Las sanciones por inasistencia a reuniones de asamblea solo procederán cuando el reglamento consagre previamente y de manera clara el deber, la conducta sancionable y la consecuencia aplicable; la convocatoria haya cumplido la ley y el reglamento; se hayan ofrecido alternativas razonables de representación; no exista causa justificativa; y se observe íntegramente el procedimiento de los artículos 60 y 60A. No se impondrán multas automáticas ni por el solo registro de ausencia. ARTÍCULO 11. MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 60 DE LA LEY 675 DE 2001. El artículo 60 de la Ley 675 de 2001 quedará así: ARTÍCULO 60. COMPETENCIA, LEGALIDAD Y DEBIDO PROCESO SANCIONATORIO. Las sanciones previstas en el artículo 59 serán impuestas por la asamblea general o por el consejo	SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ de administración cuando exista, el reglamento le haya atribuido expresamente esa facultad y la conducta y sanción estén determinadas con anterioridad. El administrador no podrá imponer sanciones. Podrá recibir informes, conservar pruebas, comunicar actuaciones y ejecutar decisiones en firme, pero no instruirá ni decidirá cuando haya formulado la queja o tenga interés directo en el asunto. Toda actuación garantizará autoridad competente e imparcial, legalidad, presunción de inocencia, buena fe, comunicación previa y suficiente de los hechos, acceso al expediente, defensa, contradicción, solicitud y práctica de pruebas pertinentes, decisión motivada, proporcionalidad, impugnación y prohibición de doble sanción por el mismo hecho. Se valorarán la conducta, el grado de culpa, la afectación causada, las circunstancias atenuantes y agravantes, la subsanación, la reincidencia y la capacidad de la medida para lograr el cumplimiento. No habrá responsabilidad objetiva. PARÁGRAFO. El reglamento identificará las conductas y sanciones aplicables. Sus vacíos procedimentales serán suplidos por el artículo 60A y no podrán interpretarse en perjuicio del investigado. ARTÍCULO 12. ADICIÓN DE UN ARTÍCULO 60A A LA LEY 675 DE 2001. Adiciónese el artículo 60A a la Ley 675 de 2001, así: ARTÍCULO 60A. PROCEDIMIENTO SANCIONATORIO MÍNIMO. Antes de imponer una sanción se observarán, como mínimo, las siguientes etapas: 1. Comunicación de apertura de proceso con descripción de los hechos y cargos. 2. término de cinco (5) días hábiles para presentar descargos y pruebas. 3. decisión motivada por el órgano competente (asamblea o consejo) valorando las pruebas y excusas presentadas. 4. Notificación y oportunidad de recursos de reposición. En caso de sanción por inasistencia, la apertura no podrá producirse antes de vencer el término para presentar excusa previsto en el artículo 39A. Artículo 60B Sanciones por inasistencia: Las multas por inasistencias asambleas solo procederán si están previstas expresamente en la presente ley y si el propietario no presenta una excusa justificada y si el propietario no presenta una excusa justificada en los días hábiles contemplados en la presente ley, se consideran causas justificativas la fuerza mayor, caso fortuito, enfermedad o deber de cuidado debidamente acreditado. ARTÍCULO 13. MODIFICACIÓN DEL ARTÍCULO 62 DE LA LEY 675 DE 2001. El artículo 62 de la Ley 675 de 2001 quedará así: ARTÍCULO 62. IMPUGNACIÓN JUDICIAL DE SANCIONES. El propietario, tenedor u ocupante sancionado podrá impugnar judicialmente la decisión dentro de los dos (2) meses siguientes a la notificación de la decisión que resuelva la reposición o, si esta no se interpuso, desde el
SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ vencimiento del término para hacerlo. Se aplicará el trámite previsto en el Código General del Proceso. El juez podrá decretar la suspensión provisional de la sanción cuando su ejecución pueda causar un perjuicio grave o cuando se acredite sumariamente la vulneración del debido proceso. La solicitud y la medida se registrarán por las normas procesales aplicables. ARTÍCULO 14. PROTECCIÓN DE DATOS Y CONSERVACIÓN DOCUMENTAL. El tratamiento y entrega de información en desarrollo de esta ley se sujetarán a los principios de finalidad, necesidad, circulación restringida, seguridad y confidencialidad previstos en la Constitución y en la Ley 1581 de 2012. Los documentos contables, presupuestales, contractuales y sancionatorios deberán conservarse por el término legal aplicable y, en todo caso, mientras puedan sustentar obligaciones pendientes o actuaciones judiciales. ARTÍCULO 15. ADECUACIÓN DE REGLAMENTOS. Las personas jurídicas sometidas a la Ley 675 de 2001 adecuarán sus reglamentos y protocolos dentro de los doce (12) meses siguientes a la promulgación. La falta de adecuación no impedirá la aplicación inmediata de las garantías de debido proceso, acceso a la información y conformación del título ejecutivo previstas en esta ley. ARTÍCULO 16. VIGENCIA Y TRANSICIÓN. La presente ley rige a partir de su promulgación, los copropietarios tendrán un [plazo de 12 meses para adecuar los reglamentos internos a esta disposición es sin perjuicio de la aplicación inmediata de las garantías procesales aquí provistas. Cordialmente, ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ Senador de la República Revisó y aprobó: Carlos Giraldo - Asesor jurídico UTL Proyecto: Daniela Cardenas Antolínez - Asesora Jurídica UTL SENADO DE LA REPÚBLICA SECRETARÍA GENERAL EL día 21 de julio del año 2026 Ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley ☒ Acto legislativo No. 031/26 Con su correspondiente Exposición de Motivos, suscrito Por: H. S. Antonio José Correa SECRETARIO GENERAL AQUIVVE LA DEMOCRACIA Edificio Nuevo del Congreso Bogotá, D.C.	SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ EXPOSICIÓN DE MOTIVOS 1. Finalidad y alcance La iniciativa busca equilibrar la autonomía de la propiedad horizontal con garantías mínimas que no pueden quedar enteramente sometidas a cada reglamento. Atiende tres problemas diferenciados pero conectados: sanciones automáticas por inasistencia, barreras para que un propietario conozca y cuestione la gestión administrativa, y cobros ejecutivos soportados únicamente en una certificación unilateral. El proyecto no elimina la obligación de contribuir a las expensas comunes, no impide el recaudo judicial, no convierte a cada propietario en representante de la persona jurídica y no suprime la potestad sancionatoria. Establece procedimientos verificables para que tales facultades se ejerzan conforme a la Constitución. 2. Diagnóstico jurídico Sanciones por inasistencia. La Ley 675 no establece expresamente una multa nacional por faltar a la asamblea. La práctica surge de reglamentos que tipifican la inasistencia como obligación no pecuniaria y de los artículos 59 y 60. Aunque el artículo 60 menciona el debido proceso, remite ampliamente al reglamento y no fija etapas legales mínimas ni un trámite específico para excusas. Esa indeterminación favorece decisiones automáticas. Rendición de cuentas. Los artículos 38 y 51 concentran la aprobación de cuentas en la asamblea y la preparación de información en el administrador. No existe una regulación suficientemente expresa del derecho individual a exigir una explicación documentada de rubros concretos ni de la legitimación para acudir, sin autorización colectiva, al proceso de rendición provocada previsto en el artículo 379 del Código General del Proceso. Cobro ejecutivo. El artículo 48 vigente dispone que el título será solamente la certificación del administrador, sin requisito adicional. Esto facilita el recaudo, pero reduce la información disponible para verificar la fuente, aprobación, causación, pagos e intereses. La reforma conserva la vía ejecutiva y exige soportes concordantes. 3. Fundamento constitucional Estado social de derecho y fines esenciales. Los artículos 1 y 2 exigen que la convivencia privada se desarrolle dentro de un orden justo y con efectividad de los derechos. Igualdad y buena fe. Los artículos 13 y 83 impiden cargas arbitrarias y exigen valorar circunstancias individuales, incluidas las excusas razonables. Intimidad, habeas data y petición. Los artículos 15 y 23 respaldan el acceso a información y la respuesta de fondo, con reserva de datos personales y de terceros. Debido proceso. El artículo 29 se aplica a actuaciones sancionatorias adelantadas por órganos privados cuando ejercen potestades capaces de afectar derechos. Exige tipicidad, defensa, prueba, motivación e impugnación.



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

Propiedad privada y función social. El artículo 58 protege la propiedad y permite límites derivados de su función social. Las expensas y reglas de convivencia son legítimas, pero deben ser razonables y proporcionales.

Acceso a la justicia. El artículo 229 permite al legislador definir legitimación y requisitos procesales razonables, sin someter el acceso individual a la voluntad del órgano que debe ser controlado.

Libertad de asociación. El artículo 38 protege las formas asociativas, pero su autonomía no autoriza desconocer derechos fundamentales ni garantías imperativas.

4. Jurisprudencia relevante

La Corte Constitucional ha reiterado que los órganos de propiedad horizontal deben respetar el debido proceso al imponer sanciones. Entre otras, las sentencias T-108 de 2005, T-034 de 2013, T-062 de 2018, T-283 de 2020 y T-227 de 2022 destacan la exigencia de legalidad, defensa, contradicción, motivación y proporcionalidad. La Sentencia C-318 de 2002 examinó varias disposiciones de la Ley 675 y reconoció que sus decisiones deben sujetarse a la Constitución y la ley.

En relación con el cobro, la Sentencia C-929 de 2007 precisó que el artículo 48 vigente sustituyó la modalidad de título ejecutivo complejo por un título único o simple constituido por la certificación del administrador. En consecuencia, este proyecto no presenta la complejidad documental como regla jurisprudencial vigente: propone que el Congreso la restablezca expresamente, con elementos taxativos y proporcionados, para facilitar la contradicción y la verificación judicial sin exigir reconocimiento del deudor.

La reforma se armoniza con el artículo 422 del Código General del Proceso, conforme al cual pueden demandarse ejecutivamente obligaciones expresas, claras y exigibles que consten en documentos provenientes del deudor o de su causante, o que constituyan plena prueba contra él, y con las reglas especiales que el legislador puede establecer para la propiedad horizontal.

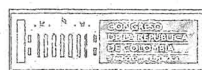
5. Justificación de cada modificación y beneficio ciudadano

DISPOSICIÓN	RAZÓN JURÍDICA	BENEFICIO PARA EL COPROPIETARIO
Art. 3A - nuevo	Fija principios imperativos y jerarquía normativa.	Evita que un reglamento suprima garantías constitucionales.
Art. 37 - modifica	Distingue el derecho a participar del deber reglamentario de asistir.	Impide convertir toda ausencia en responsabilidad automática.



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

DISPOSICIÓN	RAZÓN JURÍDICA	BENEFICIO PARA EL COPROPIETARIO
Art. 39A - nuevo	Crea oportunidad y medios amplios para excusarse.	Permite explicar enfermedad, cuidado, trabajo, conectividad u otra causa razonable.
Art. 38 - adicióna	Separa control colectivo y derechos individuales.	El propietario no depende de autorización de quienes debe controlar.
Art. 48 - sustituye	Transforma el título simple en uno documentalmente complejo y verificable.	Permite conocer de dónde sale cada valor, pago e interés antes del embargo.
Art. 51 - modifica	Refuerza archivo, contabilidad, cobro y deber de rendir cuentas.	Hace rastreable la gestión del administrador.
Arts. 51A y 51B - nuevos	Regulan información individual y legitimación para rendición provocada.	Da respuesta directa y acceso judicial sin permiso de asamblea o consejo.
Art. 59 - adicióna	Condiciona las sanciones por insistencia.	Elimina multas automáticas y exige convocatoria válida y ausencia injustificada.
Arts. 60 y 60A	Establecen competencia imparcial y etapas mínimas.	Garantizan expediente, descargos, pruebas, decisión motivada y recurso.
Arts. 61 y 62	Exigen firmeza y actualizan la impugnación judicial.	Evitan cobros prematuros y facilitan pedir suspensión al juez.
Arts. 15 a 17	Protegen datos, ordenan adecuación y transición.	Evitan exposición de información sensible y cambios retroactivos arbitrarios.



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

6. Test de proporcionalidad

Las medidas persiguen fines constitucionalmente legítimos: debido proceso, transparencia, propiedad y acceso a la justicia. Son idóneas porque introducen etapas y soportes directamente relacionados con esos fines. Son necesarias porque mecanismos menos intensos, como una remisión abierta al reglamento o una certificación unilateral, no aseguran uniformidad mínima. Son proporcionales en sentido estricto: no se prohíben sanciones ni cobros, no se exige aceptación del deudor, se limita la solicitud individual a asuntos determinados y se protegen reservas y datos personales.

7. Competencia, iniciativa y unidad de materia

El Congreso es competente en virtud de los artículos 150 numerales 1 y 2 de la Constitución para interpretar, reformar y derogar leyes y expedir códigos en todos los ramos de la legislación. La iniciativa regula relaciones privadas, deberes sustanciales y reglas procesales vinculadas a la propiedad horizontal. No crea entidades, cargos, subsidios ni gasto público y no invade materias de iniciativa gubernamental exclusiva.

Existe unidad temática, causal, teleológica y sistemática conforme al artículo 158 superior: todas las disposiciones reforman garantías del copropietario frente al ejercicio de facultades de administración, sanción, información y cobro dentro del mismo régimen legal.

8. Impacto fiscal

El proyecto no ordena gasto público ni modifica el presupuesto nacional. Las obligaciones recaen principalmente sobre personas jurídicas de naturaleza civil sin ánimo de lucro sometidas a propiedad horizontal y se cumplen mediante procedimientos, archivo e información inherentes a la administración. Por ello no genera, en principio, impacto fiscal directo en los términos del artículo 7 de la Ley 819 de 2003.

9. Normas modificadas, adicionadas y conservadas

Se modifican los artículos 37, 38, 48, 51, 59, 60, 61 y 62; se adicionan los artículos 3A, 39A, 51A, 51B y 60A. No se derogan las obligaciones de contribuir a expensas, la solidaridad prevista en la ley, la competencia de la asamblea para aprobar cuentas y presupuesto, la facultad del administrador para cobrar sin autorización, ni los mecanismos alternativos de solución de conflictos. Se sustituyen únicamente las reglas incompatibles con las garantías nuevas.

10. Conflictos de interés

De conformidad con el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, modificado por la Ley 2003 de 2019, cada congresista deberá valorar y declarar los conflictos particulares, actuales y directos que puedan derivarse de la iniciativa. Por su carácter general, impersonal y abstracto, la discusión del proyecto no configura por sí sola un beneficio particular.

11. Referencias normativas y jurisprudenciales

Fuente. Constitución Política: artículos 1, 2, 13, 15, 23, 29, 38, 58, 83, 150, 158, 228 y 229.



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

Fuente. Lev 675 de 2001: artículos 29, 30, 37 a 39, 47 a 51 y 58 a 62.

Fuente. Ley 1564 de 2012 - Código General del Proceso: artículos 379, 382, 422 y concordantes.

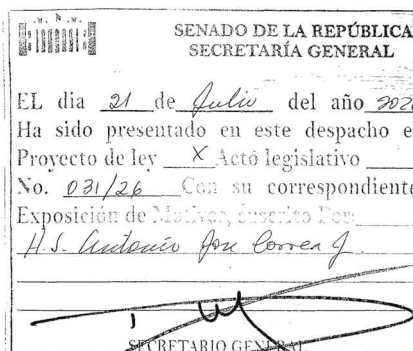
Fuente. Ley 1581 de 2012; Ley 2213 de 2022; Ley 5 de 1992; Ley 2003 de 2019; Ley 819 de 2003.

Fuente. Corte Constitucional: C-318 de 2002, C-929 de 2007, T-108 de 2005, T-034 de 2013, T-062 de 2018, T-283 de 2020 y T-227 de 2022.

Cordialmente,

ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ
Senador de la República

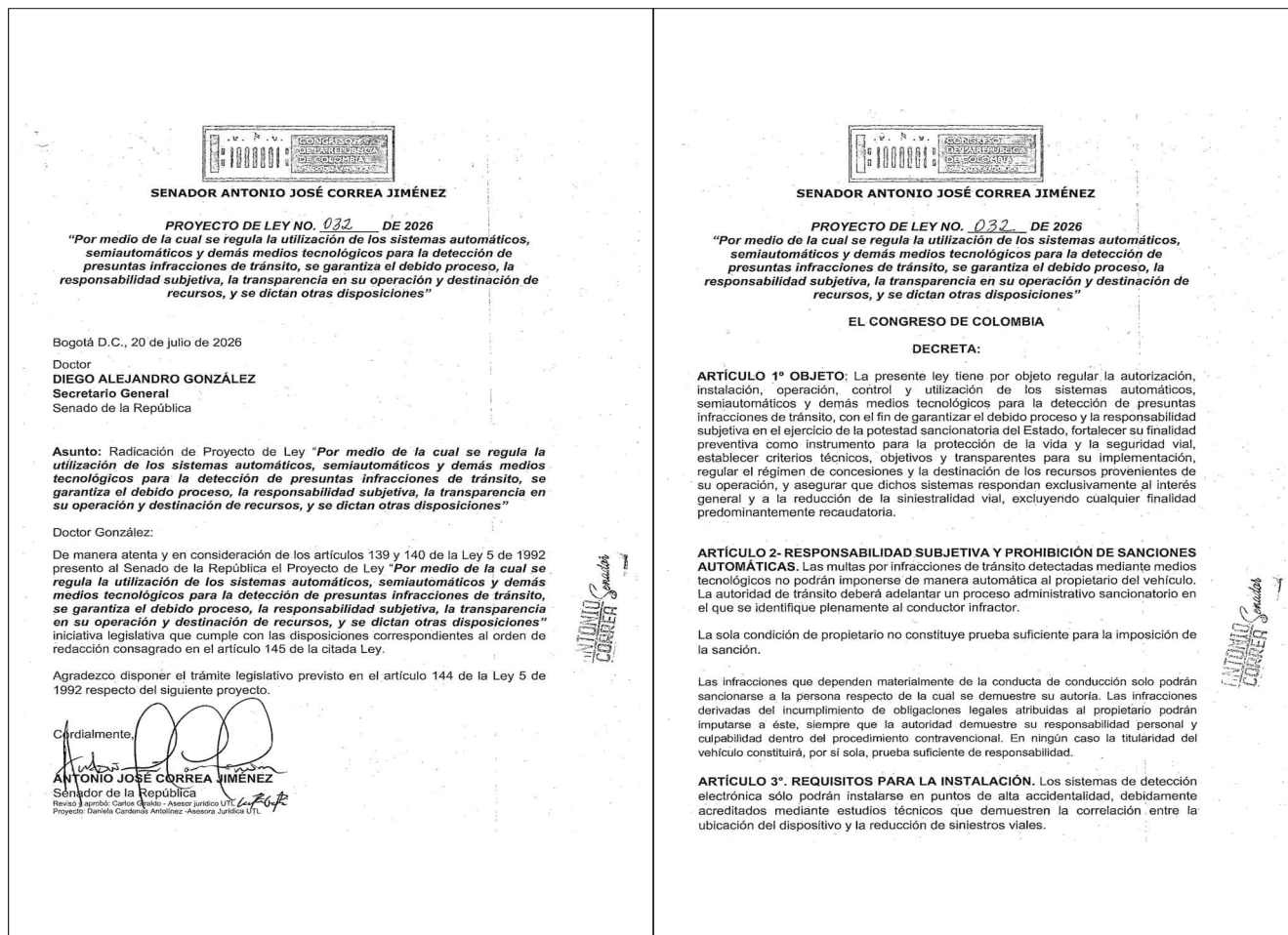
Revisó y aprobó: Carlos Giraldo - Asesor jurídico UTL *Inte*
Proyecto: Daniela Cardenas Antolínez -Asesora Jurídica UTL

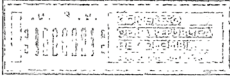




PROYECTO DE LEY NÚMERO 32 DE 2026 SENADO

por medio de la cual se regula la utilización de los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito, se garantiza el debido proceso, la responsabilidad subjetiva, la transparencia en su operación y destinación de recursos, y se dictan otras disposiciones.



 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ Los contratos de concesión para la operación de estos sistemas no podrán establecer porcentajes de remuneración basados en el número de comparendos impuestos o recaudados. ARTÍCULO 4°. GARANTÍAS DEL DEBIDO PROCESO, NOTIFICACIÓN Y DERECHO DE DEFENSA. La información captada por los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos constituirá noticia de la presunta comisión de una infracción y podrá dar lugar a la expedición de una orden de comparendo, pero no constituirá por sí misma sanción ni prueba incontrovertible de responsabilidad. Ninguna multa podrá imponerse sin que previamente se adelante el procedimiento administrativo contravencional previsto en la Ley 769 de 2002 y en las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan, con plena observancia de la presunción de inocencia, la responsabilidad personal y subjetiva, la legalidad, la tipicidad, la culpabilidad, la contradicción, la defensa, la imparcialidad y la doble instancia cuando esta resulte procedente. La orden de comparendo deberá ser validada por un agente de tránsito competente y notificada dentro del término y por los medios previstos en la ley. Con la notificación, la autoridad pondrá a disposición del presunto infractor, de forma gratuita, íntegra, clara y accesible: i) las imágenes, videos y demás registros originales que sustentan la detección; ii) la fecha, hora y ubicación georreferenciada del hecho; iii) la conducta presuntamente infringida y la norma aplicable; iv) la identificación del dispositivo, su autorización vigente y el certificado de calibración, mantenimiento o verificación metrológica exigible para la fecha de los hechos; v) la señalización existente en el lugar; vi) la identificación del agente que efectuó la validación; y vii) la información precisa sobre los términos, canales y mecanismos para comparecer, solicitar audiencia, aportar y controvertir pruebas e interponer los recursos procedentes. La autoridad de tránsito deberá demostrar los elementos objetivos de la infracción y, según la naturaleza de la conducta imputada, la autoría y culpabilidad del conductor o la responsabilidad personal y culpable del propietario respecto del incumplimiento de los deberes legales que le sean exigibles. La propiedad del vehículo, por sí sola, no permitirá presumir que su titular lo conducía ni fundamentar responsabilidad objetiva o solidaridad sancionatoria. El presunto infractor podrá alegar y acreditar cualquier circunstancia que excluya la responsabilidad, la antijuridicidad o la culpabilidad. La autoridad deberá valorar de manera individual, íntegra y motivada, entre otras, la fuerza mayor o el caso fortuito; el hurto, la suplantación, la clonación de placas o el uso no autorizado del vehículo; la falla mecánica imprevisible e irresistible; la inexistencia, insuficiencia o falta de visibilidad de la señalización; el error o funcionamiento irregular del dispositivo; y la necesidad de atender una emergencia médica real, actual o inminente, propia o de un tercero. La sola invocación de estas circunstancias no producirá exoneración automática; su valoración atenderá a la prueba disponible y a criterios de necesidad, idoneidad, proporcionalidad, conexidad temporal y ausencia de una alternativa razonable menos lesiva para la seguridad vial. La decisión que imponga la sanción deberá identificar al responsable, exponer la valoración	 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ de las pruebas de cargo y de descargo, resolver expresamente los argumentos de defensa y explicar la configuración de la conducta y de la culpabilidad. Toda duda razonable que subsista sobre la autoría o responsabilidad se resolverá a favor del investigado. La inobservancia de las garantías previstas en este artículo dará lugar a las consecuencias establecidas en la Constitución, la ley y el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. ARTÍCULO 5°. REGULACIÓN DE TARIFAS Y CONCESIONES. Las tarifas por los servicios conexos a la detección electrónica de infracciones estarán sujetas a regulación directa de la Superintendencia de Transporte. Los contratos de concesión para la operación de estos sistemas no podrán estipular porcentajes de comisión por recaudación que incentiven fines exclusivamente lucrativos sobre los preventivos. ARTÍCULO 6°. PLANEACIÓN, COMPETENCIA Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN LA INSTALACIÓN. La instalación, operación, traslado o renovación de sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito continuará sometida a las competencias, autorizaciones y criterios técnicos establecidos en la Ley 1843 de 2017, el Decreto Ley 2106 de 2019 y las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan. Las autoridades territoriales de tránsito conservarán sus competencias de planeación y gestión, y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el Ministerio de Transporte y las demás autoridades nacionales ejercerán las funciones de regulación, autorización, seguimiento y control que les atribuya el ordenamiento jurídico. Antes de solicitar la autorización para instalar, trasladar o renovar un dispositivo fijo, la autoridad territorial de tránsito deberá adelantar una fase pública de diagnóstico y participación ciudadana. Para tal efecto, publicará durante un término no inferior a treinta (30) días calendario, en su sede electrónica y en un lugar visible de la zona de influencia: i) el estudio técnico de siniestralidad y riesgo vial; ii) la localización proyectada y su justificación; iii) la caracterización de usuarios y actores viales afectados; iv) las alternativas de intervención examinadas, incluida la adecuación de infraestructura, señalización, control operativo y pedagogía; v) los indicadores de resultado y la metodología de evaluación; vi) el esquema de financiación, operación y contratación; y vii) un resumen en lenguaje claro y accesible. Durante dicho término se habilitarán canales presenciales y electrónicos para presentar observaciones y propuestas. Además, la autoridad realizará, como mínimo, una audiencia pública en el área de influencia, con convocatoria amplia y accesible a residentes, juntas de acción comunal, organizaciones de víctimas de siniestros viales, transportadores, peatones, ciclistas, personas con discapacidad, instituciones educativas, comerciantes, veedurías ciudadanas y demás interesados. La convocatoria se publicará con una antelación no inferior a quince (15) días calendario. La participación ciudadana tendrá carácter incidente, pero no sustituirá la competencia decisoria de las autoridades ni constituirá poder de veto sobre medidas necesarias para proteger la vida y la seguridad vial. La solicitud de autorización deberá incorporar la matriz de observaciones recibidas y una respuesta técnica, individual o temática, completa y motivada, indicando cuáles propuestas fueron acogidas o rechazadas y las razones de la decisión. La
 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ autoridad nacional competente verificará el cumplimiento de esta fase como requisito de procedibilidad de la solicitud. La información del trámite, los estudios, las observaciones ciudadanas, las respuestas institucionales, la autorización y los informes de evaluación posterior permanecerán disponibles en formato abierto y reutilizable, salvo las reservas previstas en la Constitución y la ley. La ciudadanía podrá ejercer control social mediante las veedurías ciudadanas y los demás mecanismos previstos en la Ley 1757 de 2015 y en las normas concordantes. PARÁGRAFO. Cuando exista un riesgo grave, cierto e inminente para la vida o integridad de los actores viales, debidamente sustentado en acto administrativo motivado, podrán adoptarse dispositivos temporales por un término máximo de noventa (90) días calendario mientras se surte el procedimiento participativo. Esta excepción no procederá para eludir la participación ciudadana ni para autorizar de manera definitiva el dispositivo. ARTÍCULO 7- RESPONSABILIDAD DE LOS CONCEJALES Y DIPUTADOS. La aprobación de sistemas de fotomultas por parte de concejales o diputados sin el cumplimiento de los requisitos técnicos, ambientales y de siniestralidad previstos en esta ley, será considerada falta disciplinaria gravísima, sin perjuicio de la responsabilidad fiscal y penal a que haya lugar. ARTÍCULO 8- CONDICIONES TÉCNICAS Y REVISIÓN. Todos los sistemas deberán cumplir condiciones técnicas de habilitación, homologación y precisión certificadas por el Ministerio de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (MinTIC), en cumplimiento de las sentencias de la honorable Corte Constitucional sobre identificación del infractor. Las cámaras que no cumplan estas condiciones a la fecha de promulgación deberán ser retiradas inmediatamente. ARTÍCULO 9. DEVOLUCIÓN DE RECURSOS. Se ordena a las entidades territoriales y concesionarios el retorno inmediato de los valores recaudados por concepto de sanciones impuestas en contravención a los estándares de notificación y responsabilidad subjetiva establecidos por la Honorable Corte Constitucional. ARTÍCULO 10- DESTINACIÓN DE RECURSOS. Los recursos derivados del recaudo se destinarán obligatoriamente a obras de infraestructura física (puentes peatonales, señalización, obras de mitigación de siniestralidad). Se prohíbe destinar más del 10% a capacitaciones. Los gobernadores y alcaldes rendirán informe anual obligatorio en audiencia pública sobre la ejecución física y financiera de estos recursos. Se prohíbe enajenar o pignorar estos recursos como garantía de préstamos con entidades bancarias públicas o privadas. ARTÍCULO 11. AUDIENCIA PÚBLICA ANUAL DE RENDICIÓN DE CUENTAS SOBRE EL RECAUDO Y LOS RESULTADOS DE LOS SISTEMAS DE DETECCIÓN. Las autoridades territoriales de tránsito que operen directamente o por intermedio de terceros sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos para la detección de presuntas	 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ infracciones realizarán, por lo menos una vez al año y dentro del primer trimestre de cada vigencia, una audiencia pública específica de rendición de cuentas sobre la gestión de la vigencia anterior. Con una antelación no inferior a treinta (30) días calendario, la autoridad publicará en su sede electrónica, en formato abierto, reutilizable y con desagregación por dispositivo: i) el número de detecciones, comparendos validados, actuaciones iniciadas, sanciones impuestas, decisiones absolutorias, revocatorias y procesos pendientes; ii) el valor facturado, recaudado y efectivamente incorporado al presupuesto; iii) los costos de instalación, operación, mantenimiento, validación, notificación, cobro y defensa judicial; iv) los contratos, contratistas, interventores, esquemas de remuneración y pagos efectuados; v) la destinación presupuestal y ejecución física y financiera de los recursos; vi) las obras, programas y acciones financiadas; vii) los indicadores comparables de siniestralidad, mortalidad, lesiones, velocidad y comportamiento vial antes y después de la instalación; viii) el cumplimiento de las metas y los beneficios verificables para la seguridad vial; y ix) las quejas, reclamaciones, fallas detectadas y medidas correctivas adoptadas. La convocatoria garantizará participación presencial y virtual, accesibilidad para personas con discapacidad, formulación anticipada y directa de preguntas, intervención de veedurías ciudadanas y publicación de la grabación, el acta, las respuestas, los compromisos, los responsables y los plazos de cumplimiento. Las preguntas que no puedan responderse durante la audiencia serán contestadas de fondo dentro de los quince (15) días hábiles siguientes y publicadas en el mismo sitio. La audiencia prevista en este artículo complementa y no sustituye las obligaciones generales de rendición de cuentas, transparencia, acceso a la información pública, control fiscal, control político y participación ciudadana. La autoridad competente remitirá el informe y el acta a la corporación pública territorial correspondiente, a los organismos de control y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para lo de sus competencias. ARTÍCULO 12. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias. Cordialmente,  ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ Senador de la República Revisó y aprobó: Carlos Giraldo - Asesor jurídico UTL Proyecto: -Asesor Jurídica UTL

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 21 de Julio del año 1926
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley Acto legislativo
No. 032/26 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por: S. Antonio José Conzatti

SECRETARÍA GENERAL

SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

PROYECTO DE LEY NO. 032 DE 2026

"Por medio de la cual se regula la utilización de los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito, se garantiza el debido proceso, la responsabilidad subjetiva, la transparencia en su operación y destinación de recursos, y se dictan otras disposiciones"

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. MOTIVACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA

La seguridad vial constituye un asunto de interés público directamente relacionado con la protección de la vida, la integridad personal, la movilidad y el uso seguro del espacio público. Los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos para detectar presuntas infracciones pueden contribuir legítimamente a prevenir comportamientos riesgosos, obtener evidencia técnica y focalizar la intervención estatal en puntos críticos. Su utilización, sin embargo, solo resulta constitucionalmente legítima cuando conserva una finalidad primordialmente preventiva, se encuentra respaldada por criterios técnicos objetivos y no vulnera los límites que gobiernan el ejercicio de la potestad sancionatoria administrativa.

La expansión de estos dispositivos ha suscitado cuestionamientos ciudadanos sobre tres dimensiones estrechamente vinculadas: primero, la transformación práctica de la detección tecnológica en una sanción casi automática; segundo, la ausencia de una intervención efectiva de las comunidades en la selección de los lugares de instalación; y tercero, la insuficiente trazabilidad sobre los ingresos recaudados, los costos contractuales y los beneficios concretos obtenidos en materia de reducción de siniestros. Cuando el Estado delega la gestión de la seguridad vial en instrumentos privados, como la medida de la seguridad vial, se deteriora la confianza legítima en la Administración y se debilita la eficacia pedagógica de la regulación del tránsito.

El comprendo no equivale jurídicamente a una declaración de responsabilidad. Es una orden formal de comparecer y el punto de partida de una actuación convencional en la que deben garantizarse la presunción de inocencia, la defensa, la contradicción, la carga probatoria de la Administración y la decisión motivada. La evidencia tecnológica puede demostrar datos relevantes acerca del vehículo, el lugar, la hora o la velocidad registrada, pero no siempre acredita por sí sola la identidad del conductor, la imputabilidad jurídica de la conducta ni la inexistencia de circunstancias eximentes. Confundir la detección con la sanción supone la imposibilidad de compatibilizar la responsabilidad objetiva incompatible con el artículo 29 de la Constitución.

Por esa razón, el proyecto fortalece el artículo relativo al debido proceso y precisa que ninguna multa puede imponerse antes de que el investigado conozca integralmente el soporte técnico de la imputación, disponga de una oportunidad real de comparecer, pueda solicitar y controvertir pruebas y obtenga una decisión que examine sus argumentos. La iniciativa no desconoce el valor probatorio de los medios tecnológicos; lo somete a un procedimiento que permita verificar su autenticidad, integridad, confiabilidad, legalidad y suficiencia para demostrar los elementos objetivos y subjetivos de la infracción.

SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA TIMÉNEZ

La regulación propuesta también reconoce que existen circunstancias excepcionales que pueden excluir la responsabilidad. Entre ellas se encuentran la fuerza mayor, el caso fortuito, el hurto o uso no autorizado del automotor, la clonación de placas, una falla mecánica imprevisible e irresistible, la señalización inexistente o insuficiente, la operación defectuosa del dispositivo y la necesidad de atender una emergencia médica real, actual o inminente. Estas circunstancias no constituyen permisos generales para infringir las normas de tránsito que regulan la circulación de vehículos, sino que son excepciones, prohibidas y valoradas conforme a criterios de necesidad, proporcionalidad, conexión temporal y ausencia de una alternativa razonable menos lesiva para los demás actores viales.

En materia de inclusión, el proyecto adopta un modelo de participación incidente que respeta la distribución constitucional y legal de competencias. No entrega a particulares, concejos o asambleas una potestad de autorización técnica que corresponde a las autoridades administrativas, ni establece un veto popular frente a medidas necesarias para proteger la vida. En cambio, exige que la Administración publique el diagnóstico de siniestralidad, la justificación de la ubicación, las alternativas consideradas y el esquema contractual; escuche a los habitantes y usuarios del área de influencia; y responda motivadamente las observaciones antes de presentar la solicitud de autorización. Así, la participación se convierte en un insumo obligatorio y verificable de la decisión, sin sustituir la competencia de la autoridad.

Finalmente, la iniciativa incorpora una audiencia pública anual y específica de rendición de cuentas. No basta con informar cuánto se recaudó. Es necesario revelar cuánto costó operar el sistema, cuántos recibieron pagos, qué proporción llegó efectivamente al presupuesto público, qué se invirtió y, especialmente, si disminuyeron la mortalidad, las lesiones, los excesos de velocidad o los comportamientos peligrosos en cada punto intervenido. La legitimidad de la fotodetección exige que sus resultados puedan ser contrastados públicamente y que la continuidad de cada dispositivo repose en evidencia de seguridad vial, no en su productividad sancionatoria.

II. OBJETIVOS DEL PROYECTO

2.1. Objetivo general

Establecer un marco integral para la autorización, instalación, operación y control de los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos de detección de presuntas infracciones de tránsito, de modo que su utilización responda prioritariamente a la prevención de siniestros y a la protección de la vida, garantice el debido proceso y la responsabilidad subjetiva, incorpore participación ciudadana incidente y asegure transparencia sobre la contratación, el recaudo, la destinación de los recursos y los resultados alcanzados.

2.2. Objetivos específicos

Impedir la imposición automática de multas y reafirmar que el registro tecnológico da lugar a una presunta infracción que debe ser discutida dentro del procedimiento contravencional.

SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

Garantizar el acceso oportuno y gratuito a la totalidad de la evidencia técnica, así como una oportunidad material de defensa, contradicción, solicitud probatoria y recurso.

Diferenciar las infracciones atribuibles materialmente al conductor de los deberes legales exigibles al propietario, proscribiendo la responsabilidad objetiva y la solidaridad sancionatoria.

Establecer parámetros para valorar circunstancias eximentes, incluidas las emergencias médicas reales, sin menoscabar la seguridad de los demás usuarios de la vía.

Asegurar que la ubicación de los dispositivos se fundamente en estudios de riesgo y siniestralidad, y no en expectativas de recaudo.

Incorporar una fase previa de información, audiencia y respuesta motivada a las observaciones de las comunidades afectadas, respetando las competencias de las autoridades.

Eliminar incentivos contractuales que vinculen la remuneración privada con el número o valor de comparendos y sanciones;

Fortalecer el control social mediante información abierta y audiencias anuales sobre ingresos, costos, contratos, destinación y resultados verificables de seguridad vial.

III. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

3.1. Fundamentos constitucionales

La iniciativa desarrolla los artículos 1, 2 y 11 de la Constitución Política, que fundan el Estado social de derecho en la dignidad humana y ordenan a las autoridades proteger la vida y garantizar la efectividad de los derechos. La intervención tecnológica en el tránsito persigue una finalidad constitucionalmente imperiosa —la seguridad vial—, pero debe desplegarse mediante instrumentos idóneos, necesarios y proporcionados, sin sacrificar las garantías de los administrados.

El artículo 29 superior dispone que el debido proceso se aplica a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas. De esta cláusula se derivan, en el derecho administrativo sancionador, los principios de legalidad, tipicidad, presunción de inocencia, responsabilidad personal, culpabilidad, defensa, contradicción, publicidad, imparcialidad y decisión motivada. Los artículos 15 y 74 complementan estas garantías al proteger los datos personales y asegurar el acceso a los documentos públicos, sin perjuicio de las reservas legales.

Los artículos 2, 40, 103 y 270 reconocen la participación ciudadana y el control social sobre la gestión pública. Los artículos 209 y 287 exigen, simultáneamente, que la función administrativa se ejerza con eficacia, economía, imparcialidad, publicidad y coordinación, y que se respete la autonomía de las entidades territoriales dentro de los límites de la Constitución y la ley. El proyecto armoniza estos mandatos: la ciudadanía interviene y obtiene respuesta, mientras la decisión técnica permanece en cabeza de la autoridad legalmente competente.

 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ El artículo 24 reconoce el derecho a circular libremente por el territorio nacional, sujeto a las limitaciones que establezca la ley. La regulación del tránsito es expresión legítima del poder de policía y puede imponer cargas razonables para proteger la vida y la seguridad colectiva. Dichas restricciones, sin embargo, deben respetar la reserva legal, el debido proceso y el principio de proporcionalidad. 3.2. Régimen legal aplicable La Ley 769 de 2002 —Código Nacional de Tránsito Terrestre— contiene las reglas generales sobre autoridades, infracciones, comparendos, procedimiento contravencional y destinación de multas. Sus artículos 135 y 136 regulan la actuación que sigue a la orden de comparendo y las alternativas del presunto infractor; el artículo 137 contempla comparendos por medios técnicos o tecnológicos; y el artículo 160 determina la destinación legal de los recursos provenientes de multas y sanciones de tránsito. La Ley 1843 de 2017 regula la instalación y puesta en marcha de sistemas automáticos, semiautomáticos y otros medios tecnológicos. Entre otros aspectos, establece criterios de autorización, señalización, validación y notificación, e incorpora reglas sobre la evidencia y el procedimiento. El artículo 109 del Decreto Ley 2106 de 2019 modificó su artículo 2 y trasladó a la Agencia Nacional de Seguridad Vial la competencia de autorización de estos sistemas, bajo los criterios técnicos definidos por el Ministerio de Transporte y la propia Agencia. Posteriormente, el artículo 113 de la Ley 2294 de 2023 introdujo reglas adicionales sobre instalación o habilitación de dispositivos fijos y móviles. Por ello, el artículo 6 propuesto conserva expresamente las competencias vigentes y adiciona una fase participativa previa, sin alterar indebidamente el núcleo técnico de la autorización. La Ley 2161 de 2021 reforzó deberes del propietario respecto de las condiciones en que circula el vehículo. Su aplicación debe realizarse conforme al condicionamiento fijado por la Corte Constitucional: la titularidad no crea responsabilidad objetiva y la sanción solo procede cuando dentro del procedimiento resulte demostrada una conducta personal y culpable atribuible al propietario. La Ley 1437 de 2011 —Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo— aporta los principios de la actuación administrativa, las reglas sobre publicidad, pruebas, motivación, recursos y control de legalidad. La Ley 1712 de 2014 desarrolla el derecho de acceso a la información pública y los principios de transparencia activa y máxima publicidad. La Ley 1757 de 2015 regula la promoción y protección del derecho a la participación democrática, el control social y la rendición de cuentas. Estas normas respaldan la publicación de estudios, datos contractuales, indicadores y respuestas institucionales prevista en el proyecto. También son relevantes la Ley 1503 de 2011 y las disposiciones posteriores que estructuran la política de seguridad vial, así como los principios de la Ley 80 de 1993, la Ley 1150 de 2007 y la Ley 1474 de 2011 en materia de contratación, transparencia, selección objetiva y prevención de incentivos económicos contrarios al interés general. La prohibición de remunerar al operador con base en el número o valor de comparendos busca evitar que el esquema contractual distorsione la finalidad preventiva del sistema. IV. MARCO JURISPRUDENCIAL	 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ 4.1. Sentencia C-530 de 2003 Al examinar disposiciones del Código Nacional de Tránsito, la Corte Constitucional reconoció la legitimidad del empleo de ayudas tecnológicas para detectar infracciones. Al mismo tiempo, precisó que estas herramientas no desplazan el procedimiento ni las garantías del presunto infractor. La tecnología facilita la actividad probatoria de la Administración, pero no sustituye el juicio jurídico de responsabilidad. 4.2. Sentencia C-980 de 2010 La Corte reiteró que el debido proceso administrativo comprende el conocimiento oportuno de la actuación, la posibilidad de ser oído, la defensa, la presentación y controversia de pruebas, una decisión motivada y la impugnación cuando proceda. En el ámbito del tránsito, diferenció el comparendo de la sanción: la orden de comparender no constituye por sí misma una multa, pues la responsabilidad debe definirse mediante la actuación prevista por el legislador. 4.3. Sentencia T-051 de 2016 En materia de fotodetección, la Corte protegió el debido proceso frente a deficiencias de notificación. La providencia subrayó que el conocimiento efectivo y oportuno de la actuación es presupuesto para ejercer la defensa y controvertir la imputación. Esta regla justifica que junto con la notificación se facilite acceso completo a la evidencia y se informen con claridad los términos, canales y mecanismos de comparecencia. 4.4. Sentencia C-038 de 2020 Esta decisión constituye el precedente central sobre responsabilidad en fotomultas. La Corte declaró inexecutable la solidaridad del propietario por las infracciones captadas mediante medios tecnológicos cuando no existía una imputación personal de su conducta. Señaló que la responsabilidad sancionatoria es personal y que la Administración debe demostrar la participación o el comportamiento jurídicamente reprochable del sujeto sancionado. La identificación del vehículo o de su propietario no equivale necesariamente a la identificación del infractor. De este precedente se desprenden dos consecuencias para el proyecto: las conductas que dependen materialmente de la conducción exigen demostrar quién las realizó; y las obligaciones atribuidas por la ley al propietario tampoco permiten responsabilidad automática, pues deben acreditarse su incumplimiento personal y culpable. La iniciativa recoge ambas reglas y evita que la titularidad opere como presunción irrefutable de autoría. 4.5. Sentencia C-321 de 2022 Al revisar los deberes del propietario incorporados por la Ley 2161 de 2021, la Corte declaró la exequibilidad condicionada de la disposición, bajo el entendido de que el propietario solo puede ser sancionado cuando en el procedimiento administrativo se pruebe que, de manera culpable, incurrió en las infracciones analizadas. La providencia aclaró que no se creó responsabilidad solidaria entre propietario y conductor ni una forma de responsabilidad objetiva. Este condicionamiento sustenta la diferenciación que realiza el articulado entre autoría del conductor y deberes propios del titular del vehículo.
 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ 4.6. Sentencias C-138 de 2023 y C-031 de 2024 La jurisprudencia posterior ha reiterado la centralidad de la responsabilidad personal y del procedimiento administrativo sancionatorio en materia de tránsito. La Sentencia C-138 de 2023 recordó que las medidas que vinculan al propietario deben interpretarse sin desconocer el debido proceso y la imputación subjetiva. La Sentencia C-031 de 2024 examinó nuevamente el régimen de fotodetección y las competencias territoriales, resaltando que el ejercicio de las funciones de tránsito se encuentra sujeto al marco legal y a las garantías constitucionales. El artículo 6 se formula precisamente para añadir participación sin trasladar ni vaciar las competencias existentes. 4.7. Jurisprudencia sobre impacto fiscal En las sentencias C-502 de 2007, C-373 de 2009 y C-425 de 2023, entre otras, la Corte ha explicado que el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 constituye una herramienta de racionalidad legislativa y sostenibilidad fiscal. El Congreso debe hacer explícitos los efectos fiscales previsibles de las iniciativas que ordenen gasto o concedan beneficios, sin que esta exigencia pueda convertirse en un poder de veto del Ministerio de Hacienda ni en una barrera insalvable para la iniciativa parlamentaria. Cuando la información técnica para cuantificar el costo se encuentra principalmente en poder del Ejecutivo, corresponde al Ministerio concurrir al debate y aportar los datos y estimaciones pertinentes. V. IMPACTO FISCAL De conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, debe examinarse expresamente la incidencia fiscal de la iniciativa y su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. El proyecto no crea una entidad, fondo, planta de personal, subsidio, beneficio tributario ni apropiación obligatoria con cargo directo al Presupuesto General de la Nación. Tampoco ordena a la Nación financiar la instalación de nuevos dispositivos. Su contenido es principalmente regulatorio y se dirige a autoridades de tránsito que ya ejercen funciones de autorización, operación, notificación, cobro, transparencia, participación y rendición de cuentas. Las obligaciones de publicar estudios y datos, habilitar canales de observación, realizar una audiencia previa y efectuar una audiencia anual de rendición de cuentas generan costos administrativos de implementación. En principio, estos pueden ser atendidos con la infraestructura institucional, tecnológica y presupuestal existente, mediante los recursos que legalmente financian la gestión del tránsito y la seguridad vial, sin perjuicio de la autonomía presupuestal territorial y de las apropiaciones aprobadas en cada vigencia. La ley no exige crear dependencias ni contratar personal adicional; las autoridades podrán integrar estas actuaciones a sus procesos ordinarios de planeación, participación, transparencia y rendición de cuentas. La prohibición de esquemas de remuneración ligados al número o valor de comparendos puede modificar la estructura económica de contratos futuros, pero no ordena gasto público adicional. Su finalidad es alinear la contratación con resultados de disponibilidad, calidad, mantenimiento y seguridad vial, evitando incentivos recaudatorios. Los contratos en ejecución deberán sujetarse al régimen constitucional de derechos adquiridos, equilibrio económico, modificación y terminación contractual; por tanto, la	 SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ aplicación de la ley no puede interpretarse como autorización para desconocer situaciones contractuales consolidadas sin el procedimiento y la valoración fiscal correspondientes. La devolución prevista para valores recaudados en contravención de los estándares constitucionales presenta un efecto fiscal contingente para las entidades territoriales y, según el esquema contractual, para los operadores. No se trata de un beneficio discrecional nuevo, sino de una consecuencia vinculada a recaudos obtenidos sin observancia del debido proceso. No obstante, su cuantía dependerá del universo de actos afectados, su firmeza, los mecanismos de revisión procedentes, la prescripción, la existencia de reclamaciones y la distribución contractual de riesgos. Durante el trámite legislativo deberá precisarse el procedimiento aplicable y solicitarse a las autoridades territoriales, al Ministerio de Transporte y al Ministerio de Hacienda y Crédito Público información que permita estimar este pasivo contingente. La regla sobre destinación del recaudo puede reducir el margen de programación de ciertos organismos de tránsito, aunque dichos recursos ya están sometidos a destinaciones legales asociadas al tránsito y la seguridad vial, especialmente por el artículo 160 de la Ley 769 de 2002. Para evitar contradicciones normativas y asegurar consistencia presupuestal, en el trámite legislativo deberá armonizarse el artículo 10 con esa disposición, con el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito —SIMIT— y con las competencias territoriales. La exigencia de infraestructura física y el límite a capacitaciones deben justificarse con información sobre necesidades regionales y ejecución histórica. En consecuencia, no se identifica una orden inmediata de gasto nacional estructural; si existen costos administrativos absorbibles y efectos territoriales o contractuales contingentes que deben ser explicitados y depurados durante el debate. En cumplimiento del artículo 7 de la Ley 819 de 2003, se solicitará concepto al Ministerio de Hacienda y Crédito Público sobre la consistencia del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, así como información al Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Federación Colombiana de Municipios y las entidades territoriales para cuantificar los efectos sobre recaudo, devolución, contratación y destinación. Las observaciones fiscales que se formulen deberán incorporarse, cuando sean procedentes, sin menoscabar la competencia del Congreso para deliberar y decidir. VI. CONCLUSIÓN El proyecto propone recuperar el equilibrio entre tecnología, seguridad vial y garantías constitucionales. No pretende desmontar los instrumentos de detección, sino asegurar que su legitimidad provenga de la prevención efectiva de siniestros, de un procedimiento respetuoso de la responsabilidad personal, de decisiones de instalación sustentadas y abiertas a la ciudadanía y de una rendición de cuentas que permita comprobar el destino y utilidad social de cada peso recaudado. Por las razones expuestas, se solicita al honorable Congreso de la República dar trámite y aprobar la presente iniciativa.  ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ Senador de la República Revisó y aprobó: Carlos Giraldo —Asesor Jurídico UTI Proyecto: Daniela Cardenas Antolinez —Asesora Jurídica UTI



CONTENIDO

Gaceta número 967 - martes, 11 de agosto de 2026
SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY	Págs.
Proyecto de Ley número 29 de 2026 Senado, por medio del cual se establecen directrices para la mejora de los procesos de selección y operación del programa de alimentación escolar (PAE).....	1
Proyecto de Ley número 30 de 2026 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.	6
Proyecto de Ley número 31 de 2026 Senado, por medio de la cual se modifican y adicionan disposiciones de la Ley 675 de 2001 en materia de debido proceso sancionatorio, rendición de cuentas y cobro ejecutivo de obligaciones de la propiedad horizontal.....	11
Proyecto de Ley número 32 de 2026 Senado, por medio de la cual se regula la utilización de los sistemas automáticos, semiautomáticos y demás medios tecnológicos para la detección de presuntas infracciones de tránsito, se garantiza el debido proceso, la responsabilidad subjetiva, la transparencia en su operación y destinación de recursos, y se dictan otras disposiciones.....	14