REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - Nº 533 | Bogotá, D. C., miércoles, 24 de mayo de 2023 | EDICIÓN DE 17 PÁGINAS

DIRECTORES: GREGORIO ELJACH PACHECO, SECRETARIO GENERAL DEL SENADO, www.secretariasenado.gov.co — JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA, SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA, www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 237 DE 2022 SENADO

por medio de la cual se garantiza como tránsito a la universidad el acceso a todos los estudiantes de estrato 1, 2 y 3, a la política de estado matrícula cero, se crea el auxilio de transporte y alimentación y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C. mayo de 2023

Doctor
CARLOS ANDRÉS TRUJILLO GONZÁLEZ
Presidente
Comisión Sexta Constitucional Permanente
Senado de la República
Ciudad

Referencia: Ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 237 de 2022 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE GARANTIZA COMO TRANSITO A LA UNIVERSIDAD EL ACCESO A TODOS LOS ESTUDIANTES DE ESTRATO 1, 2 Y 3, A LA POLÍTICA DE ESTADO MATRÍCULA CERO, SE CREA EL AUXILIO DE TRANSPORTE Y ALIMENTACION Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Respetado Doctor,

Con el objetivo de dar cumplimiento a lo ordenado por la mesa directiva de la Comisión Sexta del Senado de la República y conforme a las disposiciones contenidas en la ley 5ª de 1992 y las demás normas que regulan la materia, me permito presentar el informe de ponencia para primer debate en el Senado de la República, al Proyecto de Ley No. 237 de 2022 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE GARANTIZA COMO TRANSITO A LA UNIVERSIDAD EL ACCESO A TODOS LOS ESTUDIANTES DE ESTRATO 1, 2 Y 3, A LA POLÍTICA DE ESTADO MATRÍCULA CERO, SE CREA EL AUXILIO DE TRANSPORTE Y ALIMENTACION Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Cordialmente,

ESTEBAN QUINTERO CARDONA
Senador de la República

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE Proyecto de Ley No. 237 de 2022 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE GARANTIZA COMO TRANSITO A LA UNIVERSIDAD EL ACCESO A TODOS LOS ESTUDIANTES DE ESTRATO 1, 2 Y 3, A LA POLÍTICA DE ESTADO MATRÍCULA CERO, SE CREA EL AUXILIO DE TRANSPORTE Y ALIMENTACION Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

I. ANTECEDENTES Y TRÁMITE DEL PROYECTO

El Proyecto de Ley No. 237 de 2022 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE GARANTIZA COMO TRANSITO A LA UNIVERSIDAD EL ACCESO A TODOS LOS ESTUDIANTES DE ESTRATO 1, 2 Y 3, A LA POLÍTICA DE ESTADO MATRÍCULA CERO, SE CREA EL AUXILIO DE TRANSPORTE Y ALIMENTACION Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" es de autoría de los congresistas Yulieth Sánchez, Eduard Triana, Ciro Ramírez, Juan Espinal, quien firma la presente ponencia, Esteban Quintero Cardona, entre otros. La iniciativa fue radicada en la secretaría general del Senado de la República. La misma se remitió a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República y se me designó como ponente.

II. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley tiene como propósito garantizar, el acceso efectivo a todos los estudiantes de estrato 1,2 y 3 a la política de estado matrícula cero y crear un auxilio de transporte y alimentación.

.

III. CONTENIDO DE LA INICIATIVA

a) Estructura del proyecto

El proyecto de ley se encuentra integrado por dos (2) artículos, además del título. Dentro de estos se encuentra el desarrollo de la iniciativa y la vigencia de la misma.

b) Consideraciones del proyecto

El sistema educativo en Colombia

La educación es una herramienta fundamental para promover la movilidad social, combatir la pobreza y reducir la desigualdad. Al brindar mayores oportunidades de educación, se fortalecen las capacidades de los jóvenes y al mismo tiempo se les dota de habilidades y conocimientos que les permiten tomar mejores decisiones, tener un campo más amplio de posibilidades que le permiten al individuo generar más ingresos y a la sociedad tener un mayor desarrollo socioeconómico.

En Colombia la educación primaria y básica se ha consolidado a lo largo de los años a través de diferentes políticas logrando una cobertura superior al 80%, similar al promedio de América Latina. Sin embargo, a medida que van aumentando lo grados, esta cobertura disminuye. Para la educación media el nivel de cobertura está sobre el 46% y para educación superior está en 53.94%.

Esto representa un gran problema para nuestra sociedad, toda vez que el progreso tecnológico, los nuevos retos de industrialización, la expansión de las cadenas de valor entre otras ha comenzado a demandar mano de obra más calificada, por lo que es necesario considerar políticas de educación superior mucho más completas.

Si bien de acuerdo con el Ministerio de Educación, la tasa de cobertura de la educación superior en los últimos años ha tenido una tendencia creciente, la cual pasó de 39.1% en 2010 a 53.9% en 2021, diversos estudios han evidenciado que esta tendencia de crecimiento no ha sido mayor debido a los altos costos de oportunidad que implica financiar un programa de educación superior, lo que lleva a que las tasas de deserción sean altas y a su vez afecta la probabilidad de que los estudiantes se gradúen a tiempo, siendo estos los retos más significativos para la educación superior[1].

En este orden de ideas, la política estatal de Matrícula cero creada durante el Gobierno del Ex Presidente Iván Duque para estudiantes de instituciones públicas de estratos 1,2 y 3, ha sido una de las principales estrategias en términos de promoción y acceso a la educación superior de las últimas décadas en Colombia.

En el Informe de Gestión del Gobierno Duque se expone claramente cómo ha sido el desarrollo y el avance de dicho programa:

[1] (Sanchez & Márquez, 2013) y (Herrera, 2013).

> ...en el marco de la Estrategia de Gratuidad, surge la denominada "matrícula cero" que extiende los beneficios de gratuidad a los estudiantes de estratos 1, 2 o 3 de las IES públicas y que estuvo vigente durante el segundo semestre del 2021.
>
> La matrícula de estos beneficiarios se financió mediante los descuentos recurrentes o permanentes a los que acceden históricamente los estudiantes, algunos aportes adicionales de las entidades territoriales y principalmente con las fuentes del Gobierno Nacional desde Generación E en su componente de Equidad y el Fondo Solidario para la Educación... Ya empieza a verse un significativo incremento en el número de matriculados en las IES públicas, gracias a las medidas adoptadas por el Gobierno Nacional para reducir la deserción y aumentar gradualmente la gratuidad en educación superior.
>
> ...el presidente de la República sancionó la Ley 2155 de 2021 Ley de inversión social, en donde el art. 27 tiene el objetivo de garantizar los recursos necesarios y avanzar en la gratuidad en la educación superior pública para los estudiantes más vulnerables como política de Estado. El 7 de diciembre de 2021, se expidió el Decreto 1667 de 2021, a través del cual se reglamentó la política de estado de Gratuidad en la matrícula de Instituciones de Educación Superior públicas, apuesta que se consolidó con la entrada en vigencia de la Ley de Inversión Social. Su implementación inició en el primer semestre del 2022.
>
> Con la Política se garantiza los recursos necesarios que permitan cubrir el pago del valor de las matrículas a por lo menos de 720 mil estudiantes por semestre, de los estratos 1, 2 y 3 en las Instituciones de Educación Superior (IES) públicas. Para el 2023 se tiene previsto que el criterio de identificación de beneficiarios se realice mediante el instrumento de focalización de la población vulnerable vigente "Sisbén IV"[2].

El programa benefició con recursos que superaron los $600 mil millones a cerca de 695 mil estudiantes en el segundo semestre de 2021, los cuales representaron el 97% del total de pregrado de las IES públicas.

Para el segundo semestre de 2022, al menos 720,000 estudiantes entre los 14 y los 28 años han sido beneficiados de este programa de acceso a la educación, quienes han podido iniciar sus estudios o continuarlos de manera gratuita, lo que también se ha traducido en un incremento del 39% en términos de alumnos inscritos lo que demuestra el éxito y la contundencia de la política estatal.

[2] Informe de empalme Ministerio de Educación Nacional 2018-2022. Tomado de: https://www.centrodemocratico.com/wp-content/uploads/2022/08/mineducacion.pdf

A pesar del éxito rotundo de la matrícula cero, se han evidenciado algunas problemáticas en el alcance y desarrollo de la misma.

Según infirmó el Ministerio de Educación Nacional, para el año 2021, último año reportado, la tasa de cobertura de la educación superior se ubicó en 53,94%, logrando un incremento de 2,36 pp respecto del año 2020 (51,6%), esto se traduce en que para el año 2021 la matrícula total en educación superior fue de 2.448.271 estudiantes, lo que representa un aumento del 3,93% respecto a 2020. Por su parte, la cifra para el año 2022 se espera conocer al finalizar el primer semestre de 2023. Se proyecta que gracias a los programas de financiación a la demanda como Generación E y Matricula Cero, la tasa de cobertura se ubique cerca del 60%. Sin embargo, este índice sigue siendo bajo. La problemática principal que se ha podido observar, es que la cantidad de personas que buscan acceder a este programa supera y extralimita la cantidad de cupos disponibles en las instituciones estatales y/o privadas, lo cuál no permite un desarrollo efectivo del programa y excluye miles de estudiantes en todo el país. Con esta iniciativa legislativa instamos al Gobierno Nacional para que garantice la disponibilidad de cupos y así los jóvenes pueden acceder a su derecho a la educación.

Adicionalmente, la situación económica de millones de familias colombianas es precaria y aún cuando la matrícula universitaria es gratuita y el cupo está disponible, los estudiantes deben trabajar para su supervivencia, razón por la cual no acceden al estudio. Por lo anterior, se hace necesario que el Gobierno brinde ese auxilio.

De esta manera, el proyecto de ley modifica el artículo 27 de la ley 2155 del 2021Por medio de la cual se expide la Ley de Inversión Social y se dictan otras disposiciones. Este artículo es el que crea el programa de matrícula cero para los jóvenes de los estratos 1, 2 y 3. Así mismo, dispone de unos recursos para atender las necesidades de estos:

> **ARTÍCULO 27° MATRÍCULA CERO Y ACCESO A LA EDUCACIÓN SUPERIOR.** Con el objeto de mejorar el acceso a la educación superior en el nivel pregrado, adáptese como política de Estado la gratuidad para los estudiantes de menores recursos.
>
> Para ello, el Gobierno nacional destinará anualmente recursos para atender las necesidades de los jóvenes de las familias más vulnerables socio-económicamente de los estratos 1, 2 y 3, mediante el pago del valor de la matrícula de los estudiantes de pregrado de las instituciones de educación superior públicas. A partir de 2023, estos recursos deberán destinarse a los jóvenes de las familias más vulnerables de acuerdo con la clasificación del SISBENIV o la herramienta de focalización que haga sus veces. Estos recursos se dispondrán a través de Generación E, otros programas de acceso y permanencia a la educación superior pública y el fondo solidario para la educación, creado mediante el Decreto Legislativo 662 del 14 de mayo de 2020 el cual permanecerá vigente y podrá recibir aportes de recursos públicos de funcionamiento o inversión de cualquier orden con destino a estos programas.
>
> El CETEX y las entidades públicas del orden nacional que hayan constituido fondos y/o alianzas con éste para el desarrollo de programas de acceso y permanencia en la educación superior podrán otorgar estímulos y adoptar planes de alivio, de conformidad con las normas que regulen la materia. Lo anterior podrá ser implementado por las entidades públicas del orden territorial en el marco de su autonomía.
>
> Así mismo, el plan de alivios del ICETEX excluirá el mecanismo de capitalización de intereses u otros sistemas especiales para la cancelación de intereses causados, estableciendo uno mediante el cual los intereses sean cobrados de manera independiente al capital a la finalización del período de estudios.
>
> **PARÁGRAFO.** El Gobierno nacional reglamentará la implementación del presente artículo.

Así mismo, el Decreto 1667 de 2021 del mismo Gobierno reglamentó la materia. Así las cosas, lo que se pretende con el proyecto es dejar la obligatoriedad del acceso efectivo del programa para los jóvenes de los estratos 1, 2 y 3. En otras palabras, que todos los jóvenes, sin excepción alguna, puedan entrar al programa, sin excusa alguna de disponibilidad de cupos u otros.

Adicionalmente, se dispone explícitamente que el Gobierno otorgue un auxilio de transporte y alimentación a los beneficiarios del programa.

De estas problemáticas encontradas, pero con la convicción innata de fortalecer el programa de matrícula cero, presentamos ante el Congreso de la República la ponencia de este proyecto de ley que soluciona los retos expuestos, a través de un acceso efectivo en disponibilidad de cupos y crea un subsidio de transporte y alimentación para los beneficiarios del programa para que puedan culminar sus estudios y puedan cumplir sus proyectos de vida.

Gasto presupuestal

El presente proyecto de ley ordena gasto y comprende un impacto fiscal, en consecuencia requiere cumplir con lo establecido en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, y se encuentra condicionado al aval del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el cual se puede dar dentro del trámite constitucional de la iniciativa. Sin embargo, las obligación que el Estado debe asumir para el cumplimiento de esta ley,

se pueden incorporar al presupuesto general de la nación en los rubros de inversión del sector de Educación Nacional o, en los presupuestos de las entidades territoriales destinados para el sector educación en su respectiva jurisdicción.

IV. PLIEGO DE MODIFICACIONES

No se considera necesario realizar modificaciones al articulado del Proyecto de Ley No. 237 de 2022 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE GARANTIZA COMO TRANSITO A LA UNIVERSIDAD EL ACCESO A TODOS LOS ESTUDIANTES DE ESTRATO 1, 2 Y 3, A LA POLÍTICA DE ESTADO MATRÍCULA CERO, SE CREA EL AUXILIO DE TRANSPORTE Y ALIMENTACION Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

V. ANÁLISIS SOBRE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

Por otra parte, hace falta resaltar lo establecido en el artículo 3° de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5a de 1992 y se dictan otras disposiciones, que modifica el artículo 291 de la Ley 5a de 1992, que establece la obligación al autor del proyecto presentar la descripción de las posibles circunstancias o eventos que podrán generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, siendo estos, criterios guías para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento.

Frente al presente proyecto, se considera que no genera conflictos de interés, puesto que no generaría beneficios particulares, actuales y directos, conforme a lo dispuesto en la ley, dado que, el objeto del proyecto beneficia directamente a jóvenes estrato 1, 2 y 3 en general, calidad que ningún Congresista ostenta en la actualidad

Sin embargo, como el objeto del proyecto de ley es amplio y general, tampoco cabe presentarse un conflicto de interés particular, directo y actual a los Congresistas que tengan un familiar, en el segundo grado de consanguinidad, primero de afinidad y primero civil en esas condiciones.

Finalmente, se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley no exime del deber del Congresista de identificar causales adicionales.

VI. PROPOSICIÓN

En mérito de lo expuesto, rindo ponencia positiva y solicito a los Honorables Senadores de la Comisión Sexta Constitucional Permanente dar Primer Debate al Proyecto de Ley No. 237 de 2022 SENADO "POR MEDIO DE LA CUAL SE GARANTIZA COMO TRANSITO A LA UNIVERSIDAD EL ACCESO A TODOS LOS ESTUDIANTES DE ESTRATO 1, 2 Y 3, A LA POLÍTICA DE ESTADO MATRÍCULA CERO, SE CREA EL AUXILIO DE TRANSPORTE Y ALIMENTACION Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Cordialmente,

ESTEBAN QUINTERO CARDONA
Senador de la República
Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE al Proyecto de Ley No. 237 de 2022 SENADO **"POR MEDIO DEL CUAL SE GARANTIZA, COMO TRÁNSITO A LA UNIVERSALIDAD, EL ACCESO EFECTIVO A TODOS LOS ESTUDIANTES DE ESTRATO 1,2 Y 3 A LA POLÍTICA DE ESTADO MATRÍCULA CERO, SE CREA UN AUXILIO DE TRANSPORTE Y ALIMENTACIÓN Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

ARTÍCULO 1: Adiciónese dos parágrafos al artículo 27 de la ley 2155 del 2021, el cuál quedará así:

Parágrafo 1: Para efectos de lo dispuesto en el presente artículo, el Gobierno Nacional garantizará la disponibilidad de la matrícula en una institución de educación superior (técnica profesional, tecnológica o profesional) de carácter pública o privada para todos los jóvenes de estratos 1, 2 y 3 que la soliciten y cumplan los requisitos establecidos para ser beneficiarios de la política de Estado Matrícula cero.

Parágrafo 2: Para promover el acceso a la educación superior, el Gobierno Nacional otorgará un auxilio de transporte, alimentación y manutención a todos los beneficiarios de lo dispuesto en este artículo.

El Gobierno Nacional, en un plazo máximo de seis (6) meses, reglamentará todo lo relacionado con este auxilio y hará mayor énfasis en atender las necesidades de los estratos 1, 2 y 3 con el objetivo de que desempeñen sus labores académicas.

ARTÍCULO 2: La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones contrarias.

Cordialmente,

ESTEBAN QUINTERO CARDONA
Senador de la República
Ponente

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 249 DE 2022 SENADO

por medio del cual se fortalecen las estaciones de peajes en su operación, tarifas y se imparten otras directrices.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Julio ELÍAS VIDAL SENADOR

Bogotá D.C., 23 de mayo de 2023.

Honorable Senador
CARLOS ANDRÉS TRUJILLO GONZÁLEZ
Presidente Comisión Sexta Constitucional Permanente
Senado de la República
E. S. D.

Referencia:	Proyecto de Ley 249 de 2022 Senado «Por medio del cual se fortalecen las estaciones de peajes en su operación, tarifas y se imparten otras directrices»
Asunto:	Informe de ponencia para primer debate.

En cumplimiento de la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión VI Constitucional Permanente del Senado de la República y conforme a lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5 de 1992, presento informe de ponencia para el primer debate del Proyecto de Ley 249 de 2022 - Senado *«Por medio de la cual se fortalecen las estaciones de peajes en su operación, tarifas y se imparten otras directrices»*, cuyo autor es el Senador Antonio José Correa.

Atentamente,

JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
SENADOR DE LA REPÚBLICA

www.julioeliasvidal.com - @julioeliasvidal
Edificio Nuevo del congreso, Carrera 7 # 8 - 68 / Oficina 622B / julio.elias@senado.gov.co / Cel. +57 316 010 31 53

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El Proyecto de Ley 249 de 2022 - Senado *«Por medio de la cual se fortalecen las estaciones de peajes en su operación, tarifas y se imparten otras directrices»* es de iniciativa parlamentaria, de autoría del Honorable Senador Antonio José Correa Jiménez. Fue presentado en la Secretaría del Senado de la República el 22 de noviembre de 2022 y publicado en la Gaceta 1491 de 24 de noviembre de 2022.

El proyecto fue remitido a la Comisión VI Constitucional Permanente del Senado de la República, cuya mesa directiva me designó como ponente para primer debate. La referida designación fue informada por el secretario de la Comisión, Jorge Eliecer Laverde Vargas, mediante comunicación de 28 de febrero de 2023.

Con el objeto de recibir las opiniones técnicas respectivas, el proyecto fue remitido al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para efectos de que se emita, por parte de esa cartera, un concepto sobre éste y se pronuncie sobre sus aspectos e implicaciones fiscales. También se remitió al Ministerio de Transporte para que dicha cartera emita concepto sobre el mismo y se pronuncie sobre sus aspectos e implicaciones técnicas y jurídicas, así como sobre su conveniencia y viabilidad.

Una vez recibidos los referidos conceptos, serán enviados a la Comisión VI Constitucional Permanente del Senado de la República para el trámite pertinente y el conocimiento de los senadores.

II. TEXTO DE LA INICIATIVA

El texto del proyecto de ley radicado es el siguiente:

PROYECTO DE LEY 249 DE 2022 SENADO

POR MEDIO DEL CUAL SE FORTALECEN LAS ESTACIONES DE PEAJES EN SU OPERACIÓN, TARIFAS Y SE IMPARTEN OTRAS DIRECTRICES

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1°. Autorícese a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general, para la implementación del manejo de tráfico en reversible en las vías nacionales de acceso a las principales ciudades. Así mismo se les faculta para que en todo el territorio nacional, en caso de represamiento, se les permita levantar la barrera en las estaciones de peaje administradas por las concesiones, la ANI y/o el INVIAS, con el fin de permitir el paso de vehículos hasta tanto el flujo vehicular se normalice.

Parágrafo 1. La falta de cooperación de los funcionarios de INVIAS o la ANI y/o empleados de la concesión respectiva en dicho procedimiento constituirá falta disciplinaria grave en el caso de los primeros y generará multas para el concesionario en el caso de los segundos.

Parágrafo 2. El uso arbitrario e injustificado de dicho procedimiento por parte de la autoridad de tránsito respectiva constituirá falta disciplinaria grave.

Parágrafo 3. Le corresponderá a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y a las autoridades de tránsito la vigilancia y control de lo estipulado en este artículo.

Parágrafo 4 Transitorio. Será responsabilidad del Ministerio de Transporte establecer el marco temporal en el cual se permitirá el levantamiento de las barreras de peaje, además de definir el tiempo de espera que se considerará represamiento.

ARTÍCULO 2°. TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA LAS ESTACIONES DE PEAJE.

Será obligatorio, para las estaciones de peaje del territorio colombiano, contar con tarifas diferenciales para las Categorías I y II.

Parágrafo 1. En ningún caso las tarifas diferenciales para las Categorías I y II, en las estaciones de peaje del territorio nacional, podrán ser superiores al 20% del valor de la tarifa plena.

Parágrafo 2. REQUISITOS PARA LA ACREDITACIÓN DE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.

A) Vehículos de servicio particular

1. Copia de la cédula de ciudadanía del solicitante.

2. Certificado de residencia, trabajo o estudio o certificado de vecindad, emitidos por la autoridad competente, empresa o centro educativo en el municipio respectivo.

3. Fotocopia de la licencia de tránsito del vehículo. Si el vehículo fuere de propiedad de una compañía de financiamiento comercial, el solicitante deberá presentar la licencia de tránsito junto con una certificación de dicha compañía en la cual se indique que el solicitante ostenta la tenencia legítima del vehículo. En caso de presentarse el caso de la modalidad de renting, deberá presentar los documentos que acrediten este caso.

4. Recibo de algún servicio público que permita relacionar el inmueble con el domicilio del solicitante.

I. La obtención de la tarifa diferencial no estará supeditada a la disponibilidad de cupos.

II. La revisión de la documentación por parte de la concesión y la interventoría, de la ANI o el INVIAS, no podrá superar los treinta (30) días hábiles. En caso tal de hacerlo se entenderá configurado el silencio positivo y deberá procederse con la expedición del beneficio de manera inmediata.

III. El beneficio de la tarifa diferencial tendrá una duración de un (1) año calendario por lo que deberá ser renovado cada año. El proceso de renovación tendrá trámite preferencial.

B) Vehículos de servicio público (Transporte Intermunicipal y Transporte Especial)

1. Fotocopia de la cédula de ciudadanía del solicitante o NIT de la empresa de transporte a la cual está vinculado el vehículo.

2. Certificado de existencia y representación de la empresa de transporte a la cual está vinculado el vehículo, expedido dentro de los treinta (30) días anteriores a la presentación de la solicitud.

3. Fotocopia de la licencia de tránsito del vehículo, en la que conste que es de propiedad del solicitante o de la empresa. Si el vehículo fuere de propiedad de una compañía de financiamiento comercial, el solicitante deberá presentar la licencia de tránsito junto con una certificación de dicha compañía en la cual se indique que el solicitante ostenta la tenencia legítima del vehículo.

4. Fotocopia de la resolución de habilitación de la empresa de servicio público a la cual está vinculado el vehículo, en la cual conste que está autorizada para operar en alguna de las rutas exigidas en esta ley para la categoría especial en la estación de peaje respectiva.

5. Fotocopia de la tarjeta de operación vigente.

6. Certificado expedido por el representante legal de la empresa de transporte, en el que se indique que el vehículo se encuentra vinculado y que presta el servicio desde y hasta los municipios vecinos al peaje.

C) Pérdida del beneficio de Tarifa Especial Diferencial

Los beneficiarios de las tarifas diferenciales perderán el beneficio en los siguientes eventos:

- Cuando se evidencie fraude o inconsistencias en cualquiera de los documentos entregados con la solicitud.

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

- Cuando se evidencie que el beneficiario está comercializando con el derecho a la tarifa diferencial.

- Cuando el vehículo beneficiado se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano.

- Cuando se demuestre que el beneficiario ya no tiene relación con los municipios vecinos al peaje.

Para las anteriores causales, se entenderá perdido el beneficio en forma definitiva por lo cual, en caso de presentar nueva solicitud la misma será rechazada.

Igualmente, perderán de forma definitiva el beneficio de la tarifa diferencial aquellos vehículos que se encuentren relacionados con problemas de alteraciones de orden público y los vehículos que durante su tránsito por el corredor vial del peaje respectivo causen daños a la infraestructura vial y/o sus elementos constitutivos.

Para los siguientes eventos, la pérdida del beneficio será temporal, y podrá ser solicitado nuevamente por el beneficiario en caso de que la inconsistencia presentada pueda ser subsanada. En este caso se deberá presentar la solicitud nuevamente y la documentación correspondiente.

- Para los vehículos de transporte público de pasajeros, cuando el vehículo asociado al beneficio se desvincule de la empresa transportadora acreditada en la solicitud.

- Por venta del vehículo asociado al beneficiario o la perdida de la tenencia de este. En este caso, el beneficiario deberá informar tal hecho al Concesionario, entregar la Tarjeta de Identificación Electrónica Asignada y podrá solicitar el beneficio para otro vehículo que cumpla con los requisitos establecidos en la presente ley.

La concesión respectiva, la ANI o el INVIAS podrán en cualquier momento requerir la actualización de todos o cualquiera de los documentos establecidos en el presente documento; la solicitud será dirigida al lugar de residencia del interesado o al correo electrónico informado por el beneficiario. Si el beneficiario no responde a la solicitud en un término quince (15) días hábiles contados a partir del día siguiente al recibo de esta, la tarjeta o el dispositivo respectivo se inactivará y se perderá la calidad de usuario beneficiario de la tarifa diferencial, en cuyo caso, para obtener nuevamente el beneficio deberá iniciar el trámite indicado en el presente documento.

Aunado a lo anterior, se podrán practicar visitas domiciliarias tendientes a verificar la veracidad de la información del solicitante o usuario beneficiario por parte de la concesión respectiva, la ANI o el INVIAS.

D) Dispositivo o mecanismo de identificación del beneficiario.

El beneficiario de la tarifa preferencial deberá adquirir la tarjeta o 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 ANI o el INVIAS de acuerdo con los lineamientos que para el efecto indique el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 3°. A partir de la promulgación de la presente ley todos los vehículos nuevos que se comercialicen en el país contarán con el dispositivo necesario para el uso de peajes electrónicos de alguna de las empresas habilitadas para adelantar la interoperabilidad. El Ministerio de Transporte reglamentará la materia.

ARTÍCULO 4°. La vigencia del SOAT en los vehículos y motos que usen las carreteras nacionales será revisada por el sistema de peajes electrónicos. Se sancionará automáticamente a los infractores y se les impedirá transitar por carretera.

Parágrafo 1. En el caso de no existir posibilidad para la verificación por medio de los sistemas de telepeaje, será obligación del Ministerio de Trasporte y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general, establecer mecanismos para propender por la mejora en la vigilancia y control de la vigencia de los SOAT.

ARTÍCULO 5°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

III. OBJETO Y DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INICIATIVA

El proyecto de ley pretende regular 4 aspectos relacionados con las estaciones de peaje a cargo de concesiones, la ANI o el INVIAS:

El primer aspecto tiene como propósito mejorar el flujo vehicular en las vías de acceso a las principales ciudades en el paso de las estaciones de peaje, autorizando a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general para la implementación del tráfico en reversible y para el levantamiento temporal de las barreras de las estaciones, en caso de producirse represamientos.

El segundo aspecto regula las tarifas diferenciales en las estaciones de peajes para vehículos clasificados en categorías I y II. El beneficio de tarifa especial diferencial está dirigido a: (i) 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 (ii) los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuya ruta opere desde y hasta los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.

El tercer aspecto impone la obligación de que todos los vehículos nuevos que se comercialicen en el país cuenten con el dispositivo necesario para el uso de peajes electrónicos. Determinando, además, que el Ministerio de Transporte debe reglamentar la materia.

El cuarto y último aspecto dispone que la vigencia del SOAT de vehículos y motos se verifique, siempre que sea posible, por el sistema de peajes electrónicos; sancionando automáticamente a los infractores e impidiendo su tránsito por carretera.

La iniciativa consta de 5 artículos cuyo contenido puede explicarse así:

El **artículo 1** tiene un inciso y cuatro parágrafos. Se identifican las siguientes medidas específicas:

- Autorizar a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general para la implementación del manejo de tráfico en reversible en las vías nacionales de acceso a las principales ciudades.

- Facultar a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general para que, en caso de represamiento, se les permita levantar la barrera en las estaciones de peaje, con el fin de permitir el paso de vehículos hasta tanto el flujo vehicular se normalice.

Así mismo, en relación con el cumplimiento de las medidas descritas, se prevén las siguientes consecuencias por la falta de colaboración de los funcionarios de la ANI el INVIAS o de los empleados de las concesiones y por el uso arbitrario e injustificado del procedimiento por parte de las autoridades de tránsito:

- La falta de cooperación de los funcionarios del INVIAS o la ANI en dicho procedimiento constituirá falta disciplinaria grave.

- La falta de cooperación de los empleados de la concesión respectiva en dicho procedimiento generará multas para el concesionario.

- El uso arbitrario e injustificado de dicho procedimiento por parte de la autoridad de tránsito respectiva constituirá falta disciplinaria grave.

Adicionalmente, se establece que a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y a las autoridades de tránsito les corresponde la vigilancia y control de todo lo consagrado en el artículo.

Finalmente, se señala que el Ministerio de Transporte será el responsable de definir el tiempo que debe ser considerado como represamiento y el lapso en el cual se permitirá el levantamiento de las talanqueras en los peajes.

El **artículo 2** tiene un inciso, y dos parágrafos. El segundo parágrafo consta de cuatro literales; los cuales, a su vez, se componen de diversos numerales e incisos.

En el primer inciso se establece la obligatoriedad de que en las estaciones de peaje tengan tarifas diferenciales para los vehículos de categorías I y II.

El parágrafo 1 le pone un techo del 20% del valor de la tarifa plena a las tarifas diferenciales para los vehículos de categorías I y II.

Por su parte, el parágrafo 2 establece los requisitos que deben acreditarse para acceder a la tarifa diferencial. Lo anterior, dividiendo el parágrafo en cuatro grandes temas (que corresponden a cuatro literales): (i) los vehículos de servicio particular, (ii) los vehículos de servicio público (transporte intermunicipal y transporte especial), (iii) pérdida del beneficio de tarifa especial diferencial y (iv) dispositivo o mecanismo de identificación del beneficiario.

Para los vehículos de servicio particular se enuncian los siguientes requisitos:

- Copia de la cédula de ciudadanía del solicitante.

- Certificado de residencia, trabajo o estudio o certificado de vecindad, emitidos por la autoridad competente, empresa o centro educativo en el municipio respectivo.

- Fotocopia de la licencia de tránsito del vehículo. Que, cuando una compañía de financiamiento comercial sea propietaria, deberá ir acompañada de una certificación de emitida por esta en la que conste que el solicitante ostenta la tenencia legítima del vehículo; y que, cuando se presente el caso del renting, se presenten los documentos que lo acrediten.

- Recibo de algún servicio público que permita relacionar el inmueble con el domicilio del solicitante.

A su vez, se establece que el beneficio de tarifa diferencial no esté supeditado a la disponibilidad de cupos; que el beneficio se otorgue por periodos de un año y que la revisión de los documentos por parte de la concesión e interventoría o de ANI o del INVIAS no supere los 30 días hábiles; término a partir del cual se configuraría silencio administrativo positivo y, consecuentemente, tendría que procederse a la expedición del beneficio de manera inmediata.

Para los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal y de transporte especial se enuncian los siguientes requisitos:

- Fotocopia de la cédula de ciudadanía del solicitante o NIT de la empresa de transporte a la cual está vinculado el vehículo.

- Certificado de existencia y representación de la empresa de transporte a la cual está vinculado el vehículo, expedido dentro de los 30 días anteriores a la presentación de la solicitud.

- Fotocopia de la licencia de tránsito del vehículo, en la que conste que es de propiedad del solicitante o de la empresa. En caso de que una compañía de financiamiento comercial sea propietaria del vehículo, la fotocopia de la licencia de tránsito deberá ir acompañada de una certificación de emitida por esta en la que conste que el solicitante ostenta la tenencia legítima del vehículo.

- Fotocopia de la resolución de habilitación de la empresa de servicio público a la cual está vinculado el vehículo, en la cual conste que está autorizada para operar en alguna de las rutas para la categoría especial en la estación de peaje respectiva.

- Fotocopia de la tarjeta de operación vigente.

- Certificado expedido por el representante legal de la empresa de transporte en el que se indique que el vehículo se encuentra vinculado y que presta el servicio desde y hasta los municipios vecinos al peaje.

En cuanto a la pérdida del beneficio de tarifa especial diferencial se establecen causales que dan lugar a su pérdida definitiva y causales que dan lugar a la pérdida temporal del beneficio. Cuando la pérdida es definitiva, las nuevas solicitudes serán rechazadas; mientras que cuando la pérdida es temporal el beneficio podrá ser otorgado nuevamente si la causal es subsanada y se presenta una nueva solicitud.

Las causales que producen la pérdida definitiva del beneficio son las siguientes:

- Cuando se evidencie fraude o inconsistencias en cualquiera de los documentos entregados con la solicitud.

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

- Cuando se evidencie que el beneficiario está comercializando con el derecho a la tarifa diferencial.

- Cuando el vehículo beneficiado se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano.

- Cuando se demuestre que el beneficiario ya no tiene relación con los municipios vecinos al peaje.

- Cuando el vehículo beneficiado esté relacionado con problemas de alteraciones de orden público

- Cuando el vehículo beneficiado, durante su tránsito por el corredor vial del peaje respectivo, cause daños a la infraestructura vial y/o sus elementos constitutivos.

Por otra parte, las causales que dan lugar a la pérdida temporal del beneficio son:

- Para los vehículos de transporte público de pasajeros, cuando el vehículo asociado al beneficio se desvincule de la empresa transportadora acreditada en la solicitud.

- Por venta del vehículo asociado al beneficiario o la perdida de la tenencia de este.
  (En cuyo caso, se impone la obligación al beneficiario de informar tal hecho al concesionario y entregar la tarjeta de identificación electrónica asignada).

En lo atinente a este punto, adicionalmente se regula la posibilidad de que la concesión respectiva, la ANI o el INVIAS puedan, en cualquier momento, requerir al beneficiario para que actualice todos o cualquiera de los documentos que acompañaron la solicitud. Para atender el requerimiento el beneficiario contaría con un término de 15 días hábiles y si guarda silencio se perdería la calidad de usuario beneficiario de la tarifa diferencial.

También se establece que la concesión respectiva, la ANI o el INVIAS podrán practicar visitas domiciliarias tendientes a verificar la veracidad de la información del solicitante o usuario beneficiario.

Finalmente, se dispone que el beneficiario de la tarifa preferencial deberá adquirir la tarjeta o el dispositivo o mecanismo que le permita hacer uso de dicha tarifa; cuyo pago podrá efectuar en la oficina de atención al usuario del concesionario respectivo, la ANI o el INVIAS, de acuerdo con los lineamientos que para el efecto indique el Ministerio de Transporte.

En el **artículo 3** se impone la obligación de que todos los vehículos nuevos que se comercialicen en el país cuenten con el dispositivo necesario para el uso de peajes electrónicos de alguna de las empresas habilitadas para adelantar la interoperabilidad. Se establece la obligación y facultad en cabeza del Ministerio de Transporte para reglamentar la materia.

El **artículo 4** tiene un inciso y un parágrafo. En el inciso se indica que el sistema de peajes electrónicos revisará la vigencia del SOAT en los vehículos y motos que usen las carreteras nacionales; sancionando automáticamente a los infractores e impidiendo su tránsito por carretera. El parágrafo prevé, ante la imposibilidad para la verificación por medio de los sistemas de telepeaje, que el Ministerio de Trasporte y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general, establezcan mecanismos para propender por la mejora en la vigilancia y control de la vigencia de los SOAT.

Finalmente, el **artículo 5** corresponde a la vigencia de la ley, la cual iniciaría con su publicación.

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

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

> **ARTÍCULO 291. DECLARACIÓN DE IMPEDIMENTO.** <Artículo modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:> El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar.

A su vez, el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, regula el régimen de conflicto de interés de los congresistas en los siguientes términos:

> **ARTÍCULO 286. RÉGIMEN DE CONFLICTO DE INTERÉS DE LOS CONGRESISTAS.** <Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:> Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.
>
> Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.
>
> **a)** Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.
>
> **b)** Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.
>
> **c)** Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.
>
> Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:
>
> **a)** Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.
>
> **b)** Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.
>
> **c)** Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.
>
> **d)** Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.
>
> **e)** <Literal INEXEQUIBLE>
>
> **f)** Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos.
>
> **PARÁGRAFO 1o.** Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los congresistas cuando por razones de conciencia se quieran apartar de la discusión y votación del proyecto.
>
> **PARÁGRAFO 2o.** Cuando se trate de funciones judiciales, disciplinarias o fiscales de los congresistas, sobre conflicto de interés se aplicará la norma especial que rige ese tipo de investigación.
>
> **PARÁGRAFO 3o.** Igualmente se aplicará el régimen de conflicto de intereses para todos y cada uno de los actores que presenten, discutan o participen de cualquier iniciativa legislativa, conforme al artículo 140 de la Ley 5 de 1992.

Sobre el particular, debe tenerse en cuenta lo indicado por el Consejo de Estado en Sentencia 02830 de 16 de julio de 2019 (M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio), en la cual manifestó:

> No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna.

Por lo anterior, se estima que el presente proyecto de ley no genera conflictos de interés para su discusión y votación, toda vez que se trata de un proyecto de carácter general que no crea un beneficio o perjuicio particular, actual y directo. **No obstante, cabe precisar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación de la presente iniciativa no exime al congresista de identificar causales en las que pueda estar inmerso**.

V. IMPACTO FISCAL

El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 dispone:

> **ARTÍCULO 7o. ANÁLISIS DEL IMPACTO FISCAL DE LAS NORMAS.** En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.
>
> Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.
>
> El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.
>
> Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
>
> En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces.

Ahora bien, para la interpretación del artículo transcrito debe tenerse en cuenta lo dispuesto por la Corte Constitucional en la Sentencia C-502-07 de 4 de julio de 2007 (M. P. Manuel José Cepeda Espinosa); providencia en la cual se señaló:

> 35. Ciertamente, dadas las condiciones actuales en que se desempeña el Congreso de la República, admitir que el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituye un requisito de trámite, que crea una carga adicional y exclusiva sobre el Congreso en la formación de los proyectos de ley, significa, en la práctica, cercenar considerablemente la facultad del Congreso para legislar y concederle al Ministerio de Hacienda una especie de poder de veto sobre los proyectos de ley.
>
> Por una parte, los requisitos contenidos en el artículo presuponen que los congresistas – o las bancadas - tengan los conocimientos y herramientas suficientes para estimar los costos fiscales de una iniciativa legal, para determinar la fuente con la que podrían financiarse y para valorar sus proyectos frente al Marco Fiscal de Mediano Plazo. En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir

única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.

Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. **El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.** A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.

Pero, además, el Ministerio podría decidir no intervenir en el trámite de un proyecto de ley que genere impacto fiscal o simplemente desatender el trámite de los proyectos. Ello podría conducir a que el proyecto fuera aprobado sin haberse escuchado la posición del Ministerio y sin conocer de manera certera si el proyecto se adecua a las exigencias macroeconómicas establecidas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo. En realidad, esta situación ya se presentó en el caso analizado en la Sentencia C-874 de 2005 – atrás reseñada – y el Presidente de la República objetó el proyecto por cuanto el Ministerio de Hacienda no había conceptuado acerca de la iniciativa legal. Sin embargo, como se recordó, en aquella ocasión la Corte manifestó que la omisión del Ministerio de Hacienda no afectaba la validez del proceso legislativo

36. Por todo lo anterior, **la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda**, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. **Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica**. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.

Por otra parte, es preciso reiterar que si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003. Puesto que **la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda**, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente.

(Subrayado y negrita fuera de texto)

Así, atendiendo a la interpretación de la Corte Constitucional, se reitera que el proyecto fue remitido al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para efectos de que se emita, por parte de esa cartera, un concepto sobre éste y se pronuncie sobre sus aspectos e implicaciones fiscales. Una vez recibido el referido concepto, será enviado a la Comisión VI Constitucional Permanente del Senado de la República para el trámite pertinente y el conocimiento de los senadores.

VI. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO DE LA INICIATIVA	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	COMENTARIO
POR MEDIO DEL CUAL SE FORTALECEN LAS ESTACIONES DE PEAJES EN SU OPERACIÓN, TARIFAS Y SE IMPARTEN OTRAS DIRECTRICES	**POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS SOBRE EL PASO POR ESTACIONES DE PEAJES, SE ESTABLECE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA VEHÍCULOS CLASIFICADOS EN LAS CATEGORÍAS I Y II Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES**	Se modifica el título para que guarde mejor congruencia con el contenido del articulado propuesto. En el nuevo título se precisa que el alcance de la iniciativa, más que fortalecer las estaciones de peajes, es, primordialmente, adoptar medidas sobre el paso por dichas estaciones y regular la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías I y II.
ARTÍCULO 1°. Autorícese a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general, para la implementación del manejo de tráfico en reversible en las vías nacionales de acceso a las principales ciudades. **Parágrafo 1.** La falta de cooperación de los funcionarios de INVIAS o la ANI y/o empleados de la concesión respectiva en dicho procedimiento constituirá falta disciplinaria grave en el caso de los primeros y generará multas para el concesionario en el caso de los segundos. **Parágrafo 2.** El uso arbitrario e injustificado de dicho procedimiento por parte de la autoridad de tránsito respectiva constituirá falta disciplinaria grave. **Parágrafo 3.** Le corresponderá a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y a las autoridades de tránsito la vigilancia y control de lo estipulado en este artículo. **Parágrafo 4 Transitorio.** Será responsabilidad del Ministerio de Transporte establecer el marco temporal en el cual se permitirá el levantamiento de las barreras de peaje, además de definir el tiempo de espera que se considerará represamiento.	**ARTÍCULO 1. AUTORIZACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DEL MANEJO DE TRÁFICO EN REVERSIBLE.** Autorícese a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general, para la implementación del manejo de tráfico en reversible en las vías nacionales de acceso a las principales ciudades. Se introduce, también, un título al artículo.	El contenido del artículo 1 se divide en varios artículos (artículos 1, 2, 3, 4 y 17 del texto propuesto). El artículo 1 propuesto se circunscribe, exclusivamente, a la autorización a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general, para la implementación del manejo de tráfico en reversible en las vías nacionales de acceso a las principales ciudades. Se introduce, también, un título al artículo.
ARTÍCULO 2°. TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA LAS ESTACIONES DE PEAJE. Será obligatorio, para las estaciones de peaje del territorio colombiano, contar con tarifas diferenciales para las Categorías I y II. **Parágrafo 1.** En ningún caso las tarifas diferenciales para las Categorías I y II, en las estaciones de peaje del territorio nacional, podrán ser superiores al 20% del valor de la tarifa plena. **Parágrafo 2. REQUISITOS PARA LA ACREDITACIÓN DE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.** **A) Vehículos de servicio particular** **1.** Copia de la cédula de ciudadanía del solicitante. **2.** Certificado de residencia, trabajo o estudio o certificado de vecindad, emitidos por la autoridad competente, empresa o centro educativo en el municipio respectivo. **3.** Fotocopia de la licencia de tránsito del vehículo. Si el vehículo fuere de propiedad de una compañía de financiamiento comercial, el solicitante deberá presentar la licencia de tránsito junto con una certificación de dicha compañía en la cual se indique que el solicitante ostenta la tenencia legítima del vehículo. En caso de presentarse el caso de la modalidad de renting, deberá presentar los documentos que acrediten este caso. **4.** Recibo de algún servicio público que permita relacionar el inmueble con el domicilio del solicitante. **I.** La obtención de la tarifa diferencial no estará supeditada a la disponibilidad de cupos. **II.** La revisión de la documentación por parte de la concesión y la interventoría, de la ANI o el INVIAS, no podrá superar los treinta (30) días hábiles. En caso tal de hacerlo se entenderá configurado el silencio positivo y deberá procederse con la expedición del beneficio de manera inmediata. **III.** El beneficio de la tarifa diferencial tendrá una duración de un (1) año calendario por lo que deberá ser renovado cada año. El proceso de renovación tendrá trámite preferencial.	**ARTÍCULO 2. FACULTAD PARA EL LEVANTAMIENTO DE BARRERAS EN ESTACIONES DE PEAJE POR REPRESAMIENTO.** Facúltese a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general para que, en todo el territorio nacional, en caso de represamiento, se les permita levantar la barrera en las estaciones de peaje administradas por concesionarios, la ANI o el INVIAS, con el fin de permitir el paso de vehículos hasta tanto el flujo vehicular se normalice. **PARÁGRAFO.** El uso arbitrario e injustificado de dicho procedimiento por parte de la autoridad de tránsito respectiva constituirá falta disciplinaria grave.	El contenido del artículo 2 se divide en varios artículos (artículos 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 y 15 del texto propuesto). El contenido del artículo 2 propuesto se encontraba en el artículo 1 del texto original d la iniciativa. El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, a la facultad, en caso de represamiento, de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general, para levantar las barreras en estaciones de peaje, hasta tanto el flujo vehicular se normalice. Lo anterior, dejando claro que el uso arbitrario de dicha facultad constituirá falta disciplinaria grave. Así mismo, se reemplaza el nombre "concesiones" por el de "concesionarios". Lo anterior, en consideración a que la concesión hace referencia al contrato, mientras que concesionario es la parte contractual opuesta al concedente.

B) Vehículos de servicio público (Transporte Intermunicipal y Transporte Especial) **1.** Fotocopia de la cédula de ciudadanía del solicitante o NIT de la empresa de transporte a la cual está vinculado el vehículo. **2.** Certificado de existencia y representación de la empresa de transporte a la cual está vinculado el vehículo, expedido dentro de los treinta (30) días anteriores a la presentación de la solicitud. **3.** Fotocopia de la licencia de tránsito del vehículo, en la que conste que es de propiedad del solicitante o de la empresa. Si el vehículo fuere de propiedad de una compañía de financiamiento comercial, el solicitante deberá presentar la licencia de tránsito junto con una certificación de dicha compañía en la cual se indique que el solicitante ostenta la tenencia legítima del vehículo. **4.** Fotocopia de la resolución de habilitación de la empresa de servicio público a la cual está vinculado el vehículo, en la cual conste que está autorizada para operar en alguna de las rutas exigidas en esta ley para la categoría especial en la estación de peaje respectiva. **5.** Fotocopia de la tarjeta de operación vigente. **6.** Certificado expedido por el representante legal de la empresa de transporte, en el que se indique que el vehículo se encuentra vinculado y que presta el servicio desde y hasta los municipios vecinos al peaje. **C) Pérdida del beneficio de Tarifa Especial Diferencial** Los beneficiarios de las tarifas diferenciales perderán el beneficio en los siguientes eventos: • Cuando se evidencie		

fraude o inconsistencias en cualquiera de los documentos entregados con la solicitud. • Cuando se evidencie fraude o suplantación en la utilización del beneficio de la tarifa diferencial. • Cuando se evidencie que el beneficiario está comercializando con el derecho a la tarifa diferencial. • Cuando el vehículo beneficiado se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano. • Cuando se demuestre que el beneficiario ya no tiene relación con los municipios vecinos al peaje. Para las anteriores causales, se entenderá perdido el beneficio en forma definitiva por lo cual, en caso de presentar nueva solicitud la misma será rechazada. Igualmente, perderán de forma definitiva el beneficio de la tarifa diferencial aquellos vehículos que se encuentren relacionados con problemas de alteraciones de orden público y los vehículos que durante su tránsito por el corredor vial del peaje respectivo causen daños a la infraestructura vial y/o sus elementos constitutivos. Para los siguientes eventos, la pérdida del beneficio será temporal, y podrá ser solicitado nuevamente por el beneficiario en caso de que la inconsistencia presentada pueda ser subsanada. En este caso se deberá presentar la solicitud nuevamente y la documentación correspondiente. • Para los vehículos de transporte público de pasajeros, cuando el vehículo asociado al beneficio se desvincule de la empresa transportadora acreditada en la solicitud. • Por venta del vehículo asociado al beneficiario o la		

perdida de la tenencia de este. En este caso, el beneficiario deberá informar tal hecho al Concesionario, entregar la Tarjeta de Identificación Electrónica Asignada y podrá solicitar el beneficio para otro vehículo que cumpla con los requisitos establecidos en la presente ley. La concesión respectiva, la ANI o el INVIAS podrán en cualquier momento requerir la actualización de todos o cualquiera de los documentos establecidos en el presente documento; la solicitud será dirigida al lugar de residencia del interesado o al correo electrónico informado por el beneficiario. Si el beneficiario no responde a la solicitud en un término quince (15) días hábiles contados a partir del día siguiente al recibo de esta, la tarjeta o el dispositivo respectivo se inactivará y se perderá la calidad de usuario beneficiario de la tarifa diferencial, en cuyo caso, para obtener nuevamente el beneficio deberá iniciar el trámite indicado en el presente documento. Aunado a lo anterior, se podrán practicar visitas domiciliarias tendientes a verificar la veracidad de la información del solicitante o usuario beneficiario por parte de la concesión respectiva, la ANI o el INVIAS. **D) Dispositivo o mecanismo de identificación del beneficiario.** El beneficiario de la tarifa preferencial deberá adquirir la tarjeta o 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 ANI o el INVIAS de acuerdo con los lineamientos que para el efecto indique el Ministerio de Transporte.		
ARTÍCULO 3°. A partir de la promulgación de la presente ley todos los vehículos nuevos que se comercialicen en el país contarán con el dispositivo necesario para el uso de peajes electrónicos de	**ARTÍCULO 3. DEBER DE COOPERACIÓN POR PARTE DE LOS EMPLEADOS Y/O CONTRATISTAS DE LOS CONCESIONARIOS Y FUNCIONARIOS DEL INVIAS O LA ANI.** Los empleados y/o contratistas de los	El contenido del artículo 3 pasa a estar en el artículo 15 del texto propuesto. El contenido del artículo 3 propuesto se encontraba en el artículo 1 del

alguna de las empresas habilitadas para adelantar la interoperabilidad. El Ministerio de Transporte reglamentará la materia.	concesionarios y funcionarios del INVIAS o la ANI, según corresponda, tienen el deber de cooperar con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y con las autoridades de tránsito cuando se adelanten los procedimientos de que tratan los artículos 1 y 2 de esta ley. **PARÁGRAFO.** La falta de cooperación de los empleados y/o contratistas de los concesionarios o de los funcionarios del INVIAS o la ANI generará multas para el concesionario en el caso de los primeros y constituirá falta disciplinaria grave en el caso de los segundos.	texto original d la iniciativa. El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, al deber de cooperación por parte de los empleados y/o contratistas de los concesionarios y los funcionarios del INVIAS o la ANI. Lo anterior, dejando claro que la falta de cooperación podrá producir multas al concesionario o falta disciplinaria grave, según sea el caso. Así mismo, se ajusta la redacción y se habla de empleados y/o contratistas de los concesionarios, otorgando un mayor alcance al prever la posible oposición por parte de personas que no necesariamente tienen la calidad de empleados, pero sí tienen un vínculo contractual con el concesionario.
ARTÍCULO 4°. La vigencia del SOAT en los vehículos y motos que usen las carreteras nacionales será revisada por el sistema de peajes electrónicos. Se sancionará automáticamente a los infractores y se les impedirá transitar por carretera. **Parágrafo 1.** En el caso de no existir posibilidad para la verificación por medio de los sistemas de telepeaje, será obligación del Ministerio de Trasporte y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general, establecer mecanismos para propender por la mejora en la vigilancia y control de la vigencia de los SOAT.	**ARTÍCULO 4. VIGILANCIA Y CONTROL.** Le corresponderá a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y a las autoridades de tránsito la vigilancia y control de lo consagrado en los artículos precedentes.	El contenido del artículo 4 pasa a estar en el artículo 16 del texto propuesto. El contenido del artículo 4 propuesto se encontraba en el artículo 1 del texto original d la iniciativa. El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, a la competencia que tienen la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y las autoridades de tránsito para la vigilancia y control de lo consagrado en los artículos 1, 2 y 3.
ARTÍCULO 5°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.	**ARTÍCULO 5. TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL EN LAS ESTACIONES DE PEAJE PARA AUTOMOTORES DE LAS CATEGORÍAS I Y II.** Será obligatorio para las estaciones de peaje contar con tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en categorías I y II. El beneficio de tarifa especial diferencial de que trata este artículo estará dirigido a: **1.** Los vehículos particulares cuyos propietarios o legítimos tenedores residan, trabajen o	El contenido del artículo 5 pasa a estar en el artículo 18 del texto propuesto. El contenido del artículo 5 propuesto se encontraba en el artículo 2 del texto original de la iniciativa. El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, la obligación para las estaciones de peaje de contar con tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en categorías I y II. Aclarando que el beneficio se dirigirá a vehículos particulares cuyos propietarios o legítimos

	estudien en municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva; y **2.** Los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuya ruta opere desde y hasta los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva. **PARÁGRAFO.** La obtención de la tarifa diferencial no estará supeditada a la disponibilidad de cupos.	tenedores residan, trabajen o estudien en municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva y a vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuya ruta opere desde y hasta los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva. Establece, también, que La obtención de la tarifa diferencial no estará supeditada a la disponibilidad de cupos. Adicionalmente, en el texto propuesto se asocia el beneficio directamente a los vehículos y no al propietario, tenedor o solicitante. Esto, en razón a que el beneficio, en realidad, recae sobre el automotor (en la estación de peaje nunca se va a constatar que el conductor se una persona determinada). También se ajusta la redacción y se deja explícito, que: (i) los propietarios o legítimos tenedores deben residir, trabajar o estudiar en municipios o distritos aledaños (colindantes o limítrofes) o circunvecinos (próximos) a la estación de peaje respectiva; y (ii) que para vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, estos deben tener una ruta que opere desde y hasta los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.
	ARTÍCULO 6. TOPE MÁXIMO EN EL VALOR DE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. En ningún caso el valor de la tarifa especial diferencial de que trata el artículo 5 de esta ley podrá ser superior al 20% del valor de la tarifa plena.	El contenido del artículo 6 propuesto se encontraba en el artículo 2 del texto original de la iniciativa. El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, al tope máximo en el valor de la tarifa especial diferencial. Se ajusta a la nueva estructura del texto propuesto.
	ARTÍCULO 7. SOLICITUD PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA VEHÍCULOS PARTICULARES. Para acceder al beneficio de tarifa especial diferencial de que trata el artículo 5 de esta ley, el propietario o legítimo tenedor de un vehículo particular deberá radicar, junto con su solicitud, los documentos que se	El contenido del artículo 7 propuesto se encontraba en el artículo 2 del texto original d la iniciativa. El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, a la solicitud para acceder al beneficio de tarifa especial diferencial para vehículos particulares.

	relacionan a continuación: **1.** Copia de la cédula de ciudadanía del solicitante. **2.** Certificado de residencia o vecindad, certificado de trabajo o certificado de estudio, según sea el caso, emitidos por la autoridad competente, el empleador o el centro educativo respectivo, del distrito o municipio correspondiente. **3.** Copia de la de la licencia de tránsito del vehículo en la que conste que este es de propiedad del solicitante. Cuando el solicitante no sea el propietario del vehículo, la copia de licencia de tránsito deberá estar acompañada de un certificado o documento suscrito por el propietario, en el que se dé cuenta de que el solicitante ostenta la tenencia legítima del vehículo.	Se ajusta la redacción y se establece que cuando el solicitante no sea el propietario del vehículo, la copia de la licencia de tránsito deberá estar acompañada de un certificado o documento suscrito por el propietario, en el que se dé cuenta de que el solicitante ostenta la tenencia legítima del vehículo (sin hacer distinciones sobre el origen de la tenencia). La expresión "fotocopia" es reemplazada por "copia". Esto, en consideración a que técnicamente, "copia" abarca otras formas de reproducción de un documento, distintas a la fotográfica (como, por ejemplo, una impresión de un documento digital).
	ARTÍCULO 8. SOLICITUD PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL O DE TRANSPORTE ESPECIAL. Para acceder al beneficio de tarifa especial diferencial de que trata el artículo 5 de esta ley, el propietario o legítimo tenedor de un vehículo de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial deberá radicar, junto con su solicitud, los documentos que se relacionan a continuación: **1.** Copia de la cédula de ciudadanía del solicitante o del representante legal de la empresa de transporte a la cual está vinculado el vehículo. **2.** Certificado de existencia y representación legal de la empresa de transporte a la cual está vinculado el vehículo, expedido dentro de los treinta (30) días anteriores a la presentación de la solicitud. **3.** Copia de la licencia de tránsito del vehículo, en la que conste que este es de propiedad del solicitante o de la empresa de	El contenido del artículo 8 propuesto se encontraba en el artículo 2 del texto original de la iniciativa. El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, a la solicitud para acceder al beneficio de tarifa especial diferencial para vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial. Se ajusta la redacción y se corrige la exigencia de fotocopia del NIT de la empresa de transporte (el cual ya está en el certificado de existencia y representación legal) y se reemplaza por copia de la cédula del representante legal. También se establece que cuando el solicitante o la empresa de transporte no sean propietario del vehículo, la copia de la licencia de tránsito deberá estar acompañada de un certificado o documento suscrito por el propietario, en el que se dé cuenta de que el solicitante o la empresa ostentan la tenencia legítima del vehículo (sin hacer distinciones sobre el origen de la tenencia). La expresión "fotocopia" es reemplazada por "copia". Esto, en

	transporte a la cual está vinculado el vehículo. Cuando ninguno de estos sea el propietario, la copia de licencia de tránsito deberá estar acompañada de un certificado o documento suscrito por el propietario, en el que se dé cuenta de que el solicitante o la empresa de transporte ostentan la tenencia legítima del vehículo. **4.** Copia de la resolución de habilitación de la empresa de transporte a la cual está vinculado el vehículo, en la cual conste que está autorizada para operar en la vía donde se encuentra la estación de peaje respectiva. **5.** Copia de la tarjeta de operación vigente. **6.** Certificado expedido por el representante legal de la empresa de transporte en el que se indique que el vehículo se encuentra vinculado a esta y que presta el servicio de transporte intermunicipal o de transporte especial desde y hasta los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.	consideración a que técnicamente, "copia" abarca otras formas de reproducción de un documento, distintas a la fotográfica (como, por ejemplo, una impresión de un documento digital).
	ARTÍCULO 9. TÉRMINO PARA RESOLVER LA SOLICITUD PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL Y SILENCIO POSITIVO. La revisión de la documentación por parte de los concesionarios, la ANI o el INVIAS, 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.	El contenido del artículo 9 propuesto se encontraba en el artículo 2 del texto original d la iniciativa. El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, al término para resolver la solicitud para acceder al beneficio de tarifa especial diferencial y silencio positivo.
	ARTÍCULO 10. 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 ANI o el	El contenido del artículo 10 propuesto se encontraba en el artículo 2 del texto original de la iniciativa. El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, a la adquisición del dispositivo o mecanismo de identificación del vehículo beneficiario de tarifa especial diferencial.

	INVIAS.	
	ARTÍCULO 11. DURACIÓN DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL Y RENOVACIÓN. El beneficio de tarifa especial diferencial tendrá una duración de un (1) año. Para su renovación, la solicitud tendrá que presentarse con antelación al vencimiento y su trámite será preferencial.	El contenido del artículo 11 propuesto se encontraba en el artículo 2 del texto original de la iniciativa. El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, a la duración del beneficio de tarifa especial diferencial y a la renovación del mismo. Al dejarlo como un artículo aparte y no hacer ninguna distinción, se amplía su aplicación al beneficio de automotores de servicio público también (lo que no ocurría con la redacción del texto original).
	ARTÍCULO 12. ACTUALIZACIÓN DE LOS DOCUMENTOS PRESENTADOS CON LA SOLICITUD Y VERIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN. El concesionario respectivo, la ANI o el INVIAS, según corresponda, podrán en cualquier momento: **1.** Requerir al solicitante respecto del cual se haya otorgado el beneficio de tarifa especial diferencial para actualizar todos o cualquiera de los documentos presentados con la solicitud. El requerimiento podrá dirigirse a la dirección física o al correo electrónico que este haya informado. 2. Practicar visitas tendientes a verificar la veracidad de la información del solicitante respecto del cual se haya otorgado el beneficio de tarifa especial diferencial.	El contenido del artículo 12 propuesto se encontraba en el artículo 2 del texto original de la iniciativa. El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, a la competencia del concesionario respectivo, la ANI o el INVIAS, según corresponda, para solicitar la actualización de los documentos presentados con la solicitud y para verificar la información suministrada. Se ajusta la redacción para mayor claridad.
	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. **2.** Cuando se evidencie fraude o suplantación en la	El contenido del artículo 13 propuesto se encontraba en el artículo 2 del texto original de la iniciativa. El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, a las causales de pérdida definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial. Tratándose de causales de pérdida definitiva del beneficio, se cambia la expresión "inconsistencias" por "falsedad". Esto, por cuanto las

	utilización del beneficio de la tarifa especial diferencial. **3.** Cuando se evidencie que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario está comercializando con el derecho a la tarifa especial diferencial. **4.** Cuando el vehículo beneficiario se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano. **5.** Cuando el vehículo beneficiario esté relacionado con situaciones de alteración del orden público. **6.** Cuando, durante su tránsito por el corredor vial del peaje respectivo, el propietario o tenedor del vehículo beneficiario cause daños a los elementos constitutivos infraestructura vial y se niegue a repararlos voluntaria e integralmente. **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.	inconsistencias podrían ser subsanables; en cuyo caso la pérdida no debe ser definitiva. Se incluyen en la misma enunciación causales que no estaban en la lista original, pero se encontraban en otros apartes del texto. Teniendo en cuenta que los daños a la infraestructura vial pueden producirse con culpa (por un accidente), se condiciona la configuración de la causal a que los perjuicios no sean reparados voluntaria e integralmente por el el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.
	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 ANI o el INVIAS le haga, para efectos de para actualizar todos o cualquiera	El contenido del artículo 14 propuesto se encontraba en el artículo 2 del texto original d la iniciativa. El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, a las causales de pérdida no definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial. Se reemplaza la expresión "temporal" por "no definitiva". Esto, porque, en realidad, se trata de pérdidas del beneficio que no están sujetas al cumplimiento de un plazo, sino en las que se posibilita volver a solicitar el beneficio si se ha enervado la causal que generó su pérdida.

	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 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. **5.** Cuando el vehículo beneficiario no transite por la estación de peaje respectiva con la frecuencia que determine el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida esa cartera en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17 de esta ley. **6.** Para los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuando el vehículo beneficiario se desvincule de la empresa acreditada en la solicitud o deje de prestar el servicio desde y hasta los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva. **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 quien hubiese sido el solicitante al concesionario respectivo, la ANI o el INVIAS, según corresponda. En este caso podrá presentarse una nueva solicitud del beneficio de tarifa especial diferencial para otro	Se incluye en el numeral 2 una causal que no estaban en la lista original, pero se encontraban en otro aparte del texto. Se cambia la expresión "venta" por "transfiera la propiedad". Esto, debido a que la venta no es la única forma de transferir la propiedad de un vehículo (por ejemplo, la tradición por causas distintas a la venta o la sucesión por causa de muerte). Se introduce una causal nueva, consistente en no transitar por la estación de peaje respectiva con la frecuencia que determine el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida para el efecto. Se ajusta la redacción para mayor claridad.

	vehículo que cumpla con los requisitos establecidos en esta ley.	
	ARTÍCULO 15. DISPOSITIVO NECESARIO PARA EL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS. 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.	El contenido del artículo 15 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa. El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, a obligatoriedad de que los vehículos nuevos cuenten con los dispositivos necesarios para el uso de peajes electrónicos. Se introduce, también, un título al artículo. Se introduce un periodo de transición para que sea obligatorio en los vehículos nuevos el dispositivo necesario para el uso de peajes electrónicos. Esto se hace porque es necesaria la reglamentación del Ministerio de Transporte y dejar un lapso para que, después de que se expida la referida reglamentación, se puedan hacer las adaptaciones correspondientes.
	ARTÍCULO 16. VIGILANCIA Y CONTROL DE LA VIGENCIA DE LOS SOAT. La vigencia del SOAT en los vehículos y motos que usen las carreteras nacionales será revisada por el sistema de peajes electrónicos. Se sancionará automáticamente a los infractores y se les impedirá transitar por carretera. **PARÁGRAFO.** En el caso de no existir posibilidad para la verificación por medio de los sistemas de telepeaje, será obligación del Ministerio de Trasporte y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general, establecer mecanismos para propender por la mejora en la vigilancia y control de la vigencia del SOAT.	El contenido del artículo 15 propuesto se encontraba en el artículo 4 del texto original de la iniciativa. Se introduce, también, un título al artículo.
	ARTÍCULO 17. REGLAMENTACIÓN POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá expedir la reglamentación detallada y necesaria para su implementación y cumplimiento.	Se trata de un artículo nuevo que no solamente recoge el deber de reglamentación por parte del Ministerio de Transporte de algunos aspectos concretos a los que se refería el texto original, sino que establece un plazo de 6 meses para que esa cartera, desde su experticia técnica, reglamente detallada e

		integralmente la ley, para hacer posible su implementación y cumplimiento.
	ARTÍCULO 18. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación.	El contenido del artículo 18 propuesto se encontraba en el artículo 5 del texto original de la iniciativa. Se reemplaza la expresión "publicación" por la de "promulgación"; la cual, técnicamente, es más apropiada.

VII. PROPOSICIÓN

En mérito de lo expuesto, presento ponencia positiva y, en consecuencia, solicito a la Comisión VI Constitucional Permanente del Senado de la República dar primer debate al Proyecto de Ley 249 de 2022 - Senado *«Por medio de la cual se fortalecen las estaciones de peajes en su operación, tarifas y se imparten otras directrices»*, de conformidad con el pliego de modificaciones propuesto.

JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
Senador de la República

VIII. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY 249 DE 2022 SENADO

POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS SOBRE EL PASO POR ESTACIONES DE PEAJES, SE ESTABLECE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA VEHÍCULOS CLASIFICADOS EN LAS CATEGORÍAS I Y II Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

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

ARTÍCULO 2. FACULTAD PARA EL LEVANTAMIENTO DE BARRERAS EN ESTACIONES DE PEAJE POR REPRESAMIENTO. Facúltese a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general para que, en todo el territorio nacional, en caso de represamiento, se les permita levantar la barrera en las estaciones de peaje administradas por concesionarios, la ANI o el INVIAS, con el fin de permitir el paso de vehículos hasta tanto el flujo vehicular se normalice.

PARÁGRAFO. El uso arbitrario e injustificado de dicho procedimiento por parte de la autoridad de tránsito respectiva constituirá falta disciplinaria grave.

ARTÍCULO 3. 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 funcionarios del INVIAS o la ANI, según corresponda, tienen el deber de cooperar con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y con las autoridades de tránsito cuando se adelanten los procedimientos de que tratan los artículos 1 y 2 de esta ley.

PARÁGRAFO. La falta de cooperación de los empleados y/o contratistas de los concesionarios o de los funcionarios de del INVIAS o la ANI generará multas para el concesionario en el caso de los primeros y constituirá falta disciplinaria grave en el caso de los segundos.

ARTÍCULO 4. VIGILANCIA Y CONTROL. Le corresponderá a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y a las autoridades de tránsito la vigilancia y control de lo consagrado en los artículos precedentes.

ARTÍCULO 5. TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL EN LAS ESTACIONES DE PEAJE PARA AUTOMOTORES DE LAS CATEGORÍAS I Y II. Será obligatorio para las estaciones de peaje contar con tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en categorías I y II.

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

1. Los vehículos particulares cuyos propietarios o legítimos tenedores residan, trabajen o estudien en municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva; y

2. Los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuya ruta opere desde y hasta los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.

PARÁGRAFO. La obtención de la tarifa diferencial no estará supeditada a la disponibilidad de cupos.

ARTÍCULO 6. TOPE MÁXIMO EN EL VALOR DE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. En ningún caso el valor de la tarifa especial diferencial de que trata el artículo 5 de esta ley podrá ser superior al 20% del valor de la tarifa plena.

ARTÍCULO 7. SOLICITUD PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA VEHÍCULOS PARTICULARES. Para acceder al beneficio de tarifa especial diferencial de que trata el artículo 5 de esta ley, el propietario o legítimo tenedor de un vehículo particular deberá radicar, junto con su solicitud, los documentos que se relacionan a continuación:

4. Copia de la cédula de ciudadanía del solicitante.

5. Certificado de residencia o vecindad, certificado de trabajo o certificado de estudio, según sea el caso, emitidos por la autoridad competente, el empleador o el centro educativo respectivo, del distrito o municipio correspondiente.

6. Copia de la de la licencia de tránsito del vehículo en la que conste que este es de propiedad del solicitante. Cuando el solicitante no sea el propietario del vehículo, la copia de licencia de tránsito deberá estar acompañada de un certificado o documento suscrito por el propietario, en el que se dé cuenta de que el solicitante ostenta la tenencia legítima del vehículo.

ARTÍCULO 8. SOLICITUD PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INTERMUNICIPAL O DE TRANSPORTE ESPECIAL. Para acceder al beneficio de tarifa especial diferencial de que trata el artículo 5 de esta ley, el propietario o legítimo tenedor de un vehículo de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial deberá radicar, junto con su solicitud, los documentos que se relacionan a continuación:

1. Copia de la cédula de ciudadanía del solicitante o del representante legal de la empresa de transporte a la cual está vinculado el vehículo.

2. Certificado de existencia y representación legal de la empresa de transporte a la cual está vinculado el vehículo, expedido dentro de los treinta (30) días anteriores a la presentación de la solicitud.

3. Copia de la licencia de tránsito del vehículo, en la que conste que este es de propiedad del solicitante o de la empresa de transporte a la cual está vinculado el vehículo. Cuando ninguno de estos sea el propietario, la copia de licencia de tránsito deberá estar acompañada de un certificado o documento suscrito por el propietario, en el que se dé cuenta de que el solicitante o la empresa de transporte ostentan la tenencia legítima del vehículo.

4. Copia de la resolución de habilitación de la empresa de transporte a la cual está vinculado el vehículo, en la cual conste que está autorizada para operar en la vía donde se encuentra la estación de peaje respectiva.

5. Copia de la tarjeta de operación vigente.

6. Certificado expedido por el representante legal de la empresa de transporte en el que se indique que el vehículo se encuentra vinculado a esta y que presta el servicio de transporte intermunicipal o de transporte especial desde y hasta los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.

ARTÍCULO 9. TÉRMINO PARA RESOLVER LA SOLICITUD PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL Y SILENCIO POSITIVO. La revisión de la documentación por parte de los concesionarios, la ANI o el INVIAS, según corresponda, no podrá superar los treinta (30) días hábiles. En caso de hacerlo, se entenderá configurado silencio positivo y deberá procederse con la expedición del beneficio de manera inmediata.

ARTÍCULO 10. 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 ANI o el INVIAS.

ARTÍCULO 11. DURACIÓN DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL Y RENOVACIÓN. El beneficio de tarifa especial diferencial tendrá una duración de un (1) año. Para su renovación, la solicitud tendrá que presentarse con antelación al vencimiento y su trámite será preferencial.

ARTÍCULO 12. ACTUALIZACIÓN DE LOS DOCUMENTOS PRESENTADOS CON LA SOLICITUD Y VERIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN. El concesionario respectivo, la ANI o el INVIAS, según corresponda, podrán en cualquier momento:

1. Requerir al solicitante respecto del cual se haya otorgado el beneficio de tarifa especial diferencial para actualizar todos o cualquiera de los documentos presentados con la solicitud. El requerimiento podrá dirigirse a la dirección física o al correo electrónico que este haya informado.

2. Practicar visitas tendientes a verificar la veracidad de la información del solicitante respecto del cual se haya otorgado el beneficio de tarifa especial diferencial.

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.

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

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

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

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

6. Cuando, durante su tránsito por el corredor vial del peaje respectivo, el propietario o tenedor del vehículo beneficiario cause daños a los elementos constitutivos infraestructura vial y se niegue a repararlos voluntaria e integralmente.

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.

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 ANI o el INVIAS le haga, para efectos de para actualizar 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 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.

5. Cuando el vehículo beneficiario no transite por la estación de peaje respectiva con la frecuencia que determine el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida esa cartera en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17 de esta ley.

6. Para los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuando el vehículo beneficiario se desvincule de la empresa acreditada en la solicitud o deje de prestar el servicio desde y hasta los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.

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 quien hubiese sido el solicitante al concesionario respectivo, la ANI o el INVIAS, según corresponda. En este caso podrá presentarse una nueva solicitud del beneficio de tarifa especial diferencial para otro vehículo que cumpla con los requisitos establecidos en esta ley.

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

ARTÍCULO 16. VIGILANCIA Y CONTROL DE LA VIGENCIA DE LOS SOAT. La vigencia del SOAT en los vehículos y motos que usen las carreteras nacionales será revisada por el sistema de peajes electrónicos. Se sancionará automáticamente a los infractores y se les impedirá transitar por carretera.

PARÁGRAFO. En el caso de no existir posibilidad para la verificación por medio de los sistemas de telepeaje, será obligación del Ministerio de Trasporte y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general, establecer mecanismos para propender por la mejora en la vigilancia y control de la vigencia del SOAT.

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

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

CARTAS DE ADHESIÓN

CARTA DE ADHESIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 309 DE 2023 SENADO,

por medio del cual se prohíben en todo el territorio nacional, el desarrollo de las corridas de toros, rejoneo, novilladas, becerradas y tientas, encierros y suelta de vaquillas, así como los procedimientos utilizados en estos espectáculos, tanto en el ámbito público como en el privado

Bogotá D. C, mayo 23 de 2023

Señores:
PRESIDENCIA DEL SENADO
SECRETARÍA GENERAL DEL SENADO

Asunto: Adhesión en calidad de coautor PL 309 de 2023- Senado

Respetados señores,

En mi condición de Senador de la República por el Partido Conservador, mediante la presente manifiesto mi intención en adherirme como coautor del Proyecto de Ley No 309 de 2023-Senado "Por medio del cual se prohíben en todo el territorio nacional, el desarrollo de las corridas de toros, rejoneo, novilladas, becerradas y tientas, encierros y suelta de vaquillas, así como los procedimientos utilizados en estos espectáculos, tanto en el ámbito público como en el privado"

Cordialmente,

NICOLÁS ALBEIRO ECHEVERRY
Senador de la República
Partido Conservador Colombiano

R: 23 May/23

TEXTOS DE COMISIÓN

TEXTO DEFINITIVO

(Discutido y aprobado en la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Honorable Senado de la República, en sesión ordinaria de fecha: martes 21 de marzo de 2023, Según Acta número 30, de la Legislatura 2022-2023)

AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 201 DE 2022 SENADO

por medio de la cual se garantiza el acceso expedito a servicios y tecnologías en salud e insumos de higiene y aseo requeridos por necesidad y se dictan otras disposiciones.

TEXTO DEFINITIVO

(DISCUTIDO Y APROBADO EN LA COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA, EN SESIÓN ORDINARIA DE FECHA: MARTES 21 DE MARZO DE 2023, SEGÚN ACTA No. 30, DE LA LEGISLATURA 2022-2023)

AL PROYECTO DE LEY No. 201 DE 2022 SENADO.

"POR MEDIO DE LA CUAL SE GARANTIZA EL ACCESO EXPEDITO A SERVICIOS Y TECNOLOGÍAS EN SALUD E INSUMOS DE HIGIENE Y ASEO REQUERIDOS POR NECESIDAD Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EL CONGRESO DE COLOMBIA,

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto garantizar el acceso expedito a servicios y tecnologías en salud e insumos de higiene y aseo requeridos por necesidad, los cuales incluyen pañales desechables y crema anti-escaras, por razón de sus enfermedades congénitas, adquiridas u originadas en accidentes, al igual que a aquellas personas que por su incapacidad física o falta de recursos económicos no puedan acceder a estos con facilidad, lo anterior con el fin de salvaguardar los derechos a la salud y a la vida digna de esta población.

Artículo 2. Definiciones. Para el desarrollo de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Tecnologías en salud: Cualquier insumo que se puede utilizar para promover la salud, para prevenir, diagnosticar o tratar enfermedades o para rehabilitación o de cuidado a largo plazo. Esto incluye los productos farmacéuticos, para el cuidado de la salud.

Insumos de higiene y aseo para la salud: Son todos aquellos productos salubres e idóneos que permiten satisfacer de manera efectiva las necesidades de higiene y aseo de una persona, de igual manera permiten el goce de condiciones dignas de existencia, en especial en enfermedades que restringen la movilidad o que impiden un control adecuado de esfínteres.

Pañales Desechables: Son insumos necesarios para personas que padecen condiciones especiales de salud y que, debido a su falta de locomoción y al hecho de depender totalmente de un tercero, no pueden realizar sus necesidades fisiológicas en condiciones regulares, la finalidad de los pañales es, a su vez, reducir la incomodidad e intranquilidad que les genera a las personas no poder controlar cuándo y dónde realizar sus necesidades.

Crema anti-escaras: son insumos que actúan como medidas preventivas de las úlceras por presión.

Sustituto idóneo: Insumo de higiene y aseo para la salud que a falta de los anteriormente definidos supla la necesidad del beneficiario con las mismas condiciones de efectividad.

Enfermedades congénitas: Patologías generadas en el desarrollo del embarazo.

Artículo 3. El suministro de tecnologías en salud e insumos de higiene y aseo para las personas que los necesiten, corresponde a las Entidades Promotoras de Salud -EPS- de los regímenes contributivo y subsidiado, a las que se encuentren afiliados, o en caso de que la persona que lo necesite no se encuentre afiliada a ninguna entidad promotora de salud, le corresponderá a las Secretarías de Salud Municipales, Distritales o Departamentales.

Parágrafo Primero. Los insumos de los que trata la presente ley deberán ser suministrados de manera expedita dentro de los dos (02) días siguientes a la aprobación de la solicitud emitida por la entidad Promotora de Salud -EPS- o Secretaría de Salud Municipal, Distrital o Departamental. En caso de no contar con los insumos en el término inicialmente establecido, la entidad deberá hacer llegar al domicilio registrado del solicitante los insumos al día calendario siguiente.

Parágrafo Segundo. Una vez radicada la solicitud ante la Entidad Promotora de Salud - EPS- o ante la respectiva Secretaría de salud Municipal, Distrital o Departamental, estas tendrán un término no mayor a tres (03) días para emitir respuesta a la misma.

Parágrafo Tercero. Las tecnologías en salud y los insumos de higiene y aseo deberán corresponder a la calidad y condiciones que dispongan los médicos adscritos a la respectiva Entidad Promotora de Salud **-EPS-** del régimen contributivo o subsidiado o, en su defecto, por los médicos adscritos a las Secretarías de Salud municipales, distritales o departamentales, salvaguardando en todo caso las condiciones particulares de la persona que lo necesite, sin oposición de orden económico.

Parágrafo Cuarto. Las personas que necesiten el suministro de tecnologías en salud e insumos de higiene y aseo, podrán acceder a estos a partir de la prescripción médica, la historia clínica u otras pruebas donde se evidencie su necesidad.

Parágrafo quinto. El Ministerio de Salud y Protección Social reglamentará, en un término no superior a los seis (6) meses a partir de su promulgación, lo contenido en la presente ley.

Artículo 4. La presente ley rige a partir de su promulgación.

La ponente,

BERENICE BEDOYA PÉREZ
SENADORA DE LA REPÚBLICA
PARTIDO ASI

COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA. *- Bogotá, D.C., en la sesión presencial, de fecha martes veintiuno (21) de marzo de dos mil veintitrés (2023), según Acta No. 30, de la Legislatura 2022-2023, se dio la discusión y votación de la Ponencia para Primer Debate y Texto Propuesto, al Proyecto de Ley No.* ***201/2022 SENADO*** *"Por medio de la cual se garantiza el acceso expedito a servicios y tecnologías en salud e insumos de higiene y aseo requeridos por necesidad y se dictan otras disposiciones"*

1. PROPOSICIÓN CON QUE TERMINA EL INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO

1.1 TEXTO DE LA PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones y argumentos, en el marco de la Constitución Política y la Ley, proponemos a los Honorables Senadores de la Comisión Séptima del Senado de la República, dar primer debate al Proyecto de Ley N° 201/2022 Senado. "Por medio de la cual se garantiza el acceso expedito a tecnologías en salud e insumos de higiene y aseo requeridos por necesidad y se dictan otras disposiciones" conforme se presenta en el texto propuesto.

1.2. VOTACIÓN DE LA PROPOSICIÓN CON QUE TERMINA EL INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO

Puesta a discusión y votación la proposición con que termina el informe de ponencia para primer debate Senado, al Proyecto de ***Ley No. 201/2022 Senado,*** *se aprueba por unanimidad con el mecanismo de* ***votación ordinaria.***

El registro de la votación fue el siguiente:

COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE H. SENADO DE LA REPÚBLICA - LEGISLATURA 2022-2023				
TEMA				
VOTACIÓN PROPOSICIÓN CON QUE TERMINA EL INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE SENADO AL PROYECTO DE LEY 201/2022 SENADO				
ACTA No. 30		FECHA: 21/03/2023		HORA:
No.	NOMBRE H. SENADORA - H. SENADOR	VOTACIÓN		OBSERVACIONES
		SI	NO	
1	AGUDELO GARCÍA ANA PAOLA (P. MIRA)	SI		
2	BARRERA RODRÍGUEZ JOSUÉ ALIRIO (P. CENTRO DEMOCRÁTICO)			NO ESTUVO PRESENTE AL MOMENTO DE LA VOTACIÓN
3	BEDOYA PÉREZ BERENICE (P. ASI)	SI		
4	BLEL SCAFF NADYA GEORGETTE (P. CONSERVADOR)			EXCUSA
5	CÓRDOBA RUIZ PIEDAD (PACTO HISTÓRICO-UP)			EXCUSA
6	DÍAZ PLATA FABIÁN (P. ALIANZA VERDE)	SI		
7	HENRÍQUEZ PINEDO HONORIO MIGUEL (P. CENTRO DEMOCRÁTICO)	SI		
8	HURTADO SÁNCHEZ NORMA (P. DE LA U)	SI		
9	MARÍN LOZANO JOSÉ ALFREDO (P. CONSERVADOR)	SI		
10	PERALTA EPIEYÚ MARTHA ISABEL (PACTO HISTÓRICO-MAIS)			NO ESTUVO PRESENTE AL MOMENTO DE LA VOTACIÓN
11	PINTO MIGUEL ÁNGEL (P. LIBERAL)	SI		
12	RESTREPO CORREA OMAR DE JESÚS (P. COMUNES)	SI		
13	RÍOS CUÉLLAR LORENA (P. CJL)	SI		
14	ROSALES CADENA POLIVIO LEANDRO (M. AICO)	SI		

RESUMEN DE LA VOTACIÓN					
	SI	10	ABSTENCIÓN	00	RESULTADO DE LA VOTACIÓN: 10 VOTOS SI 00 VOTOS NO
			IMPEDIDOS	00	
			EXCUSA	02	
	NO	00	NO ESTUVIERON PRESENTES	02	APROBADA
			AUSENTE POR VOTACIÓN DE IMPEDIMENTO	00	

2. DISCUSIÓN, VOTACIÓN DEL ARTICULADO EN BLOQUE (PROPUESTA POR LA PRESIDENTA, SENADORA NORMA HURTADO SÁNCHEZ); TÍTULO DEL PROYECTO DE LEY No. 201/2022 SENADO, Y EL DESEO DE LA COMISIÓN QUE EL PROYECTO PASE A SEGUNDO DEBATE SENADO.

Puesto a discusión, votación del articulado en bloque; título del proyecto y el deseo de la Comisión que el Proyecto pase a segundo debate, se aprueba por unanimidad con el mecanismo de ***votación ordinaria.***

El registro de la votación fue el siguiente:

COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
H. SENADO DE LA REPÚBLICA - LEGISLATURA 2022-2023

TEMA

VOTACIÓN EN BLOQUE DEL ARTÍCULADO (ARTÍCULOS 1º, 2º, 3º Y 4º) (PROPUESTA POR LA PRESIDENTA, SENADORA NORMA HURTADO SÁNCHEZ);

EL TÍTULO DEL PROYECTO DE LEY 201/2022 SENADO,

"POR MEDIO DE LA CUAL SE GARANTIZA EL ACCESO EXPEDITO A SERVICIOS Y TECNOLOGÍAS EN SALUD E INSUMOS DE HIGIENE Y ASEO REQUERIDOS POR NECESIDAD Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Y EL DESEO DE LA COMISIÓN QUE EL PROYECTO PASE A SEGUNDO DEBATE SENADO

ACTA No. 30		FECHA: 21/03/2023		
No.	NOMBRE H. SENADORA - H. SENADOR	VOTACIÓN		OBSERVACIONES
		SI	NO	
1	AGUDELO GARCÍA ANA PAOLA (P. MIRA)	SI		
2	BARRERA RODRÍGUEZ JOSUÉ ALIRIO (P. CENTRO DEMOCRÁTICO)			NO ESTUVO PRESENTE AL MOMENTO DE LA VOTACIÓN
3	BEDOYA PÉREZ BERENICE (P. ASI)	SI		
4	BLEL SCAFF NADYA GEORGETTE (P. CONSERVADOR)			EXCUSA
5	CÓRDOBA RUIZ PIEDAD (PACTO HISTÓRICO-UP)			EXCUSA
6	DÍAZ PLATA FABIÁN (P. ALIANZA VERDE)	SI		
7	HENRÍQUEZ PINEDO HONORIO MIGUEL (P. CENTRO DEMOCRÁTICO)	SI		
8	HURTADO SÁNCHEZ NORMA (P. DE LA U)	SI		
9	MARÍN LOZANO JOSÉ ALFREDO (P. CONSERVADOR)	SI		
10	PERALTA EPIEYÚ MARTHA ISABEL (PACTO HISTÓRICO-MAIS)			NO ESTUVO PRESENTE AL MOMENTO DE LA VOTACIÓN
11	PINTO MIGUEL ÁNGEL (P. LIBERAL)	SI		
12	RESTREPO CORREA OMAR DE JESÚS (P. COMUNES)	SI		
13	RÍOS CUÉLLAR LORENA (P. CJL)	SI		
14	ROSALES CADENA POLIVIO LEANDRO (M. AICO)	SI		

RESUMEN DE LA VOTACIÓN					RESULTADO DE LA VOTACIÓN:
	SI	10	ABSTENCIÓN	00	10 VOTOS SI 00 VOTOS NO
			IMPEDIDOS	00	
			EXCUSA	02	
	NO	00	NO ESTUVIERON PRESENTES	02	APROBADO
			AUSENTE POR VOTACIÓN DE IMPEDIMENTO	00	

3. DESIGNACIÓN DE PONENTES PARA SEGUNDO DEBATE

Se designó como ponentes para Segundo Debate por estrado a los Senadores, relacionados a continuación:

PONENTES SEGUNDO DEBATE		
HH.SS. PONENTES (21-03-2023)	ASIGNADO (A)	PARTIDO
BERENICE BEDOYA PEREZ	PONENTE UNICA	ASI

4. RELACIÓN COMPLETA DEL PRIMER DEBATE

La relación completa del Primer Debate al Proyecto de Ley No. 201/2022 Senado, se halla consignada en la siguiente Acta: No. 30, correspondiente a la sesión presencial, de fecha martes veintiuno (21) de marzo de dos mil veintitrés (2023), Legislatura 2022-2023.

5. ARTICULADO APROBADO

ARTÍCULOS PROYECTO ORIGINAL: *Cuatro (04)*
ARTÍCULOS PONENCIA PRIMER DEBATE SENADO: *Cuatro (04)*
ARTÍCULOS APROBADOS (TEXTO DEFINITIVO): *Cuatro (04)*

6. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY N° 201/2022 SENADO.

Proyecto de Ley No. 201/2022 Senado, "POR MEDIO DE LA CUAL SE GARANTIZA EL ACCESO EXPEDITO A TECNOLOGÍAS EN SALUD E INSUMOS DE HIGIENE Y ASEO PARA LA SALUD REQUERIDOS POR NECESIDAD Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

INICIATIVA: H. S: PEDRO HERNANDO FLÓREZ PORRAS

RADICADO: EN SENADO:**28-09-2022** EN COMISIÓN: **05-10-2022** EN CÁMARA: **XX-XX-201X**

PUBLICACIONES – GACETAS

TEXTO ORIGINAL	PONENCIA 1er DEBATE SENADO	TEXTO DEFINITIVO COM VII SENADO	PONENCIA 2do DEBATE SENADO	TEXTO DEFINITIVO PLENARIA SENADO	PONENCIA 1do DEBATE CAMARA	TEXTO DEFINITIVO COM VII CAMARA	PONENCIA 2do DEBATE CAMARA	TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CAMARA
04 Art. 1166/2022	04 Art. 1624/2022							

PONENTES PRIMER DEBATE		
HH.SS. PONENTES (11-10-2022)	ASIGNADO (A)	PARTIDO
BERENICE BEDOYA PÉREZ	PONENTE ÚNICA	ASI

ANUNCIOS
Lunes 12 de Diciembre de 2022 según Acta N° 28, Jueves 16 de Marzo de 2023 según Acta N° 29, Martes 21 de Marzo de 2023 Según Acta N° 30, Miércoles 22 de Marzo de 2023 según Acta N° 31,

TRÁMITE EN SENADO
OCT.11.2022: Designación de ponentes mediante oficio CSP-CS-1577-2022 **DIC.09.2022:** Radican informe de ponencia para primer debate **DIC.09.2022:** Se manda a publicar informe de ponencia para primer debate mediante oficio CSP-CS-2342-2022

MAR.21.2023: Se inicia la discusión y se aprueba el informe de ponencia según Acta N° 30, se designa en estrado a los mismos ponentes **PENDIENTE RENDIR PONENCIA SEGUNDO DEBATE**

PONENTES SEGUNDO DEBATE		
HH.SS. PONENTES (21-03-2023)	ASIGNADO (A)	PARTIDO
BERENICE BEDOYA PÉREZ	PONENTE ÚNICA	ASI

CONCEPTO MINISTERIO DE SALUD	
FECHA: 28-02-2023 **No.** 104/2023	**GACETA**
SE MANDA PUBLICAR EL 28 DE FEBRERO DE 2023	

7. PROPOSICIÓN RADICADA

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA

Modifíquese el artículo 2 del Proyecto de ley No. 201/22 Senado "Por medio de la cual se garantiza el acceso expedito a servicios y tecnologías en salud e insumos de higiene y aseo requeridos por necesidad y se dictan otras disposiciones", así:

Artículo 2. *Definiciones. Para el desarrollo de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:*

Tecnologías en salud: ***"Cualquier intervención, insumo, actividad, medicamento, dispositivo, servicios y procedimientos que se pueden utilizar para promover la salud, para prevenir, diagnosticar o tratar enfermedades o para rehabilitación o de cuidado a largo plazo.***

Insumos de higiene y aseo para la salud: Son todos aquellos productos salubres e idóneos que permiten satisfacer de manera efectiva las necesidades de higiene y aseo de una persona, de igual manera permiten el goce de condiciones dignas de existencia, en especial en enfermedades que restringen la movilidad o que impiden un control adecuado de esfínteres.

Pañales Desechables: Son insumos necesarios para personas que padecen condiciones especiales de salud y que, debido a su falta de locomoción y al hecho de depender totalmente de un tercero, no pueden realizar sus necesidades fisiológicas en condiciones regulares, La finalidad de los pañales es, a su vez, reducir la incomodidad e intranquilidad que les genera a las personas no poder controlar cuándo y dónde realizar sus necesidades.

Crema anti-escaras: son insumos que actúan como medidas preventivas de las úlceras por presión.

Sustituto idóneo: Insumo de higiene y aseo para la salud que a falta de los anteriormente definidos supla la necesidad del beneficiario con las mismas condiciones de efectividad.

Enfermedades congénitas: Patologías generadas en el desarrollo del embarazo.

Cordialmente,

FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República

CONSTANCIA SECRETARIAL: *El suscrito, Secretario General de la Comisión Séptima del Senado de la República, en atención a la Sesión del día martes 21 de marzo de 2023 se aprobó el Proyecto de Ley No. 201 de 2022 Senado "por medio de la cual se garantiza el acceso expedito a servicios y tecnologías en salud e insumos de higiene y aseo requeridos por necesidad y se dictan otras disposiciones" tal cual como fue presentado en el informe de ponencia para primer debate.*

Una vez revisado el correo electrónico: comisión.septima@senado.gov.co se evidenció que fue radicada por este medio, una proposición modificatoria al artículo 2 frente al Proyecto de Ley en mención y que posteriormente, fue enviada a todos los Senadores que integran la Comisión. Sin embargo, es de informar que la proposición fue recibida después del debate y aprobación del Proyecto de Ley No. 201 de 2022, por tanto se deja como constancia.

Lo anterior, fue enviado al H.S. FABIAN DÍAZ PLATA, mediante oficio CP-CS-0490-2023.

LA COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA. - Bogotá D. C., a los veintitrés (23) días del mes de marzo del año dos mil veintitrés (2023). -En la presente fecha se autoriza la publicación en la Gaceta del Congreso, del Texto Definitivo relacionado a continuación, aprobado en Primer Debate, en la Comisión Séptima del Senado, en sesión presencial:

FECHA DE APROBACIÓN: 21 DE MARZO DE 2023

SEGÚN ACTA No.: 30

LEGISLATURA: 2022-2023

NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY: 201/2022 SENADO,

TÍTULO DEL PROYECTO: "POR MEDIO DE LA CUAL SE GARANTIZA EL ACCESO EXPEDITO A SERVICIOS Y TECNOLOGÍAS EN SALUD E INSUMOS DE HIGIENE Y ASEO REQUERIDOS POR NECESIDAD Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

FOLIOS: 11

Lo anterior, en cumplimento de lo ordenado en el inciso 5º del artículo 2º de la Ley 1431 de 2011.

Autoriza la Mesa Directiva de la Comisión Séptima del Senado de la República y suscribe en su nombre,

PRAXERE JOSÉ OSPINO REY
SECRETARIO COMISIÓN SÉPTIMA
H. Senado de la República

CONTENIDO

Gaceta número 533 - Miércoles, 24 de mayo de 2023

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Págs.

Informe de Ponencia , pliego de modificaciones y texto propuesto para primer debate al Proyecto de ley número 237 de 2022 Senado, por medio de la cual se garantiza como tránsito a la universidad el acceso a todos los estudiantes de estrato 1, 2 y 3, a la política de estado matrícula cero, se crea el auxilio de transporte y alimentación y se dictan otras disposiciones. 1

Informe de Ponencia , pliego de modificaciones y texto propuesto para primer debate al Proyecto de ley número 249 de 2022 Senado, por medio del cual se fortalecen las estaciones de peajes en su operación, tarifas y se imparten otras directrices. 4

CARTAS DE ADHESIÓN

Carta de adhesión al Proyecto de Ley número 309 de 2023 Senado, por medio del cual se prohíben en todo el territorio nacional, el desarrollo de las corridas de toros, rejoneo, novilladas, becerradas y tientas, encierros y suelta de vaquillas, así como los procedimientos utilizados en estos espectáculos, tanto en el ámbito público como en el privado 1 4

TEXTOS DE COMISIÓN

Texto definitivo al Proyecto de ley número 201 de 2022 Senado, por medio de la cual se garantiza el acceso expedito a servicios y tecnologías en salud e insumos de higiene y aseo requeridos por necesidad y se dictan otras disposiciones..... 1 4