



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 - N° 759

Bogotá, D. C., lunes, 19 de junio de 2023

EDICIÓN DE 8 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.secretariasenado.gov.co

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 141 DE 2022 CÁMARA

por la cual se establecen medidas a favor de las personas afectadas por el cierre de las vías terrestres en Colombia y se dictan otras disposiciones.

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NO. 141 DE 2022 CÁMARA "POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS A FAVOR DE LAS PERSONAS AFECTADAS POR EL CIERRE DE LAS VÍAS TERRESTRES EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."

Bogotá, 13 de junio de 2023.

Doctor

DAVID RICARDO RACERO MAYORCA
PRESIDENTE.

Cámara de Representantes
Ciudad

Referencia: Informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley N° 141 de 2022 Cámara "Por la cual se establecen medidas a favor de las personas afectadas por el cierre de las vías terrestres en Colombia y se dictan otras disposiciones."

Respetado presidente.

En cumplimiento a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, y lo dispuesto en el artículo 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir informe de ponencia positiva para segundo debate al proyecto de ley de la referencia.

Cordialmente,

LUIS CARLOS OCHCA TOBÓN.
Representante a la Cámara.
Partido Liberal.

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NO. 141 DE 2022 CÁMARA "POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS A FAVOR DE LAS PERSONAS AFECTADAS POR EL CIERRE DE LAS VÍAS TERRESTRES EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."

1. TRÁMITE DE LA INICIATIVA.

Este proyecto de Ley, iniciativa de los senadores Alejandro Vega Pérez, John Jairo Roldan Avendaño, Juan Diego Echavarría, Laura Ester Fortich y los Representantes a la Cámara Julio Cesar Triana, Juan Carlos Lozada, Jorge Eliecer Tamayo, Julián Peinado y Oscar Sánchez León, fue radicado en agosto de 2022 en la Cámara de Representantes, publicado en 25 de agosto en la gaceta 967, el 8 de Septiembre fui designado como ponente, ponencia que se presentó dentro de los tiempos de ley establecidos y el 26 de abril de 2023, se realizó el primer debate de este proyecto de ley en la Comisión Sexta Constitucional.

2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Este proyecto de ley contiene 10 artículos que tienen como propósito brindar garantías económicas, sociales, de seguridad y compensación a los usuarios de las vías terrestres que comunican dos capitales de departamentos vecinos y se vean afectados por cierres imprevistos de la vía, los cuales les impliquen mayores tiempos y costos de desplazamientos al tener que tomar rutas alternas para poder llegar a sus destinos.

3. JUSTIFICACIÓN NORMATIVA.

De acuerdo al artículo 114 de la Constitución Política, le corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración, razón por la cual constitucionalmente está dentro de nuestras funciones debatir y decidir sobre la presente iniciativa.

Nuestra Carta Constitucional, en su artículo 150, establece como funciones del Congreso hacer leyes para regular la prestación de los servicios públicos, dentro de los cuales se encuentra la infraestructura.

4. CONVENIENCIA DEL PROYECTO DE LEY.

En Colombia el cobro de los peajes esta sustentado en el artículo 338 de la Constitución política y está regulado por el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual establece que, para la construcción y conservación de las vías terrestres a cargo de la nación, se establecerán peajes sobre el uso de esta infraestructura.

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

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

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

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

- a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;*
- b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de, las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;*
- c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;*
- d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación;*

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

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

Parágrafo 2o. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.

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

Parágrafo 4o. Se entiende también las vías "Concesionadas".

En Colombia, la competencia para determinar todo lo relacionado con los peajes, incluida la tarifa a cobrar, recae en el Ministerio de Transporte quien, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 87 de 2011, en su calidad de suprema autoridad del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte, emite concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación, los departamentos, distritos y municipios.

Por la geografía de nuestro país, es común que se presenten cierres de vías que comunican las capitales de 2 departamentos, lo que no permite el uso y aprovechamiento de la infraestructura del transporte por parte de los usuarios.

Esta situación obliga en muchos casos a los habitantes de diversas regiones del país en las que sólo se cuenta con una vía en buenas condiciones para conectarse con otras regiones, a transitar por vías alternas que implican aumentos significativos en los tiempos y distancia de los recorridos, lo que representa a su vez un incremento en los costos de los desplazamientos.

El cierre de una vía principal de conexión interregional, trae consigo serias consecuencias para los habitantes de la región quienes ven truncada la posibilidad de utilizarla, generando pérdidas económicas por la imposibilidad de comercializar productos en los grandes centros de consumo, pérdida de citas o tratamientos médicos que son ofrecidos en ciudades con mejor infraestructura.

Sólo en el departamento del Meta, de acuerdo con cifras de Fenalco, se estima que por cada día de cierre de la vía que conecta a Villavicencio con Bogotá y el centro y el norte del país, a 2019, se perdían más \$50 mil millones de pesos diarios, que significan, además, la pérdida de numerosos puestos de trabajo e incluso la quiebra para muchos de los productores y empresarios de la región.

En el caso del cierre de la vía Panamericana registrado en inicios de 2018 y que afectó principalmente al departamento de Nariño, los comerciantes reportaron pérdidas por más de \$80 mil millones de pesos por cuenta de impacto en los sectores transporte y agrícola, entre otros.

Estos cierres imprevistos generan la imposibilidad del uso de la infraestructura del transporte por parte del ciudadano, por lo cual también pierde sustento el cobro del peaje. Las rutas alternas, generan un incremento en los tiempos de desplazamientos, consecuencia del aumento de kilómetros de distancia en las nuevas rutas lo que implica aumento en los costos de los fletes y pérdida de competitividad de las regiones afectadas.

Para ilustrar las afectaciones antes enunciadas, a continuación, se muestran dos ejemplos de cierres de vías que son comunes en nuestro país.

Vía Bogotá – Villavicencio.

La vía Bogotá – Villavicencio es la única que conecta de forma expedita a la Orinoquia con el centro y norte del país. El trayecto por la vía principal es de 150 kilómetros y el tiempo de recorrido es en promedio de 4 horas.

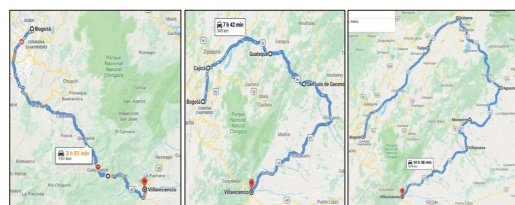
Cuando se presentan cierres en la vía Bogotá- Villavicencio, los usuarios tienen dos rutas alternas para llegar a la capital del país, la primera pasa por la Concesión del Sisga y la otra por los municipios de Aguazul en Casanare y Sogamoso en Boyacá.

La primera ruta alterna que pasa por la Concesión del Sisga tiene una distancia de 345 kilómetros y el recorrido dura casi 8 horas, es decir, requiere más del doble del tiempo y distancia que el recorrido por la vía principal, a lo que se suma que esta vía se encuentra en unas condiciones muy regulares que no permiten garantizar la seguridad de los viajeros y de los vehículos en los que se transportan, razón por la cual no es la vía alterna más utilizada pese a ser el

camino más corto entre las dos opciones de vías alternas disponibles.

La segunda vía alterna y la más utilizada, tiene un trayecto de 574 kilómetros y el recorrido dura cerca de 11 horas, 4 veces más kilómetros del recorrido inicial, y 7 horas más del tiempo que normalmente toma llegar de Villavicencio a Bogotá.

En las siguientes imágenes se puede evidenciar las diferencias antes expuestas.



A este incremento en distancia y tiempo se le suma un factor esencial y el cual es la razón de ser de este proyecto de ley y es el aumento en el costo de los nuevos peajes que se deben asumir para transitar por las rutas alternas.

Valor Peajes			
Rutas Bogotá - Villavicencio			
Vehículos Categoría I			
Ruta Regular Bogotá - Guayabeta - Villavicencio	Ruta Alterna 1 Bogotá - Guateque (Sisga) - Villavicencio	Ruta Alterna 2 Bogotá - Sogamoso - Aguazul - Villavicencio	
El Boquerón I y II	Salida Norte de Bogotá - Andes	Salida Norte de Bogotá	\$9.600
Naranjal	El Roble	El Roble	\$8.900
Pipiral	Macheta	Albarracín	\$8.900
Total peajes ruta regular	San Pedro	Tuta	\$8.900
	Veracruz	El Crucero	\$9.200
	Puente Amarillo	San Pedro	\$9.300
	Total Peajes Ruta Alterna 1	Veracruz	\$7.400
			\$53.900

Diferencia ruta alterna 1 vs ruta regular	\$7.300	Puente Amarillo	\$4.000
	16%	Total Peajes Ruta Alterna 2	\$66.200
		Diferencia ruta alterna 2 vs ruta regular	\$19.600
			42%

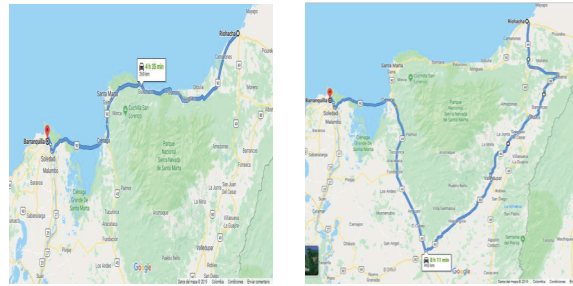
Comparación Peajes Rutas Bogotá – Villavicencio
Fuente: Datos del INVIAS y la ANI, elaboración UTL H.S. Alejandro Vega Pérez

Como se puede ver en la gráfica anterior, en la ruta alterna 1 entre Villavicencio y Bogotá, se presenta un incremento del 16% y en la ruta alterna 2, se presenta un incremento en el cobro de peajes del 42% en comparación con el costo que se pagaría si se pudiera utilizar la carretera regular que comunica a Bogotá con Villavicencio.

Vía Riohacha – Santa Marta - Barranquilla

Dado que en la capital de la Guajira no hay suficientes especialistas médicos para atender las necesidades de los habitantes del departamento, es común que éstos se desplacen hacia Barranquilla para ser atendidos allí, entre otras razones, considerando el desarrollo de ésta última ciudad en comparación con la primera. La ruta común, ruta 90, que pasa por Santa Marta, capital del departamento vecino de la Guajira, tiene una distancia de 269 kilómetros y un tiempo de recorrido de 4 horas y media en promedio.

No obstante, cuando se presentan protestas de la comunidad a la altura del municipio de Palomino en el departamento de la Guajira, los viajeros deben tomar la ruta alterna que pasa por los municipios de Albania, Hatonuevo, Fonseca, Valledupar, Bosconia, Fundación, Ciénaga, para, finalmente, llegar a Barranquilla, un trayecto de 493 kilómetros y un tiempo de recorrido de 8 horas, es decir casi el doble de tiempo.



Al igual que el ejemplo anterior, los cambios de ruta no solo implican aumento en los tiempos y distancias de los recorridos, sino que también repercuten en el aumento de peajes que se deben pagar, en este trayecto el aumento es del 35% en el pago de peajes, como se muestra a continuación:

Valor Peajes Rutas Riohacha - Barranquilla Vehículos Categoría I			
Ruta Regular Riohacha - Santa Marta		Ruta Alterna Riohacha - Valledupar - Barranquilla	
Neguanje	\$10.100	San Juan	\$9.400
Tasajera	\$11.100	Valencia	\$8.500
Puente Laureano	\$11.100	El Copey	\$8.300
El Ebanal	\$10.100	Tucurínca	\$8.900
Total peajes ruta regular	\$42.400	Tasajera	\$11.100
		Puente Laureano	\$11.100
		Total Peajes Ruta alterna	\$57.300
Diferencia peajes ruta regular vs ruta alterna	\$14.900		
	35%		

Comparación Tarifas de Peaje -Categoría I- 2022 Rutas Riohacha – Barranquilla Fuente: Datos del INVIAS y la ANI, elaboración UTL H.S. Alejandro Vega

En la siguiente tabla se presenta un resumen comparativo de las rutas iniciales y las rutas alternas en los dos casos analizados en la cual se muestran los incrementos en términos de tiempo, kilómetros a recorrer y costo de peajes que

deben asumir los conductores de los vehículos cuando las vías regulares se encuentran cerradas por cualquier causa.

	Bogotá - Villavicencio						
	Ruta regular	Ruta alterna 1	Incremento	Incremento porcentual	Ruta alterna 2	Incremento	Incremento porcentual
Tiempo promedio (Horas)	4	7,5	3,5	88%	10,7	6,7	168%
Distancia (Kms)	151	340	189	125%	574	423	280%
Valor Peajes (Vehículo Categoría I)	\$46.600	\$53.900	\$7.300	16%	\$66.200	19.600	42%

	Riohacha – Barranquilla			
	Ruta regular	Ruta alterna	Incremento	Incremento porcentual
Tiempo promedio (Horas)	4,5	8	3,5	78%
Distancia (Kms)	269	493	224	83%
Valor Peajes (Vehículo Categoría I)	\$42.400	\$57.300	\$14.900	35%

Comparación Incremento de tiempos, kilómetros recorridos y peajes pagados
Fuente: Elaboración UTL Alejandro Vega Pérez

De los casos analizados, puede evidenciarse las afectaciones y costos económicos que representan los cierres imprevistos de las vías tanto para los usuarios de las mismas, como para la competitividad de las regiones afectadas.

Es claro que la obligación de transitar por rutas más largas a las usuales impone

a los usuarios de las carreteras una obligación que resulta claramente injustificada y, por lo tanto, le corresponde al Congreso de la República establecer medidas que permitan equilibrar las cargas en favor de las personas así afectadas.

No sólo los viajeros regulares se ven afectados con el pago de más peajes por cuenta de recorridos más largos. También lo son, en mayor medida, los productores y los propietarios de alimentos y mercancías junto con los conductores y propietarios de los vehículos de carga quienes pagan tarifas más altas y, en últimas, son quienes con su trabajo contribuyen a la seguridad alimentaria del país, por lo que es necesario garantizar el ejercicio de su labor en condiciones justas.

Es con el objetivo de poner fin a esta situación de inequidad causada por circunstancias ajenas al control de los usuarios afectados por el cierre de vías, que se presenta este proyecto de Ley, el cual propone que cuando se presenten circunstancias que obliguen al cierre de las vías durante más de 3 días y la ruta alterna a tomar por los usuarios implique desplazamientos por rutas con tiempos de desplazamiento iguales o superiores al 50% del tiempo de recorrido promedio de la vía cerrada, el Gobierno Nacional deberá, dentro de los 3 días calendario siguientes a la ocurrencia del hecho que ocasionó el cierre de la vía, expedir acto administrativo por el cual se ordene la modificación de las tarifas de peaje descontando, como mínimo, un 50% del valor vigente para la fecha del ajuste para todas las categorías de vehículos.

Frente a lo anterior, se ha evidenciado que en algunos casos por cuenta de los cierres viales, se han implementado tarifas diferenciales como lo fue el peaje de Amagá de la vía **Bolombolo-Amagá1** donde por cuenta de un derrumbe los transportadores de carga y conductores de servicio público pagaron solo el 50% del valor del peaje; y exoneraciones del pago de peajes tal y como sucedió en la vía a Buenaventura entre Buga y Loboguerrero para los transportadores de carga2

Por otra parte, hay que considerar que los cierres de las vías que tienen lugar por emergencias claramente son imprevisibles por todos los actores viales, incluidos los usuarios, pero que es inminente la necesidad de trasladar a los

¹ <https://www.rcnradio.com/colombia/antioquia/por-derrumbe-implementaran-tarifas-diferenciales-en-el-peaje-de-amaga>
² <https://noticias.caracoltv.com/valle/exoneran-de-pagar-peaje-a-camiones-represados-por-derrumbe-en-via-a-buenaventura>

<p>lugares de consumo los alimentos perecederos y el ganado, que va perdiendo peso por cada día que no está en labores de pastoreo, así como los requerimientos de viaje de muchos pasajeros. Por esta razón, se da un plazo perentorio al Ministerio de Transporte para que implemente un mecanismo estándar que permita identificar ágilmente a los vehículos que salen de las regiones afectadas y que transitarán en las rutas alternas para que puedan hacerse beneficiarios del descuento.</p> <p>Con la anterior medida se busca, por una parte, garantizar que cuando ocurran los cierres, las autoridades de todo orden tengan claro qué procedimiento seguir para determinar los vehículos beneficiarios de manera expedita, y, por la otra, evitar que personas que no son afectados por el cierre de la vía reciban el descuento aquí planteado.</p> <p>De igual forma, teniendo que cuenta que, por ejemplo, en el caso del cierre actual de la vía Bogotá Villavicencio el Gobierno Nacional se tomó más de un mes y medio en anunciar la reducción del costo de peajes y que es regular que las autoridades se demoren en adoptar decisiones de este tipo, se da un plazo perentorio al Ministerio de Transporte para que expida el acto administrativo de modificación de las tarifas de peajes, así como un plazo para hacer efectiva dicha medida.</p> <p>Por otra parte, como consecuencia de la imprevisibilidad de las causas de cierre es normal que los vehículos que se encuentren transitando por la vía al momento de su ocurrencia. Incluso, dado que en ciertas vías hay puntos críticos que, a pesar de las contingencias del cierre, el tránsito suele ser autorizado en pocas horas, es normal que los conductores decidan voluntariamente esperar en dichos puntos la reapertura del tránsito para evitar perder lo que se lleva de recorrido.</p> <p>No obstante, si se presenta la ocasión en que definitivamente no es posible reabrir el paso por el punto afectado o simplemente el conductor decide que no quiere esperar la reapertura, lo lógico es que se permita que dicha persona pueda retornar por la misma vía sin tener que pagar los peajes de regreso.</p> <p>Para estos efectos se propone que en caso de que el cierre de la vía concesionada impida a los vehículos que se encuentren transitando por la misma llegar a su destino, deberá permitirse el retorno por la misma vía sin el cobro de peaje por el regreso, para lo cual bastará con que acredite el pago del peaje inmediatamente anterior en el sentido contrario al del retorno, el cual se debe haber efectuado durante las últimas doce (12) horas.</p>	<p>Cabe aclarar que se establece el plazo de doce (12) horas para la acreditación del pago de los peajes de ida por cuanto es el que se considera como probable tiempo máximo de espera por parte de quienes deciden aguardar al cierre de la vía y, pese a ello, ven truncada la posibilidad de paso.</p> <p>De otro lado, dado que las rutas alternas son mucho más largas y costosas, es normal que los conductores decidan pasar la noche en las vías esperando su reapertura. En consideración a esta situación, se establece que, cuando los cierres excedan las 12 horas, y se verifique la presencia de conductores esperando la reapertura de la vía, los concesionarios viales deberán disponer de baños portátiles en los puntos de aglomeración de vehículos, tanto para usuarios hombres como mujeres.</p> <p>Adicionalmente, dado que se ha verificado la comisión de delitos como hurto en los puntos de espera, se establece que, si es imposible dar paso durante el día y los conductores y pasajeros deciden pasar la noche en los puntos de cierre, el concesionario deberá dar aviso inmediato a las Fuerzas Militares y de Policía para que garanticen su seguridad.</p> <p>Por último, si el concesionario advierte que hay riesgos para la seguridad física de las personas y no es conveniente la espera en el punto de cierre de la vía deberá avisar tal situación a quienes se encuentren en el lugar a través de los funcionarios autorizados y difundir la información a través de sus redes sociales y página web.</p> <p>5. Justificación de las modificaciones.</p> <p>El 27 de marzo de 2023 se realizó mesa técnica para revisar las observaciones realizadas por el Ministerio de Transporte y la ANI al Proyecto de Ley. Al respecto, se señaló que se recomendaba hacer los siguientes ajustes al articulado:</p> <ul style="list-style-type: none"> Determinar el origen del cierre de las vías, para lo cual se ajustó el artículo 2 del Proyecto de Ley aclara que los cierres viales para los cuales aplicará lo dispuesto en este Proyecto de Ley serán solo los que se presenten de manera imprevista y no sean programados previamente. <p>Es de aclarar que lo dispuesto en el artículo 2, debe interpretarse en concordancia lo dispuesto en el artículo 5 en el cual se advierte que las</p>												
<p>medidas contempladas en el Proyecto de Ley no aplican para las circunstancias de cierres de vías por mantenimiento, eventos culturales, deportivos o cualquier otro que haya sido debidamente programado e informado a los usuarios por parte del operador de la vía.</p> <ul style="list-style-type: none"> Teniendo en cuenta la dificultad para controlar el punto de origen de los vehículos que no salgan directamente de una central como puede ser un terminal de transporte o no cuenten con documentos como un manifiesto de origen o tiqueteras, en el artículo 3, se determinó que el beneficio de que trata el artículo 2 solo aplicará para los vehículos de carga y de transporte público de pasajeros, por ser estos los que cuentan con este tipo de documentos mediante los cuales se puede verificar el punto de origen. <p>Con lo anterior, se evita que vehículos que no provengan del área afectada por el cierre de la vía principal resulten injustamente beneficiados con el descuento de la tarifa del peaje de la vía alterna.</p> <ul style="list-style-type: none"> Respecto de la disposición sobre el no pago del peaje de retorno cuando no sea posible llegar al punto de destino por cierre de la vía, en el artículo 4 propuesto se aclara que dicho cierre deberá ser imprevisto y no programado y, en todo caso, deberá haber una notificación a los conductores sobre la dificultad en la vía antes de que se efectuó el pago de los peajes anteriores al punto de cierre. <p>Al respecto, se aclara que la advertencia de la circunstancia de cierre en la vía podrá hacerse por el medio que el operador de la vía considere el más expedito para el efecto y, en todo caso, en las estaciones de peaje se deberán publicar avisos que sirvan para que los usuarios conozcan sobre el cierre, antes de efectuar el pago de la tarifa del peaje.</p> <p>Igualmente, en el artículo 4 se aclara que para la prueba de la notificación del evento de cierre de que trata este artículo, además de los medios de prueba que considere procedentes, el operador de la vía deberá dejar constancia del aviso dado al usuario sobre la dificultad para llegar al punto de destino en el tiquete de pago respectivo, de manera que si el usuario pretende exigir la devolución del pago realizado, pese a haber sido debidamente advertido del cierre, los operadores de la vía tendrán un medio expedito para verificar si dicho aviso fue debidamente dado o no.</p> <ul style="list-style-type: none"> Teniendo en cuenta la preocupación del Ministerio de Transporte sobre el costo que generaría para las concesiones la instalación de baños portátiles en los puntos de cierre de las vías y que no se busca con el 	<p>Proyecto de Ley fomentar que los usuarios permanezcan en dichos puntos, pues ello puede ser riesgoso para su integridad y vida, se eliminará lo dispuesto en el artículo 6 del texto aprobado en primer debate.</p> <ul style="list-style-type: none"> Dado que los operadores de las vías cuentan con diversos medios de difusión de información en las vías y que en el futuro pueden aparecer nuevas formas de comunicación, en el artículo 6 de la nueva numeración, sobre el aviso de riesgo para la seguridad de los usuarios que decidan esperar hasta que se permita el paso en los puntos de cierre, se añade que la información sobre el riesgo deberá darse por los medios allí indicados o en los que tenga disponibles para el efecto el operador de la vía. En el artículo 7, aviso a la fuerza pública, atendiendo la advertencia que hizo la ANI según la cual que no siempre se cuenta con "respuesta positiva y el apoyo de las fuerzas militares", pero que "la policía de carreteras siempre acompaña a los concesionarios en este tipo de eventos", se ajusta el contenido del artículo a fin de que responda a esta realidad. <p>6. Pliego de Modificaciones.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY 141 DE 2022 CÁMARA</th> <th>TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE A LA PLENARIA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY 141 DE 2022 CÁMARA</th> <th>Observaciones</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>"POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS A FAVOR DE LAS PERSONAS AFECTADAS POR EL CIERRE DE LAS VÍAS TERRESTRES EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."</td> <td>"POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS A FAVOR DE LAS PERSONAS AFECTADAS POR EL CIERRE DE LAS VÍAS TERRESTRES EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."</td> <td></td> </tr> <tr> <td>El Congreso de Colombia DECRETA:</td> <td>El Congreso de Colombia DECRETA:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que contribuyan a reducir el impacto económico y social que sufren las regiones de Colombia</td> <td>Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que contribuyan a reducir el impacto económico y social que sufren las regiones de Colombia</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY 141 DE 2022 CÁMARA	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE A LA PLENARIA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY 141 DE 2022 CÁMARA	Observaciones	"POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS A FAVOR DE LAS PERSONAS AFECTADAS POR EL CIERRE DE LAS VÍAS TERRESTRES EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."	"POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS A FAVOR DE LAS PERSONAS AFECTADAS POR EL CIERRE DE LAS VÍAS TERRESTRES EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."		El Congreso de Colombia DECRETA:	El Congreso de Colombia DECRETA:		Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que contribuyan a reducir el impacto económico y social que sufren las regiones de Colombia	Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que contribuyan a reducir el impacto económico y social que sufren las regiones de Colombia	
TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY 141 DE 2022 CÁMARA	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE A LA PLENARIA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY 141 DE 2022 CÁMARA	Observaciones											
"POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS A FAVOR DE LAS PERSONAS AFECTADAS POR EL CIERRE DE LAS VÍAS TERRESTRES EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."	"POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS A FAVOR DE LAS PERSONAS AFECTADAS POR EL CIERRE DE LAS VÍAS TERRESTRES EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."												
El Congreso de Colombia DECRETA:	El Congreso de Colombia DECRETA:												
Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que contribuyan a reducir el impacto económico y social que sufren las regiones de Colombia	Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que contribuyan a reducir el impacto económico y social que sufren las regiones de Colombia												

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY 141 de 2022 CÁMARA	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE A LA PLENARIA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY 141 de 2022 CÁMARA	Observaciones
como consecuencia de los cierres de vías terrestres.	como consecuencia de los cierres de vías terrestres.	
Artículo 2. Definición de ruta alterna. Cuando se presenten cierres viales que impidan los desplazamientos terrestres entre capitales de departamentos vecinos durante más de tres (3) días calendario continuos, el Ministerio de Transporte deberá expedir un acto administrativo en el cual defina una ruta alterna que garantice la movilidad de personas y carga entre las ciudades afectadas. El acto administrativo deberá contener la estimación de los tiempos promedio de desplazamiento, tanto de la ruta alterna, como de la ruta afectada por el cierre vial si esta se encontrara en condiciones normales de operación.	Artículo 2. Definición de ruta alterna. Cuando se presenten cierres viales <u>imprevistos y no programados</u> que impidan los desplazamientos terrestres entre capitales de departamentos vecinos durante más de tres (3) días calendario continuos, el Ministerio de Transporte deberá expedir un acto administrativo en el cual defina una ruta alterna, <u>que corresponda a vías debidamente establecidas y clasificadas, a fin de garantizar que garantice</u> la movilidad de personas y carga entre las ciudades afectadas. El acto administrativo deberá contener la estimación de los tiempos promedio de desplazamiento, tanto de la ruta alterna, como de la ruta afectada por el cierre vial si esta se encontrara en condiciones normales de operación.	Se aclara que los cierres viales para los cuales aplicará lo dispuesto en este Proyecto de Ley serán solo los que se presenten de manera imprevista y no sean programados.
El acto administrativo de que trata este artículo deberá expedirse a más tardar al quinto (5°) día calendario de iniciado el cierre de la vía.	El acto administrativo de que trata este artículo deberá expedirse a más tardar al quinto (5°) día calendario de iniciado el cierre de la vía.	
Artículo 3. Reducción de la tarifa de peaje. Si, de conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, la ruta alterna definida por el Ministerio de Transporte implica tiempos de desplazamiento iguales	Artículo 3. Reducción de la tarifa de peaje. Si, de conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, la ruta alterna definida por el Ministerio de Transporte implica <u>un incremento en el tiempo</u> de	Se aclara que las medidas propuestas en este Proyecto de Ley solo serán aplicables

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY 141 de 2022 CÁMARA	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE A LA PLENARIA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY 141 de 2022 CÁMARA	Observaciones
o superiores al recorrido promedio de la vía cerrada, para el mismo par origen-destino entre ciudades capitales de departamentos vecinos, en el mismo acto administrativo definido en el artículo 2 de esta ley se deberá ordenar la modificación temporal de las tarifas de peaje de la ruta alterna designada, descontando, como mínimo, un 50% del valor de la tarifa vigente para los vehículos de carga y de pasajeros que tengan como origen o destino la región afectada por el cierre vial. Dicho descuento también deberá tener lugar cuando el costo total de los peajes de la ruta alterna sea superior al costo de los peajes de la vía cerrada.	desplazamiento <u>iguales</u> o superiores al <u>ciento cincuenta por ciento (150%) del tiempo de</u> recorrido promedio de la vía cerrada, para el mismo par origen - destino entre ciudades capitales de departamentos vecinos, en el mismo acto administrativo <u>definido en el artículo 2 de esta Ley</u> se deberá ordenar la modificación temporal de las tarifas de peaje de la ruta alterna designada, descontando, como mínimo, un 50% del valor de la tarifa vigente para los vehículos de carga y de <u>transporte público de</u> pasajeros que tengan como origen o destino la región afectada por el cierre vial. <u>Dicho El descuento en la tarifa del peaje</u> también deberá tener lugar cuando el costo total de los peajes de la ruta alterna sea superior <u>en un ciento cincuenta por ciento (150%) al costo</u> de los peajes de la vía cerrada.	cuando la ruta alterna implique un incremento en el tiempo de desplazamiento que supere el 150% del tiempo promedio de la vía cerrada. Se aclara además que el beneficio solo aplicará para vehículos de carga y de transporte público de pasajeros.
El descuento de que trata este artículo estará vigente hasta que la vía principal se encuentre operando normalmente.	El descuento de que trata este artículo estará vigente hasta que la vía principal se encuentre operando normalmente.	
Artículo 4. Pago del peaje de retorno. En caso que no sea posible pasar de un punto a otro de una vía por cierre, los conductores que decidan regresar por la misma vía podrán hacerlo sin pagar los peajes	Artículo 4. Pago del peaje de retorno. En caso que no sea posible pasar de un punto a otro de una vía por cierre, <u>imprevisto y no programado que no haya sido debidamente notificado a los conductores previo al pago del</u>	

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY 141 de 2022 CÁMARA	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE A LA PLENARIA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY 141 de 2022 CÁMARA	Observaciones
de retomo hacia el punto de partida inicial.	<u>peaje anterior al punto afectado</u> , los conductores que decidan regresar por la misma vía podrán hacerlo sin pagar los peajes de retomo hacia el punto de partida inicial.	
Parágrafo 1 Para hacer efectiva la exención planteada en el presente artículo será suficiente con que el conductor acredite el pago de la tarifa en la estación de peaje ubicada antes del punto en el que sea posible tomar la vía de retorno hacia el punto de partida. Dicho pago debe hacerse efectuado dentro de las doce (12) horas previas a la presentación del ticket en las estaciones de peaje en el viaje de retorno.	Parágrafo-1 Para hacer efectiva la exención planteada en el presente artículo será suficiente con que el conductor acredite el pago de la tarifa en la estación de peaje ubicada antes del punto en el que sea posible tomar la vía de retorno hacia el punto de partida. Dicho pago debe hacerse efectuado dentro de las doce (12) horas previas a la presentación del ticket en las estaciones de peaje en el viaje de retorno.	
Artículo 5. Cierres programados. Lo dispuesto en los artículos 2 y 3 de la presente Ley no aplica para las circunstancias de cierres de vías por mantenimiento, eventos culturales, deportivos o cualquier otro que haya sido debidamente programado e informado a los usuarios por parte del operador de la vía.	Artículo 5. Cierres programados. Lo dispuesto en los artículos 2 y 3 de la presente Ley no aplica para las circunstancias de cierres de vías por mantenimiento, eventos culturales, deportivos o cualquier otro que haya sido debidamente programado e informado a los usuarios por parte del operador de la vía.	Ajuste de forma.
Artículo 6. Baños portátiles. En caso de que el cierre de una vía supere las doce (12) horas, el concesionario o la entidad responsable de la operación de la vía deberá poner al servicio de los usuarios baños portátiles, los cuales deberán estar disponibles mientras	Artículo 6. Baños portátiles. <u>En caso de que el cierre de una vía supere las doce (12) horas, el concesionario o la entidad responsable de la operación de la vía deberá poner al servicio de los usuarios baños portátiles, los cuales deberán estar disponibles mientras</u>	Se elimina el artículo acogiendo recomendación del Ministerio de Transporte.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY 141 de 2022 CÁMARA	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE A LA PLENARIA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY 141 de 2022 CÁMARA	Observaciones
dura la contingencia de cierre permanente o temporal.	<u>dura la contingencia de cierre permanente o temporal.</u>	
Artículo 7. Aviso de riesgo. Si el concesionario o la entidad responsable de la operación de la vía evidencian la existencia de riesgos graves para la seguridad física de quienes decidan esperar hasta que se permita el paso en los puntos de cierre, deberá dar aviso sobre la situación a través de los operarios en el lugar donde se encuentran los usuarios y difundir la información en las redes sociales y página web de la concesión o de la entidad respectiva.	Artículo 7. Aviso de riesgo. Si el concesionario o la entidad responsable de la operación de la vía evidencian la existencia de riesgos graves para la seguridad física de quienes decidan esperar hasta que se permita el paso en los puntos de cierre, deberá dar aviso sobre la situación a través de los operarios en el lugar donde se encuentran los usuarios y difundir la información en las redes sociales y página web de la concesión o de la entidad respectiva, <u>asi como en los demás medios de difusión de información disponibles para el efecto.</u>	Se ajusta numeración.
Artículo 8. Aviso a la fuerza pública. En caso de que los usuarios de la vía decidan esperar en los puntos de cierre la reapertura de la vía en horas de la noche, el concesionario o la entidad responsable de la operación de la vía deberán dar aviso inmediato a las Fuerzas Militares y de Policía para que acudan al lugar a fin de garantizar la seguridad.	Artículo 8. Aviso a la fuerza pública. En caso de que los usuarios de la vía decidan esperar en los puntos de cierre la reapertura de la vía en horas de la noche, el concesionario o la entidad responsable de la operación de la vía deberán dar aviso inmediato a las Fuerzas Militares y de Policía para que acudan al lugar a fin de garantizar la seguridad.	Se ajusta numeración.
Artículo 9. El Gobierno Nacional, en un plazo no superior a tres (3) meses, reglamentará lo contemplado en esta Ley.	Artículo 9. Reglamentación El Gobierno Nacional, en un plazo no superior a tres (3) meses, reglamentará lo contemplado en esta Ley.	Se ajusta numeración.
Artículo 10. El Ministerio de Transporte, en coordinación con la	Artículo 10. Plan de contingencia. El Ministerio de Transporte, en	Se ajusta numeración.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY 141 DE 2022 CÁMARA	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE A LA PLENARIA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY 141 DE 2022 CÁMARA	Observaciones
<p>Unidad Nacional para la Gestión de Riesgo de Desastres y la Entidad Territorial competente, deberán diseñar un plan de contingencia para atender a las comunidades que se vean incomunicadas con las capitales departamentales debido a los cierres viales cuando estos superen los 5 días calendario.</p> <p>Este plan de contingencia debe orientarse en garantizar que la población afectada pueda disfrutar efectivamente de la prestación de los servicios de salud, así como el suministro de agua y alimentos.</p>	<p>coordinación con la Unidad Nacional para la Gestión de Riesgo de Desastres y la Entidad Territorial competente, deberán diseñar un plan de contingencia para atender a las comunidades que se vean incomunicadas con las capitales departamentales debido a los cierres viales cuando estos superen los <u>cinco</u> (5) días calendario.</p> <p>Este plan de contingencia debe orientarse en garantizar que la población afectada pueda disfrutar efectivamente de la prestación de los servicios de salud, así como el suministro de agua y alimentos.</p>	
<p>Artículo 11. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el Diario Oficial.</p>	<p>Artículo 1110. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el Diario Oficial.</p>	<p>Se ajusta numeración.</p>

7. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS.

Con base en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, según el cual *“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 continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.


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 (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).

De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo, ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a) del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

8. PROPOSICIÓN.

Con base en las anteriores consideraciones, se presenta ponencia positiva, y se solicita muy comedidamente a la Plenaria de la Cámara de Representantes, dar segundo debate Proyecto de Ley N° 141 de 2022 Cámara "Por la cual se establecen medidas a favor de las personas afectadas por el cierre de las vías terrestres en Colombia y se dictan otras disposiciones."

Cordialmente,



LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN.
Representante a la Cámara.
Partido Liberal.

“Artículo 1°. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:

(...)

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.*

8. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NO. 141 DE 2022 CÁMARA “POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS A FAVOR DE LAS PERSONAS AFECTADAS POR EL CIERRE DE LAS VÍAS TERRESTRES EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

PROYECTO DE LEY 141 DE 2022 CÁMARA

“Por la cual se establecen medidas a favor de las personas afectadas por el cierre de las vías terrestres en Colombia y se dictan otras disposiciones.”

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que contribuyan a reducir el impacto económico y social que sufren las regiones de Colombia como consecuencia de los cierres de vías terrestres.

Artículo 2. Definición de ruta alterna. Cuando se presenten cierres viales imprevistos y no programados que impidan los desplazamientos terrestres entre capitales de departamentos vecinos durante más de tres (3) días calendario continuos, el Ministerio de Transporte deberá expedir un acto administrativo en el cual defina una ruta alterna, que corresponda a vías debidamente establecidas y clasificadas, a fin de garantizar la movilidad de personas y carga entre las ciudades afectadas.

El acto administrativo deberá contener la estimación de los tiempos promedio de desplazamiento, tanto de la ruta alterna, como de la ruta afectada por el cierre vial si esta se encontrara en condiciones normales de operación.

El acto administrativo de que trata este artículo deberá expedirse a más tardar al quinto (5°) día calendario de iniciado el cierre de la vía

Artículo 3. Reducción de la tarifa de peaje. Si, de conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, la ruta alterna definida por el Ministerio de Transporte implica un incremento en el tiempos de desplazamiento iguales o superiores al ciento cincuenta por ciento (150%) del tiempo de recorrido promedio de la vía cerrada, para el mismo par origen - destino entre ciudades capitales de departamentos vecinos, en el mismo acto administrativo se deberá ordenar la modificación temporal de las tarifas de peaje de la ruta alterna designada, descontando, como mínimo, un 50% del valor de la tarifa vigente para los vehículos de carga y de transporte público de pasajeros que tengan como origen o destino la región afectada por el cierre vial.

El descuento en la tarifa del peaje también deberá tener lugar cuando el costo total de los peajes de la ruta alterna sea superior en un ciento cincuenta por ciento (150%) de los peajes de la vía cerrada.

El descuento de que trata este artículo estará vigente hasta que la vía principal se encuentre operando normalmente.

Artículo 4. Pago del peaje de retorno. En caso que no sea posible pasar de un punto a otro de una vía por cierre, imprevisto y no programado que no haya sido debidamente notificado a los conductores previo al pago del peaje anterior al punto afectado, los conductores que decidan regresar por la misma vía podrán hacerlo sin pagar los peajes de retorno hacia el punto de partida inicial.

Parágrafo Para hacer efectiva la exención planteada en el presente artículo será suficiente con que el conductor acredite el pago de la tarifa en la estación de peaje ubicada antes del punto en el que sea posible tomar la vía de retorno hacia el punto de partida. Dicho pago debe hacerse efectuado dentro de las doce (12) horas previas a la presentación del tiquete en las estaciones de peaje en el viaje de retorno.

Artículo 5. Cierres programados. Lo dispuesto en los artículos 2 y 3 de la presente Ley no aplica para las circunstancias de cierres de vías por mantenimiento, eventos culturales, deportivos o cualquier otro que haya sido debidamente programado e informado a los usuarios por parte del operador de la vía

Artículo 6. Aviso de riesgo. Si el concesionario o la entidad responsable de la operación de la vía evidencian la existencia de riesgos graves para la seguridad física de quienes decidan esperar hasta que se permita el paso en los puntos de cierre, deberá dar aviso sobre la situación a través de los operarios en el lugar donde se encuentran los usuarios y difundir la información en las redes sociales y página web de la concesión o de la entidad respectiva, así como en los demás medios de difusión de información disponibles para el efecto.

Artículo 7. Aviso a la fuerza pública. En caso de que los usuarios de la vía decidan esperar en los puntos de cierre la reapertura de la vía en horas de la noche, el concesionario o la entidad responsable de la operación de la vía deberán dar aviso inmediato a las Fuerzas Militares y de Policía para que acudan al lugar a fin de garantizar la seguridad

Artículo 8. Reglamentación El Gobierno Nacional, en un plazo no superior a tres (3) meses, reglamentará lo contemplado en esta Ley.

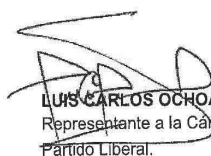
Artículo 9. Plan de contingencia. El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Unidad Nacional para la Gestión de Riesgo de Desastres y la Entidad

Territorial competente, deberán diseñar un plan de contingencia para atender a las comunidades que se vean incomunicadas con las capitales departamentales debido a los cierres viales cuando estos superen los cinco (5) días calendario.

Este plan de contingencia debe orientarse en garantizar que la población afectada pueda disfrutar efectivamente de la prestación de los servicios de salud, así como el suministro de agua y alimentos.

Artículo 10. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el Diario Oficial.

Cordialmente,



LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN.
Representante a la Cámara.
Partido Liberal.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIONES DEL DÍA VEINTISÉIS (26) DE ABRIL DE 2023, AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 141 DE 2022 CÁMARA

“POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS A FAVOR DE LAS PERSONAS AFECTADAS POR EL CIERRE DE LAS VÍAS TERRESTRES EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

El Congreso de Colombia
DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer medidas que contribuyan a reducir el impacto económico y social que sufren las regiones de Colombia como consecuencia de los cierres de vías terrestres.

Artículo 2. Definición de ruta alterna. Cuando se presenten cierres viales que impidan los desplazamientos terrestres entre capitales de departamentos vecinos durante más de tres (3) días calendario continuos, el Ministerio de Transporte deberá expedir un acto administrativo en el cual defina una ruta alterna que garantice la movilidad de personas y carga entre las ciudades afectadas. El acto administrativo deberá contener la estimación de los tiempos promedio de desplazamiento, tanto de la ruta alterna, como de la ruta afectada por el cierre vial si esta se encontrara en condiciones normales de operación.

El acto administrativo de que trata este artículo deberá expedirse a más tardar al quinto (5º) día calendario de iniciado el cierre de la vía.

Artículo 3. Reducción de la tarifa de peaje. Si, de conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, la ruta alterna definida por el Ministerio de Transporte implica tiempos de desplazamiento iguales o superiores al recorrido promedio de la vía cerrada, para el mismo par origen-destino entre ciudades capitales de departamentos vecinos, en el mismo acto administrativo definido en el artículo 2 de esta ley se deberá ordenar la modificación temporal de las tarifas de peaje de la ruta alterna designada, descontando, como mínimo, un 50% del valor de la tarifa vigente para los vehículos de carga y de pasajeros que tengan como origen o destino la región afectada por el cierre vial. Dicho descuento también deberá tener

lugar cuando el costo total de los peajes de la ruta alterna sea superior al costo de los peajes de la vía cerrada.

El descuento de que trata este artículo estará vigente hasta que la vía principal se encuentre operando normalmente.

Artículo 4. Pago del peaje de retorno. En caso que no sea posible pasar de un punto a otro de una vía por cierre, los conductores que decidan regresar por la misma vía podrán hacerlo sin pagar los peajes de retorno hacia el punto de partida inicial.

Parágrafo 1. Para hacer efectiva la exención planteada en el presente artículo será suficiente con que el conductor acredite el pago de la tarifa en la estación de peaje ubicada antes del punto en el que sea posible tomar la vía de retorno hacia el punto de partida. Dicho pago debe hacerse efectuado dentro de las doce (12) horas previas a la presentación del tiquete en las estaciones de peaje en el viaje de retorno.

Artículo 5. Cierres programados. Lo dispuesto en los artículos 2 y 3 de la presente Ley no aplica para las circunstancias de cierres de vías por mantenimiento, eventos culturales, deportivos o cualquier otro que haya sido debidamente programado e informado a los usuarios por parte del operador de la vía.

Artículo 6. Baños portátiles. En caso de que el cierre de una vía supere las doce (12) horas, el concesionario o la entidad responsable de la operación de la vía deberá poner al servicio de los usuarios baños portátiles, los cuales deberán estar disponibles mientras dura la contingencia de cierre permanente o temporal.

Artículo 7. Aviso de riesgo. Si el concesionario o la entidad responsable de la operación de la vía evidencian la existencia de riesgos graves para la seguridad física de quienes decidan esperar hasta que se permita el paso en los puntos de cierre, deberá dar aviso sobre la situación a través de los operarios en el lugar donde se encuentran los usuarios y difundir la información en las redes sociales y página web de la concesión o de la entidad respectiva.

Artículo 8. Aviso a la fuerza pública. En caso de que los usuarios de la vía decidan esperar en los puntos de cierre la reapertura de la vía en horas de la noche, el concesionario o la entidad responsable de la operación de la vía deberán dar aviso

inmediato a las Fuerzas Militares y de Policía para que acudan al lugar a fin de garantizar la seguridad.

Artículo 9. El Gobierno Nacional, en un plazo no superior a tres (3) meses, reglamentara lo contemplado en esta Ley.

Artículo 10. El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Unidad Nacional para la Gestión de Riesgo de Desastres y la Entidad Territorial competente, deberán diseñar un plan de contingencia para atender a las comunidades que se vean incomunicadas con las capitales departamentales debido a los cierres viales cuando estos superen los 5 días calendario.

Este plan de contingencia debe orientarse en garantizar que la población afectada pueda disfrutar efectivamente de la prestación de los servicios de salud, así como el suministro de agua y alimentos.

Artículo 11. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación en el Diario Oficial.

CÁMARA DE REPRESENTANTES. -COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 26 de abril de 2023.-En sesión de la fecha, fué aprobado en primer debate, y en los términos anteriores el Proyecto de Ley No. 141 de 2022 cámara "POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS A FAVOR DE LAS PERSONAS AFECTADAS POR EL CIERRE DE LAS VÍAS TERRESTRES EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES." (Acta No. 038 de 2023) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 25 de abril de 2023, según Acta No. 037, en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que en el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes,

JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES

Presidente

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN

Secretario General

CÁMARA DE REPRESENTANTES

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D.C., 13 de junio de 2023

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el pliego de modificaciones, el texto aprobado en primer debate y el texto que se propone para segundo debate del Proyecto de Ley No. 141 de 2022 Cámara "POR LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS A FAVOR DE LAS PERSONAS AFECTADAS POR EL CIERRE DE LAS VÍAS TERRESTRES EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

La ponencia para segundo debate fue firmada por el **Honorable Representante LUIS CARLOS OCHOA TOBON.**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 312 / 13 de junio de 2023, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.

RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario