



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 892

Bogotá, D. C., lunes, 17 de junio de 2024

EDICIÓN DE 19 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

INFORMES DE CONCILIACIÓN

INFORME DE CONCILIACIÓN DEL PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA NÚMERO 273 DE 2024 SENADO Y 157 DE 2023 CÁMARA

por medio de la cual se promueve una cultura de apertura de la información, transparencia y diálogo entre el Congreso de la República y la ciudadanía, se establecen mecanismos para informar, explicar y dar a conocer la gestión de los Congresistas, y se dictan otras disposiciones.

INFORME DE CONCILIACIÓN DEL PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA NO. 273 DE 2024 SENADO – 157 DE 2023 CÁMARA

“Por medio de la cual se promueve una cultura de apertura de la información, transparencia y diálogo entre el Congreso de la República y la ciudadanía, se establecen mecanismos para informar, explicar y dar a conocer la gestión de los Congresistas, y se dictan otras disposiciones”

Bogotá D.C, junio de 2024.

Honorable Senador

IVAN LEONIDAS NAME VÁSQUEZ

Presidente del Senado de la República

Honorable Representante

ANDRES DAVID CALLE AGUAS

Presidente de la Cámara de Representantes

Asunto. Informe de conciliación del Proyecto de Ley Estatutaria No. 273 de 2024 Senado – No. 157 de 2023 Cámara.

Señores Presidentes,

En cumplimiento de la designación efectuada por las Presidencias del honorable Senado de la República y la honorable Cámara de Representantes, nos permitimos someter a consideración de las Plenarias de Senado y de la Cámara de Representantes para continuar su trámite correspondiente, el texto conciliado del Proyecto de Ley Estatutaria No. 273 de 2024 Senado - 157 de 2023 Cámara, “Por medio de la cual se promueve una cultura de apertura de la información, transparencia y diálogo entre el Congreso de la República y la ciudadanía, se establecen mecanismos para informar, explicar y dar a conocer la gestión de los Congresistas, y se dictan otras disposiciones”.

Cordialmente,

GERMÁN BLANCO ÁLVAREZ
Senador de la República
Partido Conservador Colombiano

CATHERINE JUVINAO CLAVIJO
Representante a la Cámara
Partido Alianza Verde

INFORME DE CONCILIACIÓN DEL PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA NO. 273 DE 2024 SENADO – 157 DE 2023 CÁMARA

“Por medio de la cual se promueve una cultura de apertura de la información, transparencia y diálogo entre el Congreso de la República y la ciudadanía, se establecen mecanismos para informar, explicar y dar a conocer la gestión de los Congresistas, y se dictan otras disposiciones”

1. Designación de los integrantes de la comisión de mediación para la conciliación.

La Mesa Directiva del Honorable Senado de la República designó como conciliador al Senador Germán Alcides Blanco Álvarez, quien tuvo a cargo la ponencia del Proyecto de Ley Estatutaria durante su trámite en el Senado de la República.

La Mesa Directiva de la Honorable Cámara de Representantes designó como conciliadora a la Representante Catherine Juvinao Clavijo, quien fungió como coordinadora ponente del Proyecto de Ley Estatutaria durante su trámite en la Cámara de Representantes.

2. Publicación de los textos aprobados por cada corporación.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 130 de la Ley 5ª de 1992, se ordenó la publicación de los textos definitivos aprobados en el Senado de la República y la Cámara de Representantes. El texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes se publicó en la Gaceta del Congreso No. 451 de 2024 y el texto aprobado en la plenaria del Senado de la República se publicó en la Gaceta del Congreso No. 874 de 2024.

3. Conciliación de los textos aprobados en el Senado de la República y la Cámara de Representantes.

Con el fin de cumplir con el encargo confiado y concluir en una propuesta unificada del texto, procedimos a realizar un estudio comparativo de los textos aprobados en las respectivas cámaras legislativas para establecer las diferencias en materia de conciliación.

El artículo 161 de la Constitución Política establece el mecanismo de subsanación de las posibles discrepancias que pudieran existir entre los textos aprobados en cada una de las Cámaras. En efecto, se dispone que cuando surgen discrepancias en las Cámaras respecto de un proyecto, ambas integrarán comisiones de conciliadores

conformadas por un mismo número de Senadores y Representantes, quienes, reunidos conjuntamente, procurarán conciliar los textos. Esa competencia se encuentra reglada en los artículos 186 y siguientes de la Ley 5 de 1992 bajo cuyo tenor le corresponderá a los Presidentes de las Cámaras integrar las Comisiones accidentales que sean necesarias, con el fin de superar las discrepancias que surgieron respecto del articulado de un proyecto.

Sobre las Comisiones Accidentales de Conciliación la jurisprudencia constitucional ha reiterado sus competencias y atribuciones se justifican en la medida en que se busca conciliar o mediar "textos divergentes o disímiles, lo que la faculta para introducir modificaciones a los textos discordantes y crear, si es del caso, textos nuevos, si con ellos se logran superar las divergencias."

En este sentido en la Sentencia C-282 de 1995 la Corte señaló: "... la función de la comisión accidental a que alude el artículo 161 constitucional es, entonces, la de preparar el texto del artículo o artículos que habrán de reemplazar a aquél o aquellos que presentaron disparidad o diferencia en las plenarios de Senado y Cámara, siempre y cuando se adecuen al querer mayoritario del Congreso Nacional."

Por ende, para la Corte Constitucional existe un límite material a la función de la comisión de conciliadores el cual se circunscribe a los textos no coincidentes del proyecto aprobado en Cámara y el aprobado en el Senado y, por ende, sobre la materia de que éstos traten, dando la posibilidad de incluso introducir modificaciones a los textos discordantes y crear nuevas fórmulas que permitan superar las discrepancias en los textos.

Por lo anterior, de la revisión se encontraron diferencias entre los textos que fueron aprobados en cada una de las Cámaras, que se muestran en el cuadro del siguiente acápite:

TEXTO APROBADO EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA	TEXTO APROBADO EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO ACOGIDO
Título: "Por medio de la cual se promueve una cultura de apertura de la información, transparencia y diálogo entre el Congreso de la República y la ciudadanía, se establecen mecanismos para informar, explicar y dar a conocer	Título: "Por medio de la cual se promueve una cultura de apertura de la información, transparencia y diálogo entre el Congreso de la República y la ciudadanía, se establecen mecanismos para informar, explicar y dar a conocer	Los textos son idénticos y sin discrepancias.

la gestión de los Congresistas, y se dictan otras disposiciones"	la gestión de los Congresistas, y se dictan otras disposiciones"	
Artículo 1°. Objeto. La presente ley en el marco del principio de transparencia, tiene por objeto promover una cultura de apertura de la información, transparencia y diálogo entre el Congreso de la República y la ciudadanía, estableciendo mecanismos para informar, explicar y dar a conocer la gestión de los Congresistas; lo cual permite fortalecer los mecanismos de participación ciudadana generando con ello un congreso abierto e inclusivo con la ciudadanía.	Artículo 1°. Objeto. La presente ley en el marco del principio de transparencia, tiene por objeto promover una cultura de apertura de la información, transparencia y diálogo entre el Congreso de la República y la ciudadanía, estableciendo mecanismos para informar, explicar y dar a conocer la gestión de los Congresistas; lo cual permite fortalecer los mecanismos de participación ciudadana generando con ello un congreso abierto e inclusivo con la ciudadanía.	Los textos son idénticos y sin discrepancias.
Artículo 2°. Rendición de cuentas de los Congresistas. Consiste en el conjunto de acciones, prácticas y procedimientos mediante los cuales los Congresistas de la República informan, explican y dan a conocer, en lenguaje claro y comprensible, los avances y resultados de su gestión congresual a los ciudadanos y las organizaciones de la sociedad civil. Los congresistas rendirán cuentas a la ciudadanía sobre su gestión congresual, conforme a los términos establecidos en la presente Ley, la Ley 1757 de 2015, la Ley 1828 de 2017 y las demás disposiciones normativas que regulen la materia.	Artículo 2°. Rendición de cuentas de los Congresistas. Consiste en el conjunto de acciones, prácticas y procedimientos mediante los cuales los Congresistas de la República informan, explican y dan a conocer, oportunamente y en lenguaje comprensible, los avances y resultados de su gestión congresual a los ciudadanos y las organizaciones de la sociedad civil. Los congresistas rendirán cuentas a la ciudadanía sobre su gestión congresual, conforme a los términos establecidos en la presente Ley, la Ley 1757 de 2015, la Ley 1828 de 2017 y las demás disposiciones normativas que regulen la materia.	Se acoge el texto aprobado por el Senado de la República.
Artículo 3°. Modifíquese el literal j) del artículo 8 de la Ley 1828 de 2017, el cual quedará así:	Artículo 3°. Modifíquese el literal j) del artículo 8° de la Ley 1828 de 2017, el cual quedará así:	Se acoge el texto aprobado por el Senado de la República.



ARTÍCULO 80o. DEBERES DEL CONGRESISTA. Además de los consagrados en la Constitución Política y en el Reglamento Interno del Congreso, son deberes de los Congresistas en ejercicio de sus funciones, los siguientes:	ARTÍCULO 8°. DEBERES DEL CONGRESISTA. Además de los consagrados en la Constitución Política y en el Reglamento Interno del Congreso, son deberes de los Congresistas en ejercicio de sus funciones, los siguientes:	
(...) j) Rendir cuentas a la ciudadanía de las acciones relacionadas con las obligaciones y responsabilidades congresuales, por medio de un informe de gestión por cada legislatura y el deber de realizar un espacio de diálogo público, virtual o presencial, que versarán sobre la información relativa a la función legislativa y constituyente que las Secretarías de cada Comisión y las secretarías de cada Cámara certifican, así como la gestión individual de cada congresista frente a sus funciones de control político, judicial, disciplinaria, electoral, control público y de protocolo.	(...) j) Rendir cuentas a la ciudadanía de las acciones relacionadas con las obligaciones y responsabilidades congresuales, por medio de un informe de gestión por cada legislatura y la realización de un espacio de diálogo público, virtual o presencial, que versarán sobre la información legislativa que las Secretarías de cada Comisión y las secretarías de cada Cámara certifican, así como la gestión individual de cada congresista frente a sus funciones de control político, judicial, disciplinaria, electoral y de protocolo.	
Artículo 4°. Informe de Gestión del Congresista. Cada congresista deberá remitir a la Secretaría General de la respectiva Cámara el informe de gestión, de forma digital, en formato de datos abiertos y en lenguaje claro, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la finalización de cada legislatura. En caso de que hayan sido convocadas sesiones extraordinarias, el término comenzará a contar a partir del	Artículo 4°. Informe de gestión del Congresista. Cada congresista deberá remitir a la Secretaría General de la respectiva Cámara el informe de gestión, de forma digital, en lenguaje claro, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la finalización de cada legislatura. En caso de que hayan sido convocadas sesiones extraordinarias, el término comenzará a contar a partir del	Se acoge el texto aprobado por el Senado de la República, excepto el parágrafo 4, en la cual se realiza un ajuste de redacción para ser concordante con el texto aprobado en la Cámara de Representantes, por lo únicamente se le adiciona una "coma", de la siguiente forma:

último día hábil siguiente de dichas sesiones.	último día hábil siguiente de dichas sesiones.	(...)
Las Secretarías Generales de cada Cámara, mediante el uso de herramientas tecnológicas de la información y la comunicación, deberán publicar en formato de datos abiertos el informe de rendición de cuentas en el Sistema de Información Parlamentaria previsto en la Ley 1147 de 2007, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al recibido del mismo, así mismo, deberán publicar en el perfil de cada congresista en sus páginas web las citaciones a debates de control político o audiencias públicas de comisiones o plenaria de autoría o coautoría de cada congresista.	Las Secretarías Generales de cada Cámara, mediante el uso de herramientas tecnológicas de la información y la comunicación, deberán publicar en formato de datos abiertos el informe de rendición de cuentas en el Sistema de Información Parlamentaria previsto en la Ley 1147 de 2007, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al recibido del mismo. Así mismo, las Secretarías Generales de cada Cámara, deberán publicar en el perfil de cada congresista en sus páginas web y dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su aprobación, las citaciones a debates de control político o audiencias públicas de comisiones o plenaria de autoría o coautoría de cada congresista.	Parágrafo 4°. Se garantizará a los Congresistas el libre y gratuito acceso a los medios públicos y comunitarios de comunicación tanto nacionales, regionales y locales, para dar a conocer sus informes de gestión, de conformidad con la reglamentación expedida por el Gobierno Nacional para tal fin. (...)
En caso de que el congresista cuente con canales de comunicación oficiales habilitados a través de redes sociales para la comunicación de su gestión legislativa, deberá publicar el presente informe en alguna de dichas redes sociales, a su elección. Para lo anterior, podrá adaptar su informe de gestión a la respectiva red social.	El informe de Gestión del Congresista también será publicado en la página web institucional del Congreso de la República. La ciudadanía podrá formular peticiones respetuosas sobre los contenidos de dicho informe, las cuales deberán ser resueltas en los términos de la Ley 1755 de 2015, o aquella ley que la modifique o sustituya.	
Parágrafo 1°. Los Congresistas podrán apoyar su informe utilizando formatos audiovisuales, sistemas de lectura y escritura basados en signos, imágenes y ejemplos ilustrativos, que podrán incluir lenguaje de señas y lenguaje incluyente.	Parágrafo 1°. Los Congresistas podrán apoyar su informe utilizando formatos audiovisuales, sistemas de lectura y escritura basados en signos, imágenes y ejemplos ilustrativos, que podrán incluir lenguaje de señas y lenguaje incluyente.	

<p>Parágrafo 2°. En los eventos de declaración de nulidad de la elección; la renuncia justificada y aceptada por la respectiva corporación; la sanción disciplinaria consistente en destitución, y la pérdida de investidura, los congresistas deberán remitir el informe de gestión a la Secretaría General correspondiente dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación de la resolución que haga efectiva la desvinculación del cargo.</p> <p>Parágrafo 3°. La Mesa Directiva del Congreso de la República, con el apoyo de las Secretarías Generales de cada Cámara, promoverá y realizará espacios de participación efectiva con la ciudadanía para que dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, se adopte el diseño y formato único del informe de gestión de los Congresistas.</p> <p>Parágrafo 4°. Se garantizará a los Congresistas el libre y gratuito acceso a los medios públicos y comunitarios de comunicación tanto nacionales regionales y locales, para dar a conocer sus informes de gestión, de conformidad con la reglamentación expedida por el Gobierno Nacional para tal fin.</p> <p>Parágrafo 5°. Este informe reemplaza al previsto en el parágrafo 2o del artículo 14 de la Ley 1147 de 2007.</p>	<p>Parágrafo 2°. En los eventos de declaración de nulidad de la elección; la renuncia justificada y aceptada por la respectiva corporación; la sanción disciplinaria consistente en destitución, y la pérdida de investidura, los congresistas deberán remitir el informe de gestión a la Secretaría General correspondiente dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación de la resolución que haga efectiva la desvinculación del cargo.</p> <p>Parágrafo 3°. La Mesa Directiva del Congreso de la República, con el apoyo de las Secretarías Generales de cada Cámara, promoverá y realizará espacios de participación efectiva con la ciudadanía para que dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, se adopte el diseño y formato único del informe de gestión de los Congresistas.</p> <p>Parágrafo 4°. Se garantizará a los Congresistas el libre y gratuito acceso a los medios públicos y comunitarios de comunicación tanto nacionales, regionales y locales, para dar a conocer sus informes de gestión, de conformidad con la reglamentación expedida por el Gobierno nacional.</p> <p>Parágrafo 5°. Este informe reemplaza al previsto en el parágrafo 2° del artículo 14 de la Ley 1147 de 2007.</p>	
<p>e) Las audiencias públicas y mesas técnicas convocadas o para las cuales ha sido designado(a), y sus conclusiones.</p> <p>f) La gestión ante las entidades del Estado y organismos de control en favor de satisfacer el interés general y/o las necesidades de la población de la circunscripción territorial por el cual fueron elegidos.</p> <p>g) Los viajes internacionales realizados bajo sus funciones congresuales indicando el motivo, la fecha, el origen de la financiación y las conclusiones del viaje.</p> <p>h) Los demás contenidos adicionales que determine la Mesa Directiva del Congreso, mediante acto administrativo.</p> <p>Parágrafo. El reporte de las actividades o actuaciones relacionadas con la función electoral se realizará de conformidad con las disposiciones contenidas en el artículo 131 de la Ley 5 de 1992 sobre votación secreta.</p> <p>Artículo 6°. Convocatoria de espacios de diálogo público. Con posterioridad a la entrega del informe de rendición de cuentas al Secretario General de la Cámara correspondiente, cada congresista deberá convocar, organizar y desarrollar dentro de los treinta (30) días calendario siguientes a la</p>	<p>f) Las audiencias públicas y mesas técnicas convocadas o para las cuales ha sido designado(a), y sus conclusiones.</p> <p>g) La gestión ante las entidades del orden nacional y organismos de control de cada congresista en favor de satisfacer el interés general y/o las necesidades de la población de la circunscripción territorial por el cual fueron elegidos.</p> <p>h) Los viajes internacionales realizados en calidad de congresista indicando el motivo, la fecha, el origen de la financiación y las conclusiones del viaje.</p> <p>Artículo 6°. Convocatoria de espacios de diálogo público. Con posterioridad a la entrega del informe de rendición de cuentas al Secretario General de la Cámara correspondiente, cada congresista deberá convocar, organizar y desarrollar dentro de los treinta (30) días calendario siguientes a la</p>	<p>Se acoge el texto aprobado por el Senado de la República, con excepción del parágrafo 4, el cual se concilia ajustando la redacción, para su correcta aplicación:</p>
<p>Parágrafo 6°. El informe de Gestión del Congresista deberá estar planteado en lenguaje claro, sencillo, accesible y comprensible para la ciudadanía.</p> <p>Artículo 5°. Contenido del Informe de gestión anual contendrá como mínimo:</p> <p>a) Los Proyectos de Ley y/o Proyectos de Acto Legislativo de los cuales es autor, y/o ponente con su título, el estado en que se encuentran, la descripción del proyecto, la materia o temática sobre la cual versa, discriminando aquellos proyectos sobre asuntos de género, y fecha de presentación.</p> <p>b) Las proposiciones y constancias presentadas en las sesiones de Comisiones Constitucionales Permanentes, legales, accidentales y de las Plenarias.</p> <p>c) Las actividades o actuaciones en cumplimiento de sus funciones constituyentes, legislativas, judiciales, ético-disciplinarias, electorales, de control político y de protocolo.</p> <p>d) Los debates de control político y mociones de censura promovidos, especificando los citantes, citados y sus conclusiones.</p>	<p>Parágrafo 6°. El informe de Gestión del Congresista deberá estar planteado en lenguaje claro, sencillo, accesible y comprensible para la ciudadanía.</p> <p>Artículo 5°. Contenido del Informe de gestión anual contendrá como mínimo:</p> <p>a) Los Proyectos de ley y/o Proyectos de Acto Legislativo de los cuales es autor y/o ponente con su título, el estado en que se encuentran, la descripción del proyecto, la materia o temática sobre la cual versa, discriminando aquellos proyectos sobre asuntos de género, y fecha de presentación.</p> <p>b) Las proposiciones y constancias presentadas en las sesiones de Comisiones Constitucionales Permanentes, legales, accidentales y de las Plenarias.</p> <p>c) Las actividades o actuaciones en cumplimiento de sus funciones constituyentes, legislativas, judiciales, ético-disciplinarias, electorales, de control político y de protocolo.</p> <p>d) Los debates de control político y mociones de censura promovidos, especificando los citantes, citados y sus conclusiones.</p> <p>e) Las peticiones, quejas, reclamos o denuncias ciudadanas, relacionando su trámite, el tipo de petición, tema y fecha.</p>	<p>Se acoge el texto aprobado por el Senado de la República.</p>
<p>fecha de publicación del informe de gestión de la legislatura respectiva, un espacio de diálogo público en el que se dará a conocer el informe de la gestión realizada y sus resultados, con la intervención de ciudadanos y organizaciones sociales.</p> <p>Parágrafo 1°. Los espacios de diálogo público deberán ser convocados por cada Congresista con diez (10) días calendario de antelación, y podrán realizarse de forma presencial o virtual mediante las herramientas de transmisión de la respectiva Corporación o mediante el uso de las tecnologías de la información que cada congresista posea. Será discrecionalidad del congresista determinar la modalidad, metodología y forma de los espacios de diálogo público, los cuales podrán ser audiencias públicas, encuentros territoriales, mesas de trabajo virtuales o presenciales, transmisiones en redes sociales, o cualquiera que se adapte a sus necesidades y electores.</p> <p>En aquellos casos en que los espacios de diálogo público se realicen de manera presencial, los congresistas podrán coordinar la realización de estos espacios con las autoridades territoriales, con la finalidad de hacer uso de las instalaciones de las corporaciones públicas territoriales, asambleas o concejos municipales o distritales.</p>	<p>fecha de publicación del informe de gestión de la legislatura respectiva, un espacio de diálogo público en el que se dará a conocer el informe para que se evalúe la gestión realizada y sus resultados, con la intervención de ciudadanos y organizaciones sociales.</p> <p>Parágrafo 1°. Los espacios de diálogo público deberán ser convocados por cada Congresista con diez (10) días calendario de antelación, y podrán realizarse de forma presencial o virtual mediante las herramientas de transmisión de la respectiva Corporación o mediante el uso de las tecnologías de la información que cada congresista posea, mediante audiencias públicas, encuentros territoriales, mesas de trabajo o cualquier otra forma de espacios de diálogo público. Será obligación de cada congresista, en caso de no utilizar el espacio dispuesto por la corporación, mantener a disposición de la ciudadanía el espacio de diálogo adelantado desde la fecha de su realización hasta el término del cuatrienio congresual.</p> <p>En aquellos casos en que los espacios de diálogo público se realicen de manera presencial, los congresistas podrán coordinar la realización de estos espacios con las autoridades territoriales, con la finalidad de hacer uso de las instalaciones de las corporaciones públicas territoriales, asambleas o concejos municipales o distritales.</p>	<p>(...)</p> <p>Parágrafo 4°. En todo caso, no se podrá hacer uso de las instalaciones de las asambleas o concejos municipales o distritales seis meses antes a la celebración de elecciones.</p> <p>(...)</p>


<p>en aras de acercarse a los territorios y la ciudadanía.</p> <p>Cada Congresista deberá comunicar a la Secretaría General, de su cámara respectiva, la realización del espacio público de diálogo de que trata el presente artículo, con el fin de llevar una relación pública de dichas actividades y publicitar su realización en los medios de difusión oficiales de la Cámara que corresponda (Senado de la República o Cámara de Representantes).</p> <p>Parágrafo 2°. Se faculta a los Congresistas para realizar los espacios de diálogo público conjuntamente en bancadas, grupos, bloques, regionalizadas o en territorios, de manera que estos sean visibles en el territorio nacional y/o al que representan, siempre que se garantice que cada congresista pueda informar, explicar y dar a conocer de forma suficiente su informe de gestión. Estos deberán ser puestos a disposición de la ciudadanía por medios virtuales, con las características dispuestas en la presente Ley.</p> <p>Parágrafo 3°. Los espacios de diálogo público deberán contar con los ajustes razonables para la accesibilidad de las personas con discapacidad. Cada congresista podrá coordinar con las Secretarías Generales de Cámara y Senado, según sea el caso, el apoyo logístico para la realización de dichos ajustes conforme a la</p>	<p>en aras de acercarse a los territorios y la ciudadanía.</p> <p>Cada Congresista deberá comunicar a la Secretaría General, de su cámara respectiva, la realización del espacio público de diálogo de que trata el presente artículo, con el fin de llevar una relación pública de dichas actividades y publicitar su realización en los medios de difusión oficiales de la Cámara que corresponda (Senado de la República o Cámara de Representantes).</p> <p>Parágrafo 2°. Se faculta a los Congresistas para realizar los espacios de diálogo público conjuntamente en bancadas, grupos, bloques, regionalizadas o en territorios, de manera que estos sean visibles en el territorio nacional y/o al que representan, siempre que se garantice que cada congresista pueda informar, explicar y dar a conocer de forma suficiente su informe de gestión. Estos deberán ser puestos a disposición de la ciudadanía por medios virtuales, con las características dispuestas en la presente ley.</p> <p>Parágrafo 3°. Los espacios de diálogo público podrán contar con los ajustes razonables para la accesibilidad de las personas con discapacidad. Cada congresista podrá coordinar con las Secretarías Generales de Cámara y Senado, según sea el caso, el apoyo logístico para la realización de dichos ajustes conforme a la</p>	<p>reglamentación que expida cada Corporación.</p> <p>Parágrafo 4°. En todo caso, no se podrá hacer uso de las instalaciones de las asambleas o concejos municipales o distritales seis meses antes a la celebración de elecciones.</p> <p>Artículo 7°. Espacios de diálogo público promovidos por las bancadas. De acuerdo a los estatutos y reglamentos vigentes de las organizaciones políticas, los miembros del Congreso de la República, elegidos por un mismo partido, movimiento social o grupo significativo de ciudadanos, que constituyan una bancada, podrán propiciar la realización y generación de espacios de diálogo público presenciales o virtuales para informar, explicar y dar a conocer a los ciudadanos y las organizaciones sociales, las decisiones, determinaciones y directrices fijadas por la bancada. Estos espacios deberán ser visibles por los medios de comunicación institucional del Congreso de la República en todo el territorio nacional y accesibles para toda la ciudadanía, garantizando su transparencia y promoviendo una participación activa en el proceso político.</p> <p>Parágrafo. La mesa directiva del Congreso de la República propiciará, al menos una vez cada período legislativo, una sesión especial destinada a que cada bancada parlamentaria presente</p>	<p>reglamentación que expida cada Corporación.</p> <p>Artículo 7°. Espacios de diálogo público promovidos por las bancadas. De acuerdo con los estatutos y reglamentos vigentes de las organizaciones políticas, los miembros del Congreso de la República, elegidos por un mismo partido, movimiento social o grupo significativo de ciudadanos, que constituyan una bancada, podrán propiciar la realización y generación de espacios de diálogo público presenciales o virtuales para informar, explicar y dar a conocer a los ciudadanos y las organizaciones sociales, las decisiones, determinaciones y directrices fijadas por la bancada. Estos espacios deberán ser visibles por los medios de comunicación institucional del Congreso de la República en todo el territorio nacional y accesibles para toda la ciudadanía, garantizando su transparencia y promoviendo una participación activa en el proceso político.</p>	<p>El presente artículo presenta discrepancias en torno al parágrafo aprobado en el Senado de la República.</p> <p>En este sentido, para superar la discrepancia, se propone acoger el texto del Senado de la República, con un ajuste para garantizar su integridad y aplicación.</p> <p>La Corte Constitucional en la sentencia C-674 de 2017 ha señalado la posibilidad de hacer modificaciones en la conciliación, de la siguiente forma: "[...] En este orden de ideas, la Corte ha sostenido que dichas comisiones deben unificar los textos divergentes, esto es, todos los artículos que hayan sido aprobados de manera distinta, en cuya labor no sólo están autorizadas para modificar su contenido, sino incluso para crear textos nuevos si de esta</p>
<p>su rendición de cuentas. Durante esta sesión, cada bancada dispondrá de un tiempo determinado para exponer ante el pleno del Congreso y la ciudadanía sus logros, actividades, gestiones y cumplimiento de promesas electorales, así como los obstáculos y retos encontrados en el ejercicio de su función legislativa. La mesa directiva establecerá los lineamientos y el cronograma correspondiente para garantizar la adecuada organización y desarrollo de esta sesión.</p>	<p><i>forma logran superar las diferencias, siempre que esa actuación se realice dentro del ámbito de la misma materia o contenido temático de la iniciativa que se está discutiendo.</i></p> <p>En consideración a lo anterior, existe discrepancia entre lo contenido en el inciso primero y el parágrafo, respecto de la forma y finalidad de los espacios para las bancadas.</p> <p>Por ende, para superar las discrepancias entre los textos aprobados en el Senado de la República y la Cámara de Representantes, se propone como texto conciliado suprimir la expresión "el pleno del Congreso" y sustituir la expresión "sesión" por "espacio", para garantizar la armonización del artículo, su aplicación e integridad con el texto.</p> <p>Lo anterior, se propone de la siguiente forma:</p> <p>"Artículo 7°. Espacios de diálogo público promovidos por las bancadas. De acuerdo a los estatutos y reglamentos vigentes de las organizaciones</p>	<p>políticas, los miembros del Congreso de la República, elegidos por un mismo partido, movimiento social o grupo significativo de ciudadanos, que constituyan una bancada, podrán propiciar la realización y generación de espacios de diálogo público presenciales o virtuales para informar, explicar y dar a conocer a los ciudadanos y las organizaciones sociales, las decisiones, determinaciones y directrices fijadas por la bancada.</p> <p>Estos espacios deberán ser visibles por los medios de comunicación institucional del Congreso de la República en todo el territorio nacional y accesibles para toda la ciudadanía, garantizando su transparencia y promoviendo una participación activa en el proceso político.</p> <p>Parágrafo. La mesa directiva del Congreso de la República propiciará, al menos una vez cada período legislativo, una sesión</p>	<p>políticas, los miembros del Congreso de la República, elegidos por un mismo partido, movimiento social o grupo significativo de ciudadanos, que constituyan una bancada, podrán propiciar la realización y generación de espacios de diálogo público presenciales o virtuales para informar, explicar y dar a conocer a los ciudadanos y las organizaciones sociales, las decisiones, determinaciones y directrices fijadas por la bancada.</p> <p>Estos espacios deberán ser visibles por los medios de comunicación institucional del Congreso de la República en todo el territorio nacional y accesibles para toda la ciudadanía, garantizando su transparencia y promoviendo una participación activa en el proceso político.</p> <p>Parágrafo. La mesa directiva del Congreso de la República propiciará, al menos una vez cada período legislativo, una sesión</p>	<p>políticas, los miembros del Congreso de la República, elegidos por un mismo partido, movimiento social o grupo significativo de ciudadanos, que constituyan una bancada, podrán propiciar la realización y generación de espacios de diálogo público presenciales o virtuales para informar, explicar y dar a conocer a los ciudadanos y las organizaciones sociales, las decisiones, determinaciones y directrices fijadas por la bancada.</p> <p>Estos espacios deberán ser visibles por los medios de comunicación institucional del Congreso de la República en todo el territorio nacional y accesibles para toda la ciudadanía, garantizando su transparencia y promoviendo una participación activa en el proceso político.</p> <p>Parágrafo. La mesa directiva del Congreso de la República propiciará, al menos una vez cada período legislativo, una sesión</p>

		<p>especial—destinade un espacio destinado a que cada bancada parlamentaria presente su rendición de cuentas. Durante este espacio esta sesión, cada bancada dispondrá de un tiempo determinado para exponer ante el pleno del Congreso y la ciudadanía sus logros, actividades, gestiones y cumplimiento de promesas electorales, así como los obstáculos y retos encontrados en el ejercicio de su función legislativa. La mesa directiva establecerá los lineamientos y el cronograma correspondiente para garantizar la adecuada organización y desarrollo de este espacio esta sesión.”</p>	<p>institucionales, garantizando el cumplimiento de los mecanismos de acceso a la información para personas con discapacidad de que trata la Ley 1618 de 2013 y demás normas concordantes.</p> <p>Las direcciones administrativas de cada una de las Cámaras, garantizarán los recursos necesarios para la publicación de los informes de gestión de los Congresistas.</p>	<p>institucionales, garantizando el cumplimiento de los mecanismos de acceso a la información para personas con discapacidad de que trata la Ley 1618 de 2013 y demás normas concordantes.</p> <p>Las direcciones administrativas de cada una de las Cámaras, garantizarán los recursos necesarios para la publicación de los informes de gestión de los Congresistas.</p>	
<p>Artículo 8. Las disposiciones contenidas en la presente ley respecto de la realización de espacios de diálogo público estarán a cargo de cada congresista o de la respectiva bancada, según sea el caso, quienes deberán garantizar los recursos para tal fin. No obstante, las direcciones administrativas de Cámara y Senado podrán prestar su colaboración tecnológica para la transmisión del evento de rendición de cuentas a través de los canales virtuales</p>	<p>Artículo 8°. Las disposiciones contenidas en la presente ley respecto de la realización de espacios de diálogo público estarán a cargo de cada congresista o de la respectiva bancada, según sea el caso, quienes deberán garantizar los recursos para tal fin. No obstante, las direcciones administrativas de Cámara y Senado podrán prestar su colaboración tecnológica para la transmisión del evento de rendición de cuentas a través de los canales virtuales</p>	<p>Los textos son idénticos y sin discrepancias.</p>	<p>Artículo 9. Vigencia y Derogatoria. La presente ley entrará en vigencia a partir de su promulgación y deroga el artículo 57 de la Ley 1757 de 2015 y todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 9°. Vigencia y Derogatoria. La presente ley entrará en vigencia a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Se acoge el texto aprobado por el Senado de la República.</p>
<p>TEXTO CONCILIADO DEL PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA NO. 273 DE 2024 SENADO – 157 DE 2023 CÁMARA</p>			<p>PROPOSICIÓN</p>		
<p>Por medio de la cual se promueve una cultura de apertura de la información, transparencia y diálogo entre el Congreso de la República y la ciudadanía, se establecen mecanismos para informar, explicar y dar a conocer la gestión de los Congresistas, y se dictan otras disposiciones.</p>			<p>En atención a las consideraciones descritas, los suscritos conciliadores solicitamos a las plenarios del Senado de la República y de la Cámara de Representantes aprobar el texto conciliado del Proyecto de Ley Estatutaria No. 273 de 2024 Senado - 157 de 2023 Cámara, "Por medio de la cual se promueve una cultura de apertura de la información, transparencia y diálogo entre el Congreso de la República y la ciudadanía, se establecen mecanismos para informar, explicar y dar a conocer la gestión de los Congresistas, y se dictan otras disposiciones", que se transcribe a continuación.</p>		
<p>El Congreso de la República de Colombia</p> <p>Decreto:</p>			<p>Cordialmente,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="876 986 1088 1115">  GERMÁN BLANCO ÁLVAREZ Senador de la República Partido Conservador Colombiano </div> <div data-bbox="1169 1012 1380 1115">  CATHERINE JUVINAO CLAVIJO Representante a la Cámara Partido Alianza Verde </div> </div>		
<p>Artículo 1°. Objeto. La presente ley en el marco del principio de transparencia, tiene por objeto promover una cultura de apertura de la información, transparencia y diálogo entre el Congreso de la República y la ciudadanía, estableciendo mecanismos para informar, explicar y dar a conocer la gestión de los Congresistas; lo cual permite fortalecer los mecanismos de participación ciudadana generando con ello un congreso abierto e inclusivo con la ciudadanía.</p>			<p>j) Rendir cuentas a la ciudadanía de las acciones relacionadas con las obligaciones y responsabilidades congresuales, por medio de un informe de gestión por cada legislatura y el deber de realizar un espacio de diálogo público, virtual o presencial, que versará sobre la información relativa a la función legislativa y constituyente que las Secretarías de cada Comisión y las secretarías de cada Cámara certifican, así como la gestión individual de cada congresista frente a sus funciones de control político, judicial, disciplinaria, electoral, control público y de protocolo.</p>		
<p>Artículo 2°. Rendición de cuentas de los Congresistas. Consiste en el conjunto de acciones, prácticas y procedimientos mediante los cuales los Congresistas de la República informan, explican y dan a conocer, en lenguaje claro y comprensible, los avances y resultados de su gestión congresual a los ciudadanos y las organizaciones de la sociedad civil.</p>			<p>Artículo 4°. Informe de Gestión del Congresista. Cada congresista deberá remitir a la Secretaría General de la respectiva Cámara el informe de gestión, de forma digital, en formato de datos abiertos y en lenguaje claro, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la finalización de cada legislatura. En caso de que hayan sido convocadas sesiones extraordinarias, el término comenzará a contar a partir del último día hábil siguiente de dichas sesiones.</p>		
<p>Los congresistas rendirán cuentas a la ciudadanía sobre su gestión congresual, conforme a los términos establecidos en la presente Ley, la Ley 1757 de 2015, la Ley 1828 de 2017 y las demás disposiciones normativas que regulen la materia.</p>			<p>Las Secretarías Generales de cada Cámara, mediante el uso de herramientas tecnológicas de la información y la comunicación, deberán publicar en formato de datos abiertos el informe de rendición de cuentas en el Sistema de Información Parlamentaria previsto en la Ley 1147 de 2007, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes al recibido del mismo, así mismo, deberán publicar en el perfil de cada congresista en sus páginas web las citaciones a debates de control político o audiencias públicas de comisiones o plenaria de auctoría o coautoría de cada congresista.</p>		
<p>Artículo 3°. Modifíquese el literal j) del artículo 8 de la Ley 1828 de 2017, el cual quedará así:</p>			<p>En caso de que el congresista cuente con canales de comunicación oficiales habilitados a través de redes sociales para la comunicación de su gestión legislativa, deberá publicar el presente informe en alguna de dichas redes sociales, a su elección. Para lo anterior, podrá adaptar su informe de gestión a la respectiva red social.</p>		
<p>ARTÍCULO 8o. DEBERES DEL CONGRESISTA. Además de los consagrados en la Constitución Política y en el Reglamento Interno del Congreso, son deberes de los Congresistas en ejercicio de sus funciones, los siguientes:</p>			<p>Parágrafo 1°. Los Congresistas podrán apoyar su informe utilizando formatos audiovisuales, sistemas de lectura y escritura basados en signos, imágenes y ejemplos ilustrativos, que podrán incluir lenguaje de señas y lenguaje incluyente.</p>		
<p>(...)</p>			<p>Parágrafo 2°. En los eventos de declaración de nulidad de la elección; la renuncia justificada y aceptada por la respectiva corporación; la sanción disciplinaria consistente en destitución, y la pérdida de investidura, los congresistas deberán remitir el informe de gestión a la Secretaría General correspondiente dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la notificación de la resolución que haga efectiva la desvinculación del cargo.</p>		
			<p>Parágrafo 3°. La Mesa Directiva del Congreso de la República, con el apoyo de las Secretarías Generales de cada Cámara, promoverá y realizará espacios de participación efectiva con la ciudadanía para que dentro de los seis (6) meses</p>		

<p>siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, se adopte el diseño y formato único del informe de gestión de los Congresistas.</p> <p>Parágrafo 4º. Se garantizará a los Congresistas el libre y gratuito acceso a los medios públicos y comunitarios de comunicación tanto nacionales, regionales y locales, para dar a conocer sus informes de gestión, de conformidad con la reglamentación expedida por el Gobierno Nacional para tal fin.</p> <p>Parágrafo 5º. Este informe reemplaza al previsto en el parágrafo 2o del artículo 14 de la Ley 1147 de 2007.</p> <p>Parágrafo 6º. El informe de Gestión del Congresista deberá estar planteado en lenguaje claro, sencillo, accesible y comprensible para la ciudadanía.</p> <p>El informe de Gestión del Congresista podrá presentarse junto con una versión de lectura fácil, para mejorar la comprensión de la ciudadanía de la labor congresual.</p> <p>Artículo 5º. Contenido del Informe de Gestión del Congresista. El informe de gestión anual contendrá como mínimo:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Los Proyectos de Ley y/o Proyectos de Acto Legislativo de los cuales es autor, y/o ponente con su título, el estado en que se encuentran, la descripción del proyecto, la materia o temática sobre la cual versa, discriminando aquellos proyectos sobre asuntos de género, y fecha de presentación. b) Las proposiciones y stancias presentadas en las sesiones de Comisiones Constitucionales Permanentes, legales, accidentales y de las Plenarias. c) Las actividades o actuaciones en cumplimiento de sus funciones constituyentes, legislativas, judiciales, ético-disciplinarias, electorales, de control político y de protocolo. d) Los debates de control político y mociones de censura promovidos, especificando los citantes, citados y sus conclusiones. e) Las audiencias públicas y mesas técnicas convocadas o para las cuales ha sido designado(a), y sus conclusiones. f) La gestión ante las entidades del Estado y organismos de control en favor de satisfacer el interés general y/o las necesidades de la población de la circunscripción territorial por el cual fueron elegidos. g) Los viajes internacionales realizados bajo sus funciones congresuales indicando el motivo, la fecha, el origen de la financiación y las conclusiones del viaje. 	<p>h) Los demás contenidos adicionales que determine la Mesa Directiva del Congreso, mediante acto administrativo.</p> <p>Parágrafo. El reporte de las actividades o actuaciones relacionadas con la función electoral se realizará de conformidad con las disposiciones contenidas en el artículo 131 de la Ley 5 de 1992 sobre votación secreta.</p> <p>Artículo 6º. Convocatoria de espacios de diálogo público. Con posterioridad a la entrega del informe de rendición de cuentas al Secretario General de la Cámara correspondiente, cada congresista deberá convocar, organizar y desarrollar dentro de los treinta (30) días calendario siguientes a la fecha de publicación del informe de gestión de la legislatura respectiva, un espacio de diálogo público en el que se dará a conocer el informe de la gestión realizada y sus resultados, con la intervención de ciudadanos y organizaciones sociales.</p> <p>Parágrafo 1º. Los espacios de diálogo público deberán ser convocados por cada Congresista con diez (10) días calendario de antelación, y podrán realizarse de forma presencial o virtual mediante las herramientas de transmisión de la respectiva Corporación o mediante el uso de las tecnologías de la información que cada congresista posea. Será discrecionalidad del congresista determinar la modalidad, metodología y forma de los espacios de diálogo público, los cuales podrán ser audiencias públicas, encuentros territoriales, mesas de trabajo virtuales o presenciales, transmisiones en redes sociales, o cualquiera que se adapte a sus necesidades y electores.</p> <p>En aquellos casos en que los espacios de diálogo público se realicen de manera presencial, los congresistas podrán coordinar la realización de estos espacios con las autoridades territoriales, con la finalidad de hacer uso de las instalaciones de las corporaciones públicas territoriales, asambleas o concejos municipales o distritales, en aras de acercarse a los territorios y la ciudadanía.</p> <p>Cada Congresista deberá comunicar a la Secretaría General, de su cámara respectiva, la realización del espacio público de diálogo de que trata el presente artículo, con el fin de llevar una relación pública de dichas actividades y publicitar su realización en los medios de difusión oficiales de la Cámara que corresponda (Senado de la República o Cámara de Representantes).</p> <p>Parágrafo 2º. Se faculta a los Congresistas para realizar los espacios de diálogo público conjuntamente en bancadas, grupos, bloques, regionalizadas o en territorios, de manera que estos sean visibles en el territorio nacional y/o al que representan, siempre que se garantice que cada congresista pueda informar, explicar y dar a conocer de forma suficiente su informe de gestión. Estos deberán ser puestos a</p>
<p>disposición de la ciudadanía por medios virtuales, con las características dispuestas en la presente Ley.</p> <p>Parágrafo 3º. Los espacios de diálogo público deberán contar con los ajustes razonables para la accesibilidad de las personas con discapacidad. Cada congresista podrá coordinar con las Secretarías Generales de Cámara y Senado, según sea el caso, el apoyo logístico para la realización de dichos ajustes conforme a la reglamentación que expida cada Corporación.</p> <p>Parágrafo 4º. En todo caso, no se podrá hacer uso de las instalaciones de las asambleas o concejos municipales o distritales seis meses antes a la celebración de elecciones.</p> <p>Artículo 7º. Espacios de diálogo público promovidos por las bancadas. De acuerdo a los estatutos y reglamentos vigentes de las organizaciones políticas, los miembros del Congreso de la República, elegidos por un mismo partido, movimiento social o grupo significativo de ciudadanos, que constituyan una bancada, podrán propiciar la realización y generación de espacios de diálogo público presenciales o virtuales para informar, explicar y dar a conocer a los ciudadanos y las organizaciones sociales, las decisiones, determinaciones y directrices fijadas por la bancada.</p> <p>Estos espacios deberán ser visibles por los medios de comunicación institucional del Congreso de la República en todo el territorio nacional y accesibles para toda la ciudadanía, garantizando su transparencia y promoviendo una participación activa en el proceso político.</p> <p>Parágrafo. La mesa directiva del Congreso de la República propiciará, al menos una vez cada periodo legislativo, un espacio destinado a que cada bancada parlamentaria presente su rendición de cuentas. Durante este espacio, cada bancada dispondrá de un tiempo determinado para exponer ante la ciudadanía sus logros, actividades, gestiones y cumplimiento de promesas electorales, así como los obstáculos y retos encontrados en el ejercicio de su función legislativa. La mesa directiva establecerá los lineamientos y el cronograma correspondiente para garantizar la adecuada organización y desarrollo de este espacio.</p> <p>Artículo 8. Las disposiciones contenidas en la presente ley respecto de la realización de espacios de diálogo público estarán a cargo de cada congresista o de la respectiva bancada, según sea el caso, quienes deberán garantizar los recursos para tal fin. No obstante, las direcciones administrativas de Cámara y Senado podrán prestar su colaboración tecnológica para la transmisión del evento de rendición de cuentas a través de los canales virtuales institucionales, garantizando el cumplimiento de los</p>	<p>mecanismos de acceso a la información para personas con discapacidad de que trata la Ley 1618 de 2013 y demás normas concordantes.</p> <p>Las direcciones administrativas de cada una de las Cámaras, garantizarán los recursos necesarios para la publicación de los informes de gestión de los Congresistas.</p> <p>Artículo 9. Vigencia y Derogatoria. La presente ley entrará en vigencia a partir de su promulgación y deroga el artículo 57 de la Ley 1757 de 2015 y todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>De los congresistas,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>GERMÁN BLANCO ÁLVAREZ Senador de la República Partido Conservador Colombiano</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>CATHERINE JUVINAO CLAVIJO Representante a la Cámara Partido Alianza Verde</p> </div> </div>

INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 231 DE 2022 SENADO Y 349 DE 2024 CÁMARA

por medio del cual se garantiza el acceso al servicio público domiciliario de gas combustible por redes en nuevas viviendas de interés social, (VIS), y viviendas de interés prioritario, (VIP).



Bogotá D.C. 12 de junio de 2024

Honorables Congresistas:

IVÁN LEÓNIDAS NAME VÁSQUEZ
Presidente Senado de la República


ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS
Presidente Cámara de Representantes

Asunto: Informe de conciliación al Proyecto de Ley No. 231/2022 Senado - 349/2024 Cámara

Respetados presidentes:

En atención a lo dispuesto por el artículo 161 de la Constitución Política y los artículos 186, 187 y 188 de la Ley 5 de 1992 y la honrosa designación que nos hicieran las Mesas Directivas de ambas células legislativas como integrantes de la Comisión Accidental de conciliación, de manera atenta, nos permitimos rendir informe de conciliación sobre el Proyecto de Ley de la referencia "Por medio del cual se garantiza el acceso al servicio público domiciliario de gas combustible por redes en nuevas viviendas de interés social, VIS, y viviendas de interés prioritario, VIP"

De los honorables Congresistas,



HERNANDO GONZÁLEZ
Representante a la Cámara
Partido Cambio Radical
Conciliador



ANA MARIA CASTAÑEDA GOMEZ
Senadora de la República
Partido Cambio Radical
Conciliadora

INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NO. 231/2022 SENADO - 349/2024 CÁMARA "Por medio del cual se garantiza el acceso al servicio público domiciliario de gas combustible por redes en nuevas viviendas de interés social, VIS, y viviendas de interés prioritario, VIP"

Para cumplir con nuestro cometido, procedimos a realizar un estudio comparativo de los textos aprobados en las respectivas cámaras con el fin de analizar su contenido y encontrar las discrepancias entre los dos textos, a partir de lo cual proponemos un texto que supera las divergencias entre las dos corporaciones.

El Proyecto de Ley No. 231/2022 Senado - 349/2024 Cámara presentó modificaciones a lo largo de su trámite legislativo, razón por la cual, el texto aprobado en la plenaria del Senado de la República difiere del texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes.

El proyecto de ley en mención fue aprobado en segundo debate el 04 de junio del 2024 en la Cámara de Representantes, y el 11 de diciembre del 2023 en la plenaria del Senado de la República.


Teniendo en cuenta lo anterior, se hace necesaria su conciliación a fin de que, una vez se surta el trámite de discusión y votación del presente informe, se proceda a su sanción presidencial y se convierta en Ley de la República.


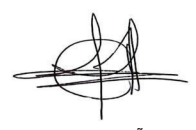
Para facilitar la discusión, a continuación, se presenta un cuadro comparativo de los textos aprobados de manera diferente por las respectivas plenarias, destacando las diferencias que existen entre éstos, e indicando el texto que se propone adoptar:

TEXTO DEFINITIVO PLENARIA DE SENADO	TEXTO DEFINITIVO PLENARIA DE CÁMARA	OBSERVACIONES TEXTO QUE SE ACOGE
"POR MEDIO DEL CUAL SE GARANTIZA EL ACCESO AL SERVICIO PÚBLICO DOMICILIARIO DE GAS COMBUSTIBLE POR REDES EN NUEVAS VIVIENDAS DE INTERÉS SOCIAL, VIS Y VIVIENDAS DE INTERÉS PRIORITARIO, VIP"	"POR MEDIO DE LA CUAL SE GARANTIZA EL ACCESO AL SERVICIO PÚBLICO DOMICILIARIO DE GAS COMBUSTIBLE POR REDES EN VIVIENDAS DE INTERÉS SOCIAL, VIS, Y VIVIENDAS DE INTERÉS PRIORITARIO, VIP".	Se acoge el texto de la Cámara de Representantes.
ARTÍCULO 1º. OBJETO. Garantizar el acceso al servicio público domiciliario esencial de	ARTÍCULO 1º. OBJETO. Garantizar el acceso al servicio público domiciliario esencial de	Se acoge el texto de la Cámara de Representantes.

<p>gas combustible por redes en nuevas viviendas de interés social, VIS, y viviendas de interés prioritario, VIP.</p> <p>ARTÍCULO 2º. DEFINICIONES. Para efectos de la presente Ley se aplicarán las siguientes definiciones:</p> <p>Gas Natural: Es un hidrocarburo resultado de una mezcla de gases ligeros de origen natural. Contiene metano en una proporción de 75% al 95%. Normalmente incluye algunas cantidades variables de otros alcanos como el etano, propano, butano, nitrógeno, dióxido de carbono, sulfuro de hidrógeno, helio y argón.</p> <p>Conexión: Conjunto de bienes que permiten conectar a un usuario residencial con las redes de distribución de gas combustible. La conexión se compone de la acometida, medidor y el regulador.</p> <p>Red interna: Conjunto de redes, tuberías, accesorios y equipos que integran el sistema de suministro del servicio público al inmueble a partir del medidor. Para edificios de propiedad horizontal o condominios, es aquel sistema de suministro del servicio al inmueble a partir del registro de corte general, cuando lo hubiere.</p>	<p>gas combustible por redes en viviendas de interés social, VIS, y viviendas de interés prioritario, VIP.</p> <p>ARTÍCULO 2º. DEFINICIONES. Para efectos de la presente Ley se aplicarán las siguientes definiciones:</p> <p>Gas Natural: Es un hidrocarburo resultado de una mezcla de gases ligeros de origen natural. Contiene metano en una proporción de 75% al 95%. Normalmente incluye algunas cantidades variables de otros alcanos como el etanol, propano, butano, nitrógeno, dióxido de carbono, sulfuro de hidrógeno, helio y argón.</p> <p>Conexión: Conjunto de bienes que permiten conectar a un usuario residencial con las redes de distribución de gas combustible. La conexión se compone de la acometida, medidor y el regulador.</p> <p>Red interna: Conjunto de redes, tuberías, accesorios y equipos que integran el sistema de suministro del servicio público al inmueble a partir del medidor. Para edificios de propiedad horizontal o condominios, es aquel sistema de suministro del servicio al inmueble a partir del registro de corte general, cuando lo hubiere.</p>	<p>Se acoge el texto de la Cámara de Representantes.</p> <p>Gas Combustible por redes: Es cualquier gas que pertenezca a una de las dos familias de gases combustibles (gas natural y gas licuado de petróleo por redes) y cuyas características permiten su empleo en artefactos a gas, según lo establecido en la Norma Técnica Colombiana NTC-3527, o aquellas que la modifiquen, sustituyan o complementen.</p> <p>Servicio Público Domiciliario de Gas Combustible por redes: Es la conducción de gas combustible a través de redes de tubería, desde las Estaciones Reguladoras de Puerta de Ciudad, o desde una Estación de Transferencia de Custodia de Distribución o desde un Tanque de Almacenamiento, hasta la conexión de un usuario, en concordancia con la definición del numeral 14.28 del Artículo 14 de la Ley 142 de 1994.</p> <p>Gas Licuado de Petróleo (GLP): Es una mezcla de hidrocarburos livianos constituidos principalmente propano y butano, extraídos del procesamiento del gas natural y refinamiento del petróleo, gaseosos en condiciones atmosféricas, que se licúan fácilmente por enfriamiento o compresión.</p> <p>Gas Combustible por redes: Es cualquier gas que pertenezca a una de las dos familias de gases combustibles (gas natural y gas licuado de petróleo por redes) y cuyas características permiten su empleo en artefactos a gas, según lo establecido en la Norma Técnica Colombiana NTC-3527, o aquellas que la modifiquen, sustituyan o complementen.</p> <p>Servicio Público Domiciliario de Gas Combustible por redes: Conjunto de actividades ordenadas a la distribución de gas combustible, por tubería u otro medio, desde un sitio de acopio de grandes volúmenes o desde un gasoducto central hasta la instalación de un consumidor final, incluyendo su conexión y medición.</p> <p>Gas Licuado de Petróleo (GLP): Es una mezcla de hidrocarburos livianos constituidos principalmente propano y butano, extraídos del procesamiento del gas natural y refinamiento del petróleo, gaseosos en condiciones atmosféricas, que se licúan fácilmente por enfriamiento o compresión.</p> <p>Acometida. Derivación de la red local del servicio respectivo que llega hasta el registro de corte del inmueble. En edificios de propiedad horizontal o condominio, la acometida llega</p>
--	--	---

	<p>hasta el registro de corte general.</p> <p>Acometida Fraudulenta. Cualquier derivación de la red local, o de otra acometida del correspondiente servicio, efectuada sin autorización del prestador del servicio.</p> <p>Centro de Mediación de Gas. Conjunto de elementos formados por el medidor de gas, regulador de presión y la válvula de corte general.</p> <p>Medidor de Gas. Dispositivo que registra el volumen de gas que ha pasado a través de él.</p>		<p>viviendas de interés social, VIS, y viviendas de interés prioritario, VIP.</p> <p>Dentro de los doce meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley el Gobierno Nacional reglamentará el mecanismo para hacer efectiva la entrega del subsidio a los usuarios beneficiarios.</p> <p>El 30% del valor de la Conexión se incluirá dentro de valor de la vivienda a financiar por parte de entidad financiera o a pagar por directamente por parte del usuario beneficiario.</p>	<p>viviendas de interés social, VIS, y viviendas de interés prioritario, VIP.</p> <p>Dentro de los doce meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Minas y Energía reglamentará el mecanismo para hacer efectiva la entrega del subsidio a los hogares beneficiarios.</p> <p>El 30% del valor de la Conexión e instalación de la red interna se incluirá dentro de valor de la vivienda a financiar por parte de entidad financiera o a pagar por directamente por parte del usuario beneficiario. De conformidad con lo establecido en las disposiciones aplicables, en especial las relativas al régimen de servicios públicos y de los derechos de los usuarios.</p>	
<p>ARTÍCULO 3°. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Esta Ley aplica para todos los proyectos VIS y VIP que se construyan en zonas donde existan redes de distribución de gas combustible y el propietario sea un sujeto de especial protección.</p>	<p>ARTÍCULO 3°. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Esta Ley aplica para los hogares que adquieran, construyan o adecuen vivienda VIS y VIP, requieran el subsidio y cumplan los requisitos de focalización que el Gobierno nacional reglamentará a través del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio y el Ministerio de Minas y Energía.</p>	<p>Se acoge el texto de la Cámara de Representantes.</p>	<p>Parágrafo 1. El valor de la conexión e instalación interna para el servicio de gas combustible por redes en las viviendas VIS y VIP existentes a la entrada en vigencia de la presente Ley se podrá cubrir con recursos del Fondo Especial Cuota de Fomento o del Fondo Único de Soluciones Energéticas, FONENERGIA, siguiendo los procedimientos que apliquen para el acceso a recursos de estos Fondos.</p>	<p>Parágrafo 1°. El valor de la conexión e instalación interna para el servicio de gas combustible por redes en las viviendas VIS y VIP existentes a la entrada en vigencia de la presente Ley se podrá cubrir con recursos del Fondo Especial Cuota de Fomento o del Fondo Único de Soluciones Energéticas, FONENERGÍA, siguiendo los procedimientos que apliquen para el acceso a recursos de estos Fondos.</p>	
<p>ARTÍCULO 4°. FINANCIACIÓN DE CONEXIÓN Y RED INTERNA. El Gobierno Nacional garantizará los recursos para subsidiar el 70% del valor de la conexión e instalación interna para el servicio público domiciliario de gas combustible por redes en las nuevas</p>	<p>ARTÍCULO 4°. FINANCIACIÓN DE CONEXIÓN Y RED INTERNA. El Gobierno Nacional garantizará los recursos para subsidiar hasta el 70% del valor de la conexión e instalación interna para el servicio público domiciliario de gas combustible por redes en las nuevas</p>	<p>Se acoge el texto de Senado.</p>	<p>Parágrafo 2. El Ministerio de Minas y Energía, o quien este</p>	<p>Parágrafo 2°. El Ministerio de Minas y Energía, o quien este</p>	
<p>delegue, establecerá (i) el valor máximo de la conexión y la red interna que será sujeto del subsidio del 70% y de la financiación del 30%; y (ii) los criterios y procedimientos para definir los proyectos de VIS y VIP sobre los cuales se garantizará el subsidio del 70%. Criterios de focalización que se determinarán en concordancia con el ingreso per cápita de la familia y la clasificación SISBEN.</p>	<p>delegue, establecerá el valor máximo de la conexión y la red interna que será sujeto del subsidio de la financiación restante o a cargo del hogar beneficiario cuando no se requiera.</p> <p>Parágrafo 3°. El Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio establecerán los criterios y procedimientos para que los hogares solo reciban el subsidio por única vez.</p> <p>Parágrafo 4°. Las erogaciones derivadas de la aplicación de la presente ley deben sujetarse a las disponibilidades existentes tanto en el Marco Fiscal de Mediano Plazo, como en el Marco de Gasto de Mediano Plazo de los sectores responsables de su cumplimiento.</p>		<p>por la ley para la financiación de VIS Y VIP de que trata la presente ley.</p>	<p>por la ley para la financiación de VIS Y VIP de que trata la presente ley.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Minas y Energía establecerá un sistema de monitoreo y evaluación periódica para asegurar que los subsidios y las instalaciones de gas cumplan con los objetivos de la ley y para identificar áreas de mejora.</p>	
<p>ARTÍCULO 5. ENTREGA DE CONEXIÓN E INSTALACIÓN INTERNA. Cuando el Gobierno Nacional haya subsidiado el valor de la conexión y la instalación interna para el servicio de gas combustible por redes en las nuevas viviendas VIS y VIP en los términos establecidos en el Artículo 3, los constructores de dichas viviendas deberán entregarlas con las respectivas conexiones e instalaciones. En ningún caso, el costo de lo subsidiado podrá ser trasladado al usuario, ni exceder el tope establecido</p>	<p>ARTÍCULO 5°. ENTREGA DE CONEXIÓN E INSTALACIÓN INTERNA. Cuando el Gobierno Nacional haya subsidiado el valor de la conexión y la instalación interna para el servicio de gas combustible por redes en las nuevas viviendas VIS y VIP en los términos establecidos en el Artículo 3, los constructores de dichas viviendas deberán entregarlas con las respectivas conexiones e instalaciones. En ningún caso, el costo de lo subsidiado podrá ser trasladado al usuario, ni exceder el tope establecido</p>	<p>Se acoge el texto de la Cámara de Representantes.</p>	<p>ARTÍCULO 6. MEJORA EN CALIDAD DE VIDA DE USUARIOS VIS Y VIP. El Gobierno Nacional a través de Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio emitirá planes y programas que fomenten distintos usos del gas combustible por redes como calefacción y refrigeración por parte de usuarios residenciales en viviendas VIS y VIP.</p>	<p>ARTÍCULO 6°. FOMENTO DE OTROS USOS. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Minas y energía y Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio fomentará, en un aplazo no mayor a seis (6) meses después de la entrada en vigencia de la presente Ley, los distintos usos del gas combustible por redes como la instalación de al menos un punto de conexión adicional con el fin de que los hogares residenciales en viviendas VIS y VIP puedan acceder a la instalación de otros usos, en condiciones de eficiencia y seguridad.</p>	<p>Se acoge el texto de la Cámara de Representantes.</p>
			<p>ARTÍCULO NUEVO. El Gobierno Nacional gestionará y ejecutará las acciones a que haya lugar, a fin de fomentar la garantía de acceso, cobertura y prestación efectiva del servicio público domiciliario de gas combustible en las nuevas viviendas de interés social, VIS,</p>		<p>Se acoge el texto de la Cámara de Representantes.</p>

	y viviendas de interés prioritario, VIP, ubicadas en las zonas rurales del país.		Igualmente, la Comisión autoriza a realizar la reenumeración de los artículos y corrección de errores tipográficos, en caso de ser necesario. Dadas las anteriores consideraciones, los suscritos nos permitimos proponer ante las plenarias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, el texto conciliado del Proyecto de Ley No. 231/2022 Senado - 349/2024 Cámara "Por medio del cual se garantiza el acceso al servicio público domiciliario de gas combustible por redes en nuevas viviendas de interés social, VIS, y viviendas de interés prioritario, VIP", que a continuación se transcribe.
	ARTÍCULO NUEVO. Garantía de Sostenibilidad Fiscal para la implementación de la presente ley, las entidades señaladas, asignarán en sus presupuestos y planes de inversión los recursos necesarios que garanticen el cumplimiento de la misma, los ajustes presupuestales considerados en este artículo se harán de forma progresiva y al margen del marco fiscal a mediano y largo plazo.	Se acoge el texto de la Cámara de Representantes.	De los honorables Congresistas,
	ARTÍCULO NUEVO. En ningún caso los costos de instalación de la red interna se cubrirán con el subsidio de que habla el artículo 4.	No se acoge.	
ARTÍCULO 7. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	ARTÍCULO 7°. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	El texto de este artículo se mantuvo sin modificaciones en su redacción en ambas Cámaras.	HERNANDO GONZÁLEZ Representante a la Cámara Partido Cambio Radical Conciliador
TEXTO CONCILIADO DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 231/2022 SENADO - 349/2024 CÁMARA "Por medio de la cual se garantiza el acceso al servicio público domiciliario de gas combustible por redes en viviendas de interés social, VIS, y viviendas de interés prioritario, VIP"			Gas Licuado de Petróleo (GLP): Es una mezcla de hidrocarburos livianos constituidos principalmente propano y butano, extraídos del procesamiento del gas natural y refinamiento del petróleo, gaseosos en condiciones atmosféricas, que se licúan fácilmente por enfriamiento o compresión.
ARTÍCULO 1°. OBJETO. Garantizar el acceso al servicio público domiciliario esencial de gas combustible por redes en viviendas de interés social, VIS, y viviendas de interés prioritario, VIP.			Acometida. Derivación de la red local del servicio respectivo que llega hasta el registro de corte del inmueble. En edificios de propiedad horizontal o condominio, la acometida llega hasta el registro de corte general.
ARTÍCULO 2°. DEFINICIONES. Para efectos de la presente Ley se aplicarán las siguientes definiciones:			Acometida Fraudulenta. Cualquier derivación de la red local, o de otra acometida del correspondiente servicio, efectuada sin autorización del prestador del servicio.
Gas Natural: Es un hidrocarburo resultado de una mezcla de gases ligeros de origen natural. Contiene metano en una proporción de 75% al 95%. Normalmente incluye algunas cantidades variables de otros alcanos como el etanol, propano, butano, nitrógeno, dióxido de carbono, sulfuro de hidrógeno, helio y argón.			Centro de Mediación de Gas. Conjunto de elementos formados por el medidor de gas, regulador de presión y la válvula de corte general.
Conexión: Conjunto de bienes que permiten conectar a un usuario residencial con las redes de distribución de gas combustible. La conexión se compone de la acometida, medidor y el regulador.			Medidor de Gas. Dispositivo que registra el volumen de gas que ha pasado a través de él.
Red interna: Conjunto de redes, tuberías, accesorios y equipos que integran el sistema de suministro del servicio público al inmueble a partir del medidor. Para edificios de propiedad horizontal o condominios, es aquel sistema de suministro del servicio al inmueble a partir del registro de corte general, cuando lo hubiere.			ARTÍCULO 3°. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Esta Ley aplica para los hogares que adquieran, construyan o adecuen vivienda VIS y VIP, requieran el subsidio y cumplan los requisitos de focalización que el Gobierno nacional reglamentará a través del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio y el Ministerio de Minas y Energía.
Gas Combustible por redes: Es cualquier gas que pertenezca a una de las dos familias de gases combustibles (gas natural y gas licuado de petróleo por redes) y cuyas características permiten su empleo en artefactos a gas, según lo establecido en la Norma Técnica Colombiana NTC-3527, o aquellas que la modifiquen, sustituyan o complementen.			ARTÍCULO 4°. FINANCIACIÓN DE CONEXIÓN Y RED INTERNA. El Gobierno Nacional garantizará los recursos para subsidiar el 70% del valor de la conexión e instalación interna para el servicio público domiciliario de gas combustible por redes en las nuevas viviendas de interés social, VIS, y viviendas de interés prioritario, VIP. Dentro de los doce meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley el Gobierno Nacional reglamentará el mecanismo para hacer efectiva la entrega del subsidio a los usuarios beneficiarios. El 30% del valor de la Conexión se incluirá dentro de valor de la vivienda a financiar por parte de entidad financiera o a pagar por directamente por parte del usuario beneficiario.
Servicio Público Domiciliario de Gas Combustible por redes: Conjunto de actividades ordenadas a la distribución de gas combustible, por tubería u otro medio, desde un sitio de acopio de grandes volúmenes o desde un gasoducto central hasta la instalación de un consumidor final, incluyendo su conexión y medición.			Parágrafo 1. El valor de la conexión e instalación interna para el servicio de gas combustible por redes en las viviendas VIS y VIP existentes a la entrada en vigencia de la presente Ley se podrá cubrir con recursos del Fondo Especial Cuota de

<p>Fomento o del Fondo Único de Soluciones Energéticas, FONENERGÍA, siguiendo los procedimientos que apliquen para el acceso a recursos de estos Fondos.</p> <p>Parágrafo 2. El Ministerio de Minas y Energía, o quien este delegue, establecerá (i) el valor máximo de la conexión y la red interna que será sujeto del subsidio del 70% y de la financiación del 30%; y (ii) los criterios y procedimientos para definir los proyectos de VIS y VIP sobre los cuales se garantizará el subsidio del 70%. Criterios de focalización que se determinarán en concordancia con el ingreso per cápita de la familia y la clasificación SISBEN.</p> <p>ARTÍCULO 5°. ENTREGA DE CONEXIÓN E INSTALACIÓN INTERNA. Cuando el Gobierno Nacional haya subsidiado el valor de la conexión y la instalación interna para el servicio de gas combustible por redes en las nuevas viviendas VIS y VIP en los términos establecidos en el Artículo 3, los constructores de dichas viviendas deberán entregarlas con las respectivas conexiones e instalaciones. En ningún caso, el costo de lo subsidiado podrá ser trasladado al usuario, ni exceder el tope establecido por la ley para la financiación de VIS Y VIP de que trata la presente ley.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Minas y Energía establecerá un sistema de monitoreo y evaluación periódica para asegurar que los subsidios y las instalaciones de gas cumplan con los objetivos de la ley y para identificar áreas de mejora.</p> <p>ARTÍCULO 6°. FOMENTO DE OTROS USOS. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Minas y energía y Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio fomentará, en un plazo no mayor a seis (6) meses después de la entrada en vigencia de la presente Ley, los distintos usos del gas combustible por redes como la instalación de al menos un punto de conexión adicional con el fin de que los hogares residenciales en viviendas VIS y VIP puedan acceder a la instalación de otros usos, en condiciones de eficiencia y seguridad.</p> <p>ARTÍCULO 7°. El Gobierno Nacional gestionará y ejecutará las acciones a que haya lugar, a fin de fomentar la garantía de acceso, cobertura y prestación efectiva del servicio público domiciliario de gas combustible en las nuevas viviendas de interés social, VIS, y viviendas de interés prioritario, VIP, ubicadas en las zonas rurales del país.</p> <p>ARTÍCULO 8°. Garantía de Sostenibilidad Fiscal para la implementación de la presente ley, las entidades señaladas, asignarán en sus presupuestos y planes de</p>	<p>inversión los recursos necesarios que garanticen el cumplimiento de la misma, los ajustes presupuestales considerados en este artículo se harán de forma progresiva y al margen del marco fiscal a mediano y largo plazo.</p> <p>ARTÍCULO 9°. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>HERNANDO GONZÁLEZ Representante a la Cámara Partido Cambio Radical Conciliador</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>ANA MARIA CASTAÑEDA GOMEZ Senadora de la República Partido Cambio Radical Conciliadora</p> </div> </div>
--	--

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA EL PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 205 DE 2023 SENADO

por medio de la cual se fortalecen las medidas de control y ejecución de políticas públicas para la reducción de los siniestros viales.

Bogotá D.C., 18 de junio de 2024.

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

REFERENCIA:	PROYECTO DE LEY 205 DE 2023 SENADO «POR MEDIO DE LA CUAL SE FORTALECEN LAS MEDIDAS DE CONTROL Y EJECUCIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA REDUCCIÓN DE LOS SINIESTROS VIALES».
ASUNTO:	INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE.

En cumplimiento de la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República presento informe de ponencia para el primer debate del Proyecto de Ley 205 de 2023 Senado «Por medio de la cual se fortalecen las medidas de control y ejecución de políticas públicas para la reducción de los siniestros viales».

Atentamente,


JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
 SENADOR DE LA REPÚBLICA

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El Proyecto de Ley 205 de 2023 Senado «Por medio de la cual se fortalecen las medidas de control y ejecución de políticas públicas para la reducción de los siniestros viales» es de iniciativa parlamentaria, de autoría de los senadores Antonio José Correa Jiménez, Julio Elías Chagüi Flórez, Juan Carlos Garcés Rojas, José Alfredo Gnecco Zuleta y Julio Alberto Elías Vidal; y de los representantes Teresa Enríquez Rosero, Alfredo Ape Cuello Baute y Diego Fernando Caicedo Navas.

Fue presentado en la Secretaría del Senado de la República el 28 de noviembre de 2023 y publicado en la Gaceta 1703 del 4 de diciembre de 2023

El proyecto fue remitido a la Comisión Sexta 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 21 de febrero de 2024.

Con el objeto de recibir las opiniones técnicas respectivas, el proyecto fue remitido al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, al Ministerio de Transporte y a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

II. TEXTO DE LA INICIATIVA

El articulado del proyecto de ley radicado es el siguiente:

PROYECTO DE LEY 205 DE 2023 SENADO

POR MEDIO DE LA CUAL SE FORTALECEN LAS MEDIDAS DE CONTROL Y EJECUCIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA REDUCCIÓN DE LOS SINIESTROS VIALES

EL CONGRESO DE COLOMBIA

ARTÍCULO 1°. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificada por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, el cual quedará así:

ARTÍCULO 3. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:

El Ministro de Transporte.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial

<p>Los Gobernadores y los Alcaldes.</p> <p>Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.</p> <p>La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.</p> <p>Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.</p> <p>La Superintendencia General de Puertos y Transporte.</p> <p>Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 50 de este artículo.</p> <p>Los Agentes de Tránsito y Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.</p> <p>PARÁGRAFO 2. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Las Autoridades y los organismos de tránsito; las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia General de Puertos y Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 4. La facultad de Autoridad de Tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.</p> <p>PARÁGRAFO 5. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de Autoridad de Tránsito.</p> <p>PARÁGRAFO 6. <u>La Agencia Nacional de Seguridad Vial ejercerá Inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros.</u></p> <p>ARTÍCULO 2º. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 2. AUTORIDAD. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación, ejecución, control de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. <u>Coordina a los organismos de tránsito, Inspecciona, Vigila y Controla a las</u></p>	<p>entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.</p> <p>ARTÍCULO 3º. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así: ARTÍCULO 3. OBJETO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto <u>la planificación, ejecución, articulación y control de la seguridad vial del país. Será la encargada de la ejecución, vigilancia y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.</u></p> <p>ARTÍCULO 4º. Modifíquese el artículo 9 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 9. FUNCIONES. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá las siguientes funciones:</p> <p>(..)</p> <p>1. De planificación</p> <p><u>1.7 Establecer alianzas de cooperación internacional con organismos gubernamentales, no gubernamentales, empresas privadas y demás actores internacionales interesados para el fortalecimiento en la estrategia de seguridad vial en el país.</u></p> <p>(..)</p> <p>4. De control</p> <p><u>4.10 Ejercer Inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros.</u></p> <p><u>4.11. Coordinar y ejercer operativos de control en vías nacionales con el acompañamiento operativo y administrativo de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.</u></p> <p>(..)</p> <p>5. Campañas de concientización y educación</p> <p><u>5.6 Capacitar a los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital para propender para que estos realicen las campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país, estableciendo metas de obligatorio cumplimiento para la difusión de los contenidos.</u></p> <p>(..)</p>
<p>6. Infraestructura</p> <p><u>6.3 Intervenir con obras públicas para la prevención de la siniestralidad vial en acuerdo con los departamentos, distritos y municipios; partiendo de estudios técnicos de acuerdo con los índices de siniestralidad y concurrencia de los tramos a intervenir.</u></p> <p>(..)</p> <p>7. Coordinación y consulta</p> <p><u>7.7. Coordinar y articular operativos de control en vía con los organismos de tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.</u></p> <p><u>7.8. Hacer presencia territorial a nivel nacional para guiar las acciones de planificación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial con los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.</u></p> <p>(..)</p> <p>ARTÍCULO 5º. Modifíquese el artículo 10 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 10. ESTRUCTURA. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Consejo Directivo 2. Dirección General 3. Secretaría General 4. Dirección de Comportamiento 5. Dirección de Infraestructura y Vehículos 6. Dirección de Coordinación Interinstitucional y Cooperación <u>Internacional</u> <p><u>6.1. Subdirecciones territoriales.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial <u>8. Dirección de Inspección, Vigilancia y Control</u> 	<p>ARTÍCULO 6º. La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá modificar su planta de personal y estructura organizacional, siempre y cuando la misma se realice a costo cero o genere ahorros en los gastos de la entidad, en concordancia con el Plan de Austeridad del Gasto del Gobierno Nacional.</p> <p>ARTÍCULO 7º. BANCO DE PROYECTOS DE SEGURIDAD VIAL: Créese un banco de proyectos de seguridad vial, administrado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y financiado con el Fondo Nacional de Seguridad Vial y presupuesto de entes territoriales intervenidos. Los gobernadores y alcaldes postularán proyectos en el banco en mención, los cuales se evaluarán y viabilizarán de acuerdo con un comité evaluador de la ANSV.</p> <p>PARÁGRAFO: Los proyectos estarán enfocados exclusivamente en la prevención de los siniestros viales, a través de obras públicas tales como: glorietas, pasos seguros, puentes peatonales, señalización, alumbrado público y demás intervenciones que se consideren pertinentes para la mejora de la seguridad vial.</p> <p>ARTÍCULO 8º. Autorícese al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte para que en el término de seis (6) meses reglamente lo relacionado con la presente ley.</p> <p>ARTÍCULO 9º. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.</p> <p>III. OBJETO Y JUSTIFICACIÓN GENERAL DE LA INICIATIVA</p> <p>El proyecto de ley tiene como objetivo general fortalecer y redefinir nuevas medidas de control para la seguridad vial en el país. Cuenta con dos elementos claves para esto:</p> <p>En primer lugar, amplía las competencias y funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Por medio de modificaciones a la estructura de la ANSV, con nuevas responsabilidades en la planificación, ejecución, inspección, vigilancia y control de las políticas y medidas de seguridad vial. Además, se busca que tenga la capacidad de establecer mecanismos de cooperación internacional y coordinación interinstitucional para mejorar la seguridad vial.</p> <p>Por otro lado, se crea un banco de proyectos de seguridad vial, financiado por el Fondo Nacional de Seguridad Vial y presupuestos territoriales, destinado a la implementación de obras públicas que prevengan siniestros viales. Este proyecto de ley busca que con las nuevas funciones asignadas a la ANSV pueda supervisar eficazmente a las entidades públicas y privadas involucradas, promoviendo una infraestructura adecuada y campañas de concientización y educación en seguridad vial, para reducir los accidentes de tránsito y proteger la vida.</p>

1. APARTES RELEVANTES DE LA EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En relación con el objeto y justificación del proyecto, ténganse en cuenta los siguientes apartes expresados en la exposición de motivos:

La presente ley tiene por objeto ampliar la competencia de la Agencia Nacional de Seguridad Vial en lo referente a la ejecución de las políticas públicas, las medidas de Inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial. Esto, con el fin de que la entidad tenga mayores herramientas para la reducción de los siniestros viales y pueda rendir cuentas frente a los índices anuales de siniestralidad. Lo anterior, alineado con el PNSV 2022 – 2031 en línea con las áreas de acción infraestructuras seguras, vehículos seguros, gobernanza y cumplimiento de las normas.

De esta manera, la ANSV además de dar línea de política pública generará planes de inversión en tramos con alta siniestralidad, ejercerá IVC a los CDA, escuelas de conducción, empresas de transporte de carga y demás entidades relacionadas con la seguridad vial. Esto, debido a que la Superintendencia de Puertos y Transporte ya ejerce IVC en los Organismos de Tránsito, pero no tiene la capacidad administrativa y el conocimiento técnico para dar cumplimiento al PNSV 2022 – 2031 entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial.

Así mismo, se reafirma que, de acuerdo con su conocimiento técnico a través del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, esta debe dar línea de las intervenciones en vía en articulación con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Por otro lado, se crea el banco de proyectos de seguridad vial que financiará obras públicas que requieren intervenciones prioritarias que se consideren pertinentes para la mejora de la seguridad vial. Por último, con miras a captar recursos, conocimientos y buenas prácticas internacionales, se exhorta a la necesidad de que esta entidad tenga un enfoque en la cooperación internacional.

(...)

La seguridad vial no es un tema de menor importancia, ha tomado protagonismo a nivel internacional y nacional. Según el último Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial en el mundo elaborado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), el cual evaluó 178 países, determinó que:

- La mortalidad por causa del tránsito sigue siendo un importante problema de salud pública, continúan en crecimiento, con un promedio anual de 1,35 millones de muertes.
- Las lesiones causadas por el tránsito son ahora la principal causa de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años.
- Los usuarios vulnerables como los peatones, ciclistas y usuarios de vehículos de motor de dos o tres ruedas, suman en conjunto alrededor de la mitad de todas las víctimas mortales por siniestros viales en el mundo, sin embargo, para algunos países esta cifra se puede concentrar entre 70 y 80% de las muertes totales.
- Las tasas más altas de mortalidad por 100.000 habitantes corresponden a los países de ingresos bajos y medianos. El riesgo de morir es tres veces mayor en los países de bajos ingresos que en los países de altos ingresos por siniestros viales.
- Las tasas son más altas en África (26,6 por 100.000 habitantes) y más bajas en Europa (9,3 por 100.000 habitantes), en nuestra región de las Américas, se tiene la segunda tasa más baja de mortalidad en el tráfico entre las regiones de la OMS, con una tasa de 15,6 por cada 100.000 personas.

- Los esfuerzos de seguridad vial existentes se han implementado en algunos países de ingresos medios y altos.
- Los progresos en seguridad vial en gran medida se atribuyen a una mejor legislación sobre los factores de riesgo:
 - El exceso de velocidad
 - **Supervisión efectiva a los modos de tránsito**
 - Embriaguez
 - El uso de cinturones de seguridad, cascos de motocicleta y sistemas de retención para niños;
 - **Infraestructura más segura como construcción andenes y carriles especiales para ciclistas y motociclistas;**
 - **Vehículos más seguros, como las que exigen el control electrónico y el frenado avanzado;**
- Mejor asistencia y cuidado después del siniestro de tránsito.
- En muchos países, los marcos institucionales están poco desarrollados o cuentan con pocos recursos para ser eficaces.
- Una estrategia nacional sobre seguridad vial debe contar con metas precisas y fondos suficientes.
- **Sólo el 47% tiene leyes relacionadas con los factores anteriores, el resto de los países disponen de un marco legislativo básico para la seguridad vial.**

Es de mencionar que, desde el 31 de agosto de 2020, la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la resolución A/RES/74/299 sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. La resolución se basó en la Declaración de Estocolmo acordada en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial en febrero de 2020, comentada en el numeral 1.1.4 del presente documento. En la resolución se proclaman 40 puntos de interés para el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, a continuación, se destacan los puntos principales:

- Proclamación de una segunda década de acción para la seguridad vial 2021 – 2030, cuyo nuevo objetivo es reducir las muertes y lesiones por siniestros viales en un 50% para 2030.
- Se le solicita a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que, en cooperación con otros asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otros interesados, preparen un plan de acción 2021-2030.
- Garantizar el compromiso y la responsabilidad al más alto nivel político posible para mejorar la seguridad vial y a que elaboren o pongan en práctica estrategias y planes de seguridad vial en los que participen todos los interesados pertinentes.
- Invita a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de aprobar legislación amplia sobre los principales factores de riesgo, como la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de sujeción infantil y cascos, la conducción en estado de ebriedad y el exceso de velocidad,
- Alienta a los Estados Miembros a que consideren la posibilidad de incluir la seguridad vial como elemento esencial de la planificación del uso de la tierra, el diseño de las calles, los sistemas de transporte y la gobernanza, teniendo presentes las necesidades de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito urbanas y rurales, entre otras cosas mediante la promoción de un enfoque de sistemas seguros, vinculándola a las cuestiones ambientales, de movilidad, de igualdad, de género.

- Promoción de medios de transporte de calidad, ambientalmente racionales, seguros, accesibles y asequibles, especialmente el transporte público y no motorizado, y para proteger y promover activamente la seguridad de los peatones y la movilidad de los ciclistas.
- Atención especial a los usuarios vulnerables de las carreteras, incluidos los niños y los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad.
- Atención, rehabilitación y reinserción social de las víctimas de siniestros de tránsito.
- Invita a los Estados Miembros a que sigan invirtiendo en la seguridad vial a todos los niveles, entre otras cosas asignando presupuestos específicos suficientes para el mejoramiento institucional y de la infraestructura de la seguridad vial.

A nivel Colombia, se adoptó el Plan Nacional de Seguridad Vial – PNSV 2022 - 2031, adoptado mediante Decreto 1430 de 2022, el cual tiene como propósito modernizar la política de seguridad vial del país de acuerdo con las directrices de carácter internacional, encaminadas a adoptar el enfoque: “Sistema Seguro”, establecer lineamientos que contribuyan con la armonización de la seguridad vial y la planificación del territorio, y definir el derrotero de la política de Estado en esta materia, para el mediano y el largo plazo, con horizonte al año 2031.

El Plan Nacional, fortalece la premisa principal orientada a que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial, al adoptar como objetivo “Proteger juntos la vida e integridad de los actores viales ante los riesgos derivados de la siniestralidad vial”. Ahora bien, en articulación con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, y en particular con el Objetivo No 3 Salud y Bienestar, específicamente Objetivo 3.6 relacionado con la seguridad vial, ratificado a través de la Declaración de Estocolmo y establecido como el objetivo del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, el país trabajará de forma conjunta en la consecución de la siguiente meta: “Reducir las muertes y lesiones causadas por siniestros viales por lo menos en un 50 % para el 2030”.

Para alcanzar esta meta, el PNSV 2022 – 2031 considera.

1. Fomentar las velocidades seguras en las vías del país.
2. Ascender hacia tecnologías vehiculares seguras, para vehículos nuevos y aumentar las condiciones de seguridad de los vehículos en operación.
3. **Proteger la vida desde el diseño, construcción, mejoramiento, conservación y operación de la infraestructura vial.**
4. Incentivar los comportamientos seguros por parte de los actores viales.
5. **Consolidar el cumplimiento de las normas de seguridad vial como estrategia fundamental para la protección de la vida.**
6. Fortalecer la política de atención integral y rehabilitación a víctimas de siniestros viales.
7. Implementar principios de gobernanza y fortalecer el desarrollo de políticas territoriales para la gestión de la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro.

8. Consolidar la gestión del conocimiento sobre la siniestralidad vial como base para la definición y ejecución de políticas de seguridad vial.

El PNSV adopta el Sistema Seguro, como el enfoque que continuará guiando la gestión de la seguridad vial, teniendo como premisa el reconocimiento del valor de la vida, por lo que ningún ser humano debe perder la vida o sufrir lesiones graves por causa de un siniestro vial. En este sentido la planeación e implementación de planes, programas y proyectos en la materia tendrán en consideración que:

- El ser humano comete errores que pueden originar siniestros viales o incrementar su severidad; sin embargo, la vida y la integridad humana constituyen un precio inadmisible por dichos errores.
- El ser humano tiene una capacidad limitada para tolerar las energías liberadas en un siniestro vial. Este precepto, junto con el anterior, soportan la necesidad de planear e implementar sistemas indulgentes con el ser humano.
- La seguridad vial es una responsabilidad compartida entre el sector público, privado, academia, y actores viales en general.
- Es determinante involucrar a todos los actores corresponsables, a partir de la priorización de la seguridad vial en la planeación e implementación de los diferentes elementos de un sistema seguro, así como la apropiación del autocuidado y la conciencia social del derecho que tenemos todos al disfrute seguro de la vía.
- La gestión de la seguridad vial debe ser proactiva.
- La actuación integral y sistémica en diversas áreas aumenta la protección de los actores viales.

En ese sentido, se presentan ocho (8) áreas de acción para consolidar el enfoque sistema seguro en Colombia:

- **Comportamiento Seguro:** Se plantean acciones integrales que permitan una mejor interacción de los distintos actores de la movilidad, permitiéndoles realizar el uso del sistema vial sin riesgos.
- **Velocidades seguras:** Se deben establecer límites de velocidad que deben contemplar los riesgos de la infraestructura y se deben promover las velocidades adecuadas para la reducción de las heridas graves o fatalidades.
- **Atención integral a víctimas:** Promoviendo mecanismos y herramientas que permitan la adecuada atención médica, psicológica y social a las víctimas de siniestros viales.
- **Infraestructuras seguras:** Los cuales se deben diseñar, construir y mantener con el fin de reducir el riesgo de accidentes y minimizar sus consecuencias.
- **Vehículos seguros:** El cual involucra el diseño y mantenimiento de los vehículos para reducir el riesgo de accidentes.
- **Gobernanza:** Definiendo mecanismos que faciliten la interacción entre la acción institucional y el accionar de los actores viales locales, de tal forma que la disminución de la siniestralidad sea impulsada por la interacción entre el sector privado y público.
- **Gestión del conocimiento:** Promover actividades que permitan la adquisición, sistematización, gestión y transferencia de información entre los diferentes actores viales, de

tal forma que se puedan tomar acciones que disminuyan la siniestralidad vial con base en información local, veraz y relevante.

- **Cumplimiento de las normas:** Promoción de la vigilancia y el control del cumplimiento de las normas de tránsito en materia de seguridad vial y definición de mecanismos para fortalecer el proceso de imposición y cobro oportuno de multas de tránsito.

(...)

En los primeros cinco años de la década 2012-2022 se ha observado una tendencia de crecimiento en la fatalidad, de tal manera que los fallecimientos en siniestros viales crecieron a una tasa promedio anual de 6,9 % entre 2013 y 2016. En el año 2017, se presentó una reducción del 6,2% en la mortalidad en las vías con respecto al 2016, que resultó positiva de cara a los objetivos mundiales y nacionales de seguridad vial, de tal forma que, de acuerdo con el ONSV, en el periodo 2017 - 2019 se mantuvo un valor promedio de 6.570 fallecidos. En el año 2020, el comportamiento del número de fallecidos presenta un comportamiento atípico, asociado a las restricciones impuestas en la movilidad por cuenta de la pandemia COVID. Luego de la pandemia, el panorama es negativo dado que se presenta un crecimiento acentuado de las víctimas fatales, superando los 7.000 y 8.000 fallecidos por primera vez en la década.



Si bien, en los últimos años, el país se ha destacado por acciones enfocadas en la lucha contra los siniestros viales, las cifras aún distan de las metas de desarrollo sostenible que rigen la seguridad vial a nivel global, lo cual es una evidencia de los retos que en la materia tiene el país para el decenio 2022 – 2031. Esto, debido a que la capacidad de la Superintendencia de Puertos y Transporte para el ejercicio de la IVC ha sido insuficiente en lo referente a la supervisión de las tareas que realizan las escuelas de conducción, CDA y demás entidades público-privadas que ejercen funciones en relación con la seguridad vial.

Adicional a lo anterior, es importante visibilizar la situación de los usuarios de vehículos de dos ruedas (motociclistas y ciclistas) y peatones, pues además de representar en promedio el 83 % de los actores viales que fallecen en siniestros viales durante la última década, son los actores que en los últimos años han tenido un aumento sostenido en las cifras de víctimas. Al respecto, peatones, ciclistas y motociclistas representaron en el año 2021 y 2022 el 88% y 87% respectivamente de los fallecidos en siniestros viales, de los cuales los usuarios de motocicletas participaron con 60 puntos porcentuales, ciclistas con 6 y peatones con 21. Es importante precisar que, a nivel mundial, los actores más vulnerables representan alrededor del 50 % de los fallecimientos en las vías.

Condición de las víctimas fatales en siniestros viales (2012 – 2022)



En el ámbito de la seguridad vial, el nivel de vulnerabilidad que tienen los distintos actores viales está relacionado con el medio de desplazamiento utilizado y se incrementa con algunas características físicas del actor, tales como la edad y condiciones de discapacidad. Al respecto, aspectos como la inestabilidad de determinadas tipologías vehiculares, la inexistencia de un revestimiento exterior que en el caso de una colisión absorba la energía o parte de ella, así como los procesos de percepción del riesgo y cognición que varían en función del grupo etario, son la razón por la cual peatones, ciclistas, motociclistas, niños, niñas y adolescentes representan los actores viales más vulnerables en las vías.

IV. CONTENIDO DEL PROYECTO

La iniciativa consta de 9 artículos cuyo contenido puede explicar así:

El **ARTÍCULO 1** modifica el artículo el artículo 3 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Transporte Terrestre) así:

ARTÍCULO VIGENTE	ARTÍCULO PROPUESTO EN LA INICIATIVA
ARTÍCULO 3o. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes: El Ministro de Transporte. Los Gobernadores y los Alcaldes. Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital. La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte. Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial. La Superintendencia General de Puertos y Transporte.	ARTÍCULO 3. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes: El Ministro de Transporte. La Agencia Nacional de Seguridad Vial Los Gobernadores y los Alcaldes. Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital. La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte. Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial. La Superintendencia General de Puertos y Transporte.

cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros».

Los artículos del 2 al 5 modifican diferentes artículos de la ley 1702 de 2013 (Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones); todos centrados en la estructura y funciones de esta entidad.

El **ARTÍCULO 2** modifica el artículo 2 de la ley 1702 de 2013 así:

ARTÍCULO VIGENTE	ARTÍCULO PROPUESTO EN LA INICIATIVA
ARTÍCULO 2o. AUTORIDAD. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.	ARTÍCULO 2o. AUTORIDAD. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación, ejecución, control de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina a los organismos de tránsito, e inspección, Vigilia y Control a las entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.

El artículo segundo busca modificar el alcance de la autoridad de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). De una parte, se especifica que la Agencia es la máxima autoridad, no solamente en lo relacionado con la aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, sino que también lo será respecto de su ejecución y control; y, por otro lado, precisa que, además de coordinar a los organismos de tránsito, ejercerá la inspección, vigilancia y control sobre las entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial.

El **ARTÍCULO 3** modifica el artículo 3 de la ley 1702 de 2013 así:

ARTÍCULO VIGENTE	ARTÍCULO PROPUESTO EN LA INICIATIVA
ARTÍCULO 3o. OBJETO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación para la ejecución, el seguimiento y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.	ARTÍCULO 3o. OBJETO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), tendrá como objeto la planificación, ejecución, articulación y gestión control de la seguridad vial del país. Será el soporte institucional y de coordinación la encargada de coordinación para la ejecución, el seguimiento, vigilancia y control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.

Las diferencias entre los dos textos se centran en las funciones y responsabilidades de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). En el texto vigente, la Agencia tiene como objeto la planificación, articulación y gestión de la seguridad vial, actuando como soporte institucional para la ejecución, seguimiento y control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidos a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional. En el texto modificado, se añade "ejecución" y "control" a su objeto principal, destacando que la ANSV no solo planifica y articula, sino que también ejecuta y controla directamente las medidas de seguridad vial. Además, se reemplaza "soporte

Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5o de este artículo. Los Agentes de Tránsito y Transporte. PARÁGRAFO 1o. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito. PARÁGRAFO 2o. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte. PARÁGRAFO 3o. Las Autoridades, los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Puertos y Transporte. PARÁGRAFO 4o. La facultad de Autoridad de Tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención. PARÁGRAFO 5o. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de Autoridad de Tránsito.	Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5o de este artículo. Los Agentes de Tránsito y Transporte. PARÁGRAFO 1. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito. PARÁGRAFO 2. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte. PARÁGRAFO 3. Las Autoridades y los organismos de tránsito de las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia General de Puertos y Transporte. PARÁGRAFO 4. La facultad de Autoridad de Tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención. PARÁGRAFO 5. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de Autoridad de Tránsito. PARÁGRAFO 6. La Agencia Nacional de Seguridad Vial ejercerá inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros.
--	--

En este artículo se hacen, básicamente, tres modificaciones:

- Se incluye la Agencia Nacional de Seguridad Vial como una de las autoridades de tránsito que enuncia el artículo 3 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Transporte Terrestre).
- En el parágrafo 3 se hace una supresión en virtud de la cual las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo ya no estarían sujetas a la vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte (Aqui, téngase en cuenta que, de acuerdo con el parágrafo 1 «Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito»).
- Se introduce un nuevo parágrafo, que sería el parágrafo 6 del artículo, en el que se otorga a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, como autoridad de tránsito, la función de ejercer inspección, vigilancia y control a las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo «en asuntos relacionados con el

institucional y de coordinación" por "encargada de la ejecución, vigilancia y el control", lo que implica una función más activa y directa en la implementación y supervisión de las estrategias y planes de seguridad vial.

De esta manera, se aclara y amplía el rol de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), especificando que tiene responsabilidades directas en la ejecución y control de las políticas de seguridad vial, lo que puede contribuir a una mayor eficacia y claridad en la implementación de dichas políticas.

El **ARTÍCULO 4** modifica el artículo 9 de la ley 1702 de 2013, que regula las funciones de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), agregando siete nuevas funciones para esta entidad. Se agregan funciones en los numerales de planificación, control, campañas de concientización y educación, infraestructura y coordinación y consulta:

En el numeral 1, en las funciones de planificación, se agrega una nueva función:

- Establecer alianzas de cooperación internacional con organismos gubernamentales, no gubernamentales, empresas privadas y demás actores internacionales interesados para el fortalecimiento en la estrategia de seguridad vial en el país.

Esta adición expande las responsabilidades de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), permitiéndole no solo coordinar esfuerzos a nivel nacional, sino también buscar y establecer colaboraciones internacionales. Esto es conveniente porque la seguridad vial es un tema global y muchos países enfrentan desafíos similares. Al establecer alianzas internacionales, la ANSV puede aprovechar la experiencia, recursos y mejores prácticas de otros países y organizaciones internacionales. Esto, a su vez, puede contribuir a una mejora significativa en la planificación, ejecución y evaluación de las políticas de seguridad vial en Colombia, facilitando la implementación de soluciones innovadoras y probadas en otras regiones.

En el numeral 4, en las funciones de planificación, se agregan dos nuevas funciones:

- Ejercer inspección, vigilancia y control a las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros.
- Coordinar y ejercer operativos de control en vías nacionales con el acompañamiento operativo y administrativo de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.

Estas adiciones fortalecen la capacidad de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) para supervisar y asegurar el cumplimiento efectivo de las políticas de seguridad vial. La primera función (4.10) permite a la ANSV monitorear y controlar los organismos de

apoyo, asegurando que todas las acciones se alineen con los objetivos nacionales de seguridad vial. La segunda función (4.11) establece una colaboración directa con la Policía Nacional para la implementación de operativos de control en las vías, mejorando la efectividad y coordinación de las acciones de vigilancia y cumplimiento en todo el país. Estas modificaciones son convenientes porque proporcionan una estructura de supervisión más robusta y un enfoque operativo integrado, lo que puede resultar en una reducción más efectiva de las infracciones y accidentes de tránsito.

En el numeral 5, en las funciones de campañas de concientización y educación, se agrega una nueva función:

- Capacitar a los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital para propender para que estos realicen las campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país, estableciendo metas de obligatorio cumplimiento para la difusión de los contenidos.

Esta adición amplía el alcance de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) al incluir la capacitación de organismos de tránsito territoriales, asegurando que estos también realicen campañas efectivas de concientización y educación en seguridad vial. Establecer metas de obligatorio cumplimiento para la difusión de los contenidos garantiza una cobertura más uniforme y eficiente en todo el territorio nacional. Esta modificación es conveniente porque fomenta una mayor participación y responsabilidad a nivel local, promoviendo una cultura de seguridad vial más sólida y coherente en todas las regiones del país. Además, al capacitar a los organismos locales, se potencia la capacidad de respuesta y adaptación a las necesidades específicas de cada área, mejorando la efectividad de las campañas de concientización y educación vial.

En el numeral 6, en las funciones de infraestructura, se agrega una nueva función:

- Intervenir con obras públicas para la prevención de la siniestralidad vial en acuerdo con los departamentos, distritos y municipios; partiendo de estudios técnicos de acuerdo con los índices de siniestralidad y concurrencia de los tramos a intervenir.

Esta adición permite a la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) colaborar directamente con autoridades locales y regionales para realizar intervenciones físicas en la infraestructura vial, basadas en estudios técnicos que identifiquen tramos con altos índices de siniestralidad. Esto significa que la ANSV no solo promoverá y evaluará la seguridad vial, sino que también tendrá un rol activo en la implementación de mejoras físicas concretas para prevenir accidentes.

Esta modificación es conveniente porque aborda directamente los problemas específicos de seguridad vial identificados a través de datos y estudios técnicos, permitiendo una respuesta más proactiva y enfocada en la reducción de accidentes. Además, al trabajar en conjunto con las autoridades locales, se asegura que las intervenciones sean pertinentes y

efectivas en el contexto específico de cada región, mejorando así la seguridad vial de manera más integral y colaborativa.

Finalmente, en lo que se refiere a este artículo, en el numeral 7, en las funciones de coordinación y consulta, se agregan dos nuevas funciones:

- Coordinar y articular operativos de control en vía con los organismos de tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.
- Hacer presencia territorial a nivel nacional para guiar las acciones de planificación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial con los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.

Estas adiciones fortalecen la capacidad de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) para colaborar estrechamente con las autoridades de tránsito y la Policía Nacional en la implementación de operativos de control en las vías, asegurando una aplicación más efectiva de las normas de seguridad vial. Además, la función de hacer presencia territorial permite a la ANSV tener un papel activo y visible en todo el país, brindando orientación directa a los organismos de tránsito locales en la planificación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Estas nuevas funciones son convenientes porque promueven una mayor cohesión y coordinación entre las distintas entidades involucradas en la seguridad vial, mejorando la implementación de políticas y operativos en todos los niveles territoriales. La presencia territorial también asegura que las acciones de seguridad vial sean adaptadas y relevantes para las necesidades específicas de cada región, lo que puede llevar a una reducción más efectiva de accidentes y una mejora en la seguridad vial en todo el país.

El **ARTÍCULO 5** modifica el artículo 10 de la ley 1702 de 2013, así:

ARTÍCULO VIGENTE	ARTÍCULO PROPUESTO EN LA INICIATIVA
ARTÍCULO 10. ESTRUCTURA. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:	ARTÍCULO 10. ESTRUCTURA. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:
1. Consejo Directivo	1. Consejo Directivo
2. Dirección General	2. Dirección General
3. Secretaría General	3. Secretaría General
4. Dirección de Comportamiento	4. Dirección de Comportamiento
5. Dirección de Infraestructura y Vehículos	5. Dirección de Infraestructura y Vehículos
6. Dirección de Coordinación Interinstitucional	6. Dirección de Coordinación Interinstitucional y Cooperación Internacional
	6.1. Subdirecciones territoriales.

7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial	7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial
	8. Dirección de Inspección, Vigilancia y Control

La Dirección de Coordinación Interinstitucional pasa a ser la Dirección de Coordinación Interinstitucional y Cooperación Internacional. Se incluyen, además, dentro de la estructura de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), las Subdirecciones Territoriales y la Dirección de Inspección, Vigilancia y Control. Estas modificaciones implican una reestructuración interna de la ANSV; proporcionando una estructura acorde con las nuevas funciones en cabeza de la entidad.

En armonía con el artículo anterior, el **ARTÍCULO 6** establece que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tiene la facultad de modificar su estructura organizacional y su planta de personal, siempre y cuando estos cambios no aumenten los costos o, idealmente, reduzcan los gastos de la entidad. Esto debe realizarse en alineación con el Plan de Austeridad del Gasto del Gobierno Nacional.

El **ARTÍCULO 7** crea un banco de proyectos de seguridad vial administrado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), financiado con el Fondo Nacional de Seguridad Vial y los presupuestos de los entes territoriales intervenidos. Gobernadores y alcaldes pueden postular proyectos que serán evaluados y viabilizados por un comité evaluador de la ANSV. Estos proyectos deben centrarse exclusivamente en la prevención de siniestros viales a través de intervenciones como gorietas, pasos seguros, puentes peatonales, señalización, alumbrado público, y otras obras pertinentes para mejorar la seguridad vial.

La iniciativa concluye con los artículos 8 y 9, el **ARTÍCULO 8** refiere a la autorización al gobierno para la reglamentación del proyecto de ley. Finalmente, el **ARTÍCULO 9** corresponde a la vigencia de la ley, la cual iniciaría con su publicación.

V. 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 constituye 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 10. Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los congresistas cuando por razones de conciencia se quieran apartar de la discusión y votación del proyecto.

PARÁGRAFO 20. Cuando se trate de funciones judiciales, disciplinarias o fiscales de los congresistas, sobre conflicto de interés se aplicará la norma especial que rige ese tipo de investigación.

PARÁGRAFO 30. Igualmente se aplicará el régimen de conflicto de intereses para todos y cada uno de los actores que presenten, discutan o participen de cualquier iniciativa legislativa, conforme al artículo 140 de la Ley 5 de 1992.

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 desinversión 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 concorra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna.

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

VI. IMPACTO FISCAL

El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 dispone:

ARTÍCULO 70. 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. 7º de la Ley 819 de 2003 constituye un requisito de trámite, que crea una carga adicional y exclusiva sobre el Congreso en la formación de los proyectos de ley, significa, en la práctica, cercenar considerablemente la facultad del Congreso para legislar y concederle al Ministerio de Hacienda una especie de poder de 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. 7º 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. 7º de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda,** una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.

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. 7º de la Ley 819 de 2003. Puesto que **la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda,** la omisión 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.

No obstante, se considera que el presente proyecto no tiene impacto fiscal. Esto, teniendo en cuenta que el artículo 6 del proyecto expresamente determina que «La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá modificar su planta de personal y estructura organizacional, siempre y cuando la misma se realice a costo cero o genere ahorros en los gastos de la entidad, en concordancia con el Plan de Austeridad del Gasto del Gobierno Nacional».

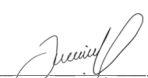
VII. PLIEGO DE MODIFICACIONES


TEXTO DE LA INICIATIVA	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	COMENTARIO
POR MEDIO DE LA CUAL SE FORTALECEN LAS MEDIDAS DE CONTROL Y EJECUCIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA REDUCCIÓN DE LOS SINIESTROS VIALES	POR MEDIO DE LA CUAL SE FORTALECEN LAS MEDIDAS DE CONTROL Y EJECUCIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA REDUCCIÓN DE LOS SINIESTROS VIALES	Se hace una modificación de forma en el sentido de cambiar el texto de mayúsculas sostenidas a minúsculas (Excepto la mayúscula inicial) y poner el título del proyecto entre comillas.
ARTÍCULO 1°. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificada por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, el cual quedará así:	ARTÍCULO 15. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, el cual quedará así:	Se hacen algunas modificaciones de forma. Si bien en el texto original del proyecto aparecen los apartes que se modifican del texto vigente tachados o subrayados (según se trate de supresiones o adiciones, respectivamente), esto se cambia para dejar el texto tal y como debe quedar en la ley.
ARTÍCULO 3. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Para los efectos de la presente ley enténdase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes: El Ministro de Transporte. <i>La Agencia Nacional de Seguridad Vial</i> Los Gobernadores y los Alcaldes. Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital. La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte. Los inspectores de Policía, los inspectores de tránsito, Conegidores o quien haga sus veces en cada ente territorial. La Superintendencia General de Puertos y Transporte. Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 5o de este artículo. Los Agentes de Tránsito y Transporte.	ARTÍCULO 3°. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Para los efectos de la presente ley enténdase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes: El Ministro de Transporte. <i>La Agencia Nacional de Seguridad Vial</i> La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV). Los Gobernadores y los Alcaldes. Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital. La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte. Los inspectores de Policía, los inspectores de tránsito, Conegidores o quien haga sus veces en cada ente territorial. La Superintendencia General de Puertos y Transporte. Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 5o de este artículo. Los Agentes de Tránsito y Transporte.	Se agrega la sigla "ANSV", entre paréntesis, para hacer coincidir el nombre de la entidad con el nombre tal y como aparece en la Ley 1702 de 2013 (Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones). Se ajusta el nombre de la Superintendencia de Transporte para que coincida con la denominación actual de la entidad (la cual se estableció en el artículo 1 del Decreto 2409 de 2018 en los siguientes términos: <i>la Superintendencia de Puertos y Transporte se denominará en adelante la Superintendencia de Transporte</i>). En vez de modificar el párrafo 3 y adicionar un párrafo 6, se hace un ajuste en el siguiente sentido: Se deja que las autoridades y los organismos de tránsito y las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Transporte. Esto porque puede haber organismos de apoyo exterior de los que se debía ejercer dicho
PARÁGRAFO 1. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.	PARÁGRAFO 1. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.	

PARÁGRAFO 2. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.	PARÁGRAFO 2. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.	vigilancia y control en asuntos que no estén directamente relacionados con seguridad vial, que es el aspecto sobre el cual ejercerá inspección, vigilancia y control la ANSV.
PARÁGRAFO 3. Las Autoridades y los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia General de Puertos y Transporte.	PARÁGRAFO 3. Las Autoridades autoridades y los organismos de tránsito, las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia General de Puertos y Transporte.	En vez de introducir un párrafo 4 adicional al artículo y en consideración a que el párrafo 3 versa sobre las competencias se vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte, lo que se hace es introducir un nuevo inciso en el que se especifica que, respecto de los organismos de apoyo, será la ANSV la que ejerza inspección, vigilancia y control, en lo que tiene que ver con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, los Planes Estratégicos y, en general, con todos los aspectos relacionados con la seguridad vial (que es el contenido sustancial del párrafo 6 del texto original de la iniciativa). Se agrega la sigla "ANSV", entre paréntesis, para hacer coincidir el nombre de la entidad con el nombre tal y como aparece en la Ley 1702 de 2013 (Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones).
PARÁGRAFO 4. La facultad de Autoridad de Tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.	PARÁGRAFO 4. La facultad de Autoridad de Tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.	
PARÁGRAFO 5. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de Autoridad de Tránsito.	PARÁGRAFO 5. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de Autoridad de Tránsito.	
PARÁGRAFO 6. La Agencia Nacional de Seguridad Vial ejercerá Inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros.	PARÁGRAFO 4. La Agencia Nacional de Seguridad Vial ejercerá Inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros.	
ARTÍCULO 2°. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:	ARTÍCULO 2°. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:	Se hacen algunas modificaciones de forma.
ARTÍCULO 2. AUTORIDAD. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación, ejecución, control de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, <i>Coordina a los organismos de tránsito, inspección, Vigila y Control a las entidades públicas y</i>	ARTÍCULO 2. AUTORIDAD. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la la aplicación, ejecución, control de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, Coordina a los organismos de tránsito, inspección, Vigila y Control a las entidades públicas y	Si bien en el texto original del proyecto aparecen apartes que se modifican del texto vigente subrayados (para denotar adiciones), esto se cambia para dejar el texto tal y como debe quedar en la ley. Se mejora la redacción para dejar claro que la ANSV coordina los

<i>privadas comprometidas con la seguridad vial e implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno; su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.</i>	ejecución y control de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial y ejercerá funciones de inspección, vigilancia y control, en materia de seguridad vial, sobre dichos organismos y entidades. e implementa implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno. Se Su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.	organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial (no solamente a los organismos de tránsito) y ejercerá funciones de inspección, vigilancia y control sobre todos ellos en dicha materia (seguridad vial).
ARTÍCULO 3°. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:	ARTÍCULO 3. OBJETO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá como objeto la planificación, ejecución, articulación y control de la seguridad vial del país. Será la encargada de la ejecución, vigilancia y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional. la planificación, articulación, ejecución y control de la seguridad vial del país. Será la encargada de la ejecución, vigilancia y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.	Se hacen algunas modificaciones de forma. Si bien en el texto original del proyecto aparecen apartes subrayados (para denotar adiciones), esto se cambia para dejar el texto tal y como debe quedar en la ley. En lo sustancial, se mantiene la función de coordinación de las estrategias, los planes y las acciones dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional, para hacerlo compatible con su función de "articulación", prevista en el mismo artículo. Esto, además, en el entendido de que las políticas de seguridad vial son ejecutadas por diversas entidades.
ARTÍCULO 4°. Modifíquese el artículo 9 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:	ARTÍCULO 4°. Modifíquese el Adiciónese en el orden correspondiente los siguientes numerales al artículo 9 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:	Se hacen algunas modificaciones de forma.
ARTÍCULO 9. FUNCIONES. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá las siguientes funciones: (.) 1. De planificación 1.7 Establecer alianzas de cooperación internacional con organismos gubernamentales, no gubernamentales, empresas privadas y demás actores internacionales interesados para el fortalecimiento en la estrategia de seguridad vial en el país. (.) 4. De control	ARTÍCULO 9. FUNCIONES. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá las siguientes funciones: (+) 1. De planificación 1.7 Establecer alianzas de cooperación internacional con organismos gubernamentales, no gubernamentales, empresas privadas y demás actores internacionales interesados para el fortalecimiento en la estrategia de seguridad vial en el país. (+) 4. De control	Si bien en el texto original del proyecto aparecen apartes que se modifican del texto vigente subrayados (para denotar adiciones), esto se cambia para dejar el texto tal y como debe quedar en la ley. Teniendo en cuenta que no se modifica ninguna de las funciones enunciadas en el artículo vigente, se ajusta el encabezado del artículo en razón a que la que se hace en realidad, es adicionar unas nuevas funciones en cabeza de la ANSV. Se advierte que la adición de los numerales debe hacerse en el orden correspondiente y se procede a enunciar directamente todos los numerales nuevos.

4.10 Ejercer inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros.	4.10 Ejercer inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros.	
4.11. Coordinar y ejercer operativos de control en vías nacionales con el acompañamiento operativo y administrativo de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.	4.11. Coordinar y ejercer operativos de control en vías nacionales con el acompañamiento operativo y administrativo de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.	
(.)	(+)	
5. Campañas de concientización y educación	5. Campañas de concientización y educación	
5.4 Cooperar a los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital para propender para que estos realicen las campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país, estableciendo metas de obligatorio cumplimiento para la difusión de los contenidos.	5.4 Cooperar a los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital para propender para que estos realicen las campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país, estableciendo metas de obligatorio cumplimiento para la difusión de los contenidos.	
(.)	(+)	
6. Infraestructura	6. Infraestructura	
6.3 Intervenir con obras públicas para la prevención de la siniestralidad vial en acuerdo con los departamentos, distritos y municipios, partiendo de estudios técnicos de acuerdo con los índices de siniestralidad y concurrencia de los tramos a intervenir.	6.3 Intervenir con obras públicas para la prevención de la siniestralidad vial en acuerdo con los departamentos, distritos y municipios, partiendo de estudios técnicos de acuerdo con los índices de siniestralidad y concurrencia de los tramos a intervenir.	
(.)	(+)	
7. Coordinación y consulta	7. Coordinación y consulta	
7.7 Coordinar y articular operativos de control en vía con los organismos de tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.	7.7 Coordinar y articular operativos de control en vía con los organismos de tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.	
7.8 Hacer presencia territorial a nivel nacional para guiar las acciones de planificación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial con los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.	7.8 Hacer presencia territorial a nivel nacional para guiar las acciones de planificación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial con los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.	
(.)	(+)	

<p>1.7 Establecer alianzas de cooperación internacional con organismos gubernamentales, no gubernamentales, empresas privadas y demás actores internacionales interesados para el fortalecimiento en la estrategia de seguridad vial en el país.</p> <p>4.10 Ejercer Inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros.</p> <p>4.11 Coordinar y ejercer operativos de control en vías nacionales con el acompañamiento operativo y administrativo de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.</p> <p>5.4 Capacitar a los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital para propender para que estos realicen las campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país, estableciendo metas de obligatorio cumplimiento para la difusión de los contenidos.</p> <p>6.3 Intervenir con obras públicas para la prevención de la siniestralidad vial en acuerdo con los departamentos, distritos y municipios partiendo de estudios técnicos de acuerdo con los índices de siniestralidad y concurrencia de los tramos a intervenir.</p> <p>7.7 Coordinar y articular operativos de control en vía con los organismos de tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.</p> <p>7.8 Hacer presencia territorial a nivel nacional para aunar las acciones de planificación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial con los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.</p> <p>ARTÍCULO 5°: Modifíquese el artículo 10 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p>	<p>1.7 Establecer alianzas de cooperación internacional con organismos gubernamentales, no gubernamentales, empresas privadas y demás actores internacionales interesados para el fortalecimiento en la estrategia de seguridad vial en el país.</p> <p>4.10 Ejercer Inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas o privadas que constituyen organismos de apoyo en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros.</p> <p>4.11 Coordinar y ejercer operativos de control en vías nacionales con el acompañamiento operativo y administrativo de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.</p> <p>5.4 Capacitar a los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital para propender para que estos realicen las campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país, estableciendo metas de obligatorio cumplimiento para la difusión de los contenidos.</p> <p>6.3 Intervenir con obras públicas para la prevención de la siniestralidad vial en acuerdo con los departamentos, distritos y municipios partiendo de estudios técnicos de acuerdo con los índices de siniestralidad y concurrencia de los tramos a intervenir.</p> <p>7.7 Coordinar y articular operativos de control en vía con los organismos de tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.</p> <p>7.8 Hacer presencia territorial a nivel nacional para aunar las acciones de planificación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial con los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.</p> <p>ARTÍCULO 5°: Modifíquese el artículo 10 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p>	<p>Se hacen algunas modificaciones de forma.</p> <p>Si bien en el texto original del proyecto aparecen apartes que se modifican</p>	<p>ARTÍCULO 10. ESTRUCTURA. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Consejo Directivo 2. Dirección General 3. Secretaría General 4. Dirección de Comportamiento 5. Dirección de Infraestructura y Vehículos 6. Dirección de Coordinación Interinstitucional y Cooperación Internacional <p>6.1 Subdirecciones territoriales.</p> <p>7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial</p> <p>8. Dirección de Inspección, Vigilancia y Control</p> <p>ARTÍCULO 6°: La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá modificar su planta de personal y estructura organizacional, siempre y cuando la misma se realice a costo cero o genere ahorros en los gastos de la entidad, en concordancia con el Plan de Austeridad del Gasto del Gobierno Nacional.</p> <p>ARTÍCULO 7°: BANCO DE PROYECTOS DE SEGURIDAD VIAL: Créese un banco de proyectos de seguridad vial, administrado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y financiado con el Fondo Nacional de Seguridad Vial y presupuesto de entes territoriales intervenidos. Los</p>	<p>ARTÍCULO 10. ESTRUCTURA. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Consejo Directivo 2. Dirección General 3. Secretaría General 4. Dirección de Comportamiento 5. Dirección de Infraestructura y Vehículos 6. Dirección de Coordinación Interinstitucional y Cooperación Internacional <p>6.1 Subdirecciones territoriales.</p> <p>7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial</p> <p>8. Dirección de Inspección, Vigilancia y Control</p> <p>ARTÍCULO 6°: MODIFICACIÓN DE LA PLANTA DE PERSONAL Y ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV). La ANSV podrá modificar su planta de personal y estructura organizacional, siempre y cuando la misma se realice a costo cero o genere ahorros en los gastos de la entidad, en concordancia con el Plan de Austeridad del Gasto del Gobierno Nacional.</p> <p>ARTÍCULO 7°: BANCO DE PROYECTOS DE SEGURIDAD VIAL: Créese un banco de proyectos de seguridad vial, administrado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y financiado con el Fondo Nacional de Seguridad Vial y presupuesto de entes territoriales intervenidos. Los</p>	<p>del texto vigente subrayados (para denotar adiciones); esto se cambia para dejar el texto tal y como debe quedar en la ley.</p> <p>El parágrafo 2 del artículo 9 de la Ley 1702 de 2013 es en el mismo sentido, pero se circunscribe exclusivamente a las modificaciones en la planta de personal y estructura de la ANSV en relación con el cumplimiento de las funciones enunciadas en ese artículo.</p> <p>Se replica ese parágrafo, pero dándole un alcance más amplio: el cumplimiento de todo lo previsto en esta ley.</p> <p>Se agrega un título al artículo.</p> <p>Se agrega la sigla "ANSV", entre paréntesis, para hacer coincidir el nombre de la entidad con el nombre tal y como aparece en la Ley 1702 de 2013 (Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones).</p> <p>Se agrega la sigla "ANSV", entre paréntesis, para hacer coincidir el nombre de la entidad con el nombre tal y como aparece en la Ley 1702 de 2013 (Por la cual se crea la Agencia Nacional de Seguridad Vial y se dictan otras disposiciones).</p>
<p>gobernadores y alcaldes postularán proyectos en el banco en mención, los cuales se evaluarán y viabilizarán de acuerdo con un comité evaluador de la ANSV.</p> <p>PARÁGRAFO: Los proyectos estarán enfocados exclusivamente en la prevención de los siniestros viales, a través de obras públicas tales como: glorietas, pasos seguros, puentes peatonales, señalización, alumbrado público y demás intervenciones que se consideren pertinentes para la mejora de la seguridad vial.</p> <p>ARTÍCULO 8°: Autorícese al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte para que en el término de seis (6) meses reglamente lo relacionado con la presente ley.</p> <p>ARTÍCULO 9°: La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.</p>	<p>gobernadores y alcaldes postularán proyectos en el banco en mención, los cuales se evaluarán y viabilizarán de acuerdo con un comité evaluador de la ANSV.</p> <p>PARÁGRAFO: Los proyectos estarán enfocados exclusivamente en la prevención de los siniestros viales, a través de obras públicas tales como: glorietas, pasos seguros, puentes peatonales, señalización, alumbrado público y demás intervenciones que se consideren pertinentes para la mejora de la seguridad vial.</p> <p>ARTÍCULO 8°: REGLAMENTACIÓN POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE. Autorícese al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, para que en el término de seis (6) meses reglamente lo relacionado con la presente ley. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá expedir la reglamentación detallada y necesaria para su implementación y cumplimiento.</p> <p>ARTÍCULO 9°: VIGENCIA La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación promulgación.</p>	<p>El contenido sustancial se mantiene de manera integral. Se hace un ajuste de redacción para mayor claridad.</p> <p>Se agrega un título al artículo.</p> <p>Se reemplaza la expresión "la fecha de su publicación" por la de "su promulgación"; la cual, técnicamente, es más apropiada.</p> <p>Se agrega un título al artículo.</p>	<p style="text-align: center;">VIII. PROPOSICIÓN</p> <p>En mérito de lo expuesto, presento ponencia positiva y, en consecuencia, solicito a la Comisión Sexta del Senado de la República dar primer debate al Proyecto de Ley 205 de 2023 Senado «Por medio de la cual se fortalecen las medidas de control y ejecución de políticas públicas para la reducción de los siniestros viales», de conformidad con el pliego de modificaciones propuesto.</p> <div style="text-align: right;">  JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL SENADOR DE LA REPÚBLICA </div>		

<p style="text-align: center;">IX. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE</p> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY 205 DE 2023 SENADO</p> <p>“Por medio de la cual se fortalecen las medidas de control y ejecución de políticas públicas para la reducción de los siniestros viales”</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO 1. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2 de la Ley 1383 de 2010, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 3°. AUTORIDADES DE TRÁNSITO. Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:</p> <p>El Ministro de Transporte.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).</p> <p>Los Gobernadores y los Alcaldes.</p> <p>Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.</p> <p>La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.</p> <p>Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.</p> <p>La Superintendencia de Transporte.</p> <p>Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el párrafo 5o de este artículo.</p> <p>Los Agentes de Tránsito y Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Las entidades públicas o privadas a las que mediante delegación o convenio les sean asignadas determinadas funciones de tránsito, constituirán organismos de apoyo a las autoridades de tránsito.</p> <p>PARÁGRAFO 2. El Gobierno Nacional podrá delegar en los organismos de tránsito las funciones que por ley le corresponden al Ministerio de Transporte.</p>	<p>PARÁGRAFO 3. Las autoridades y los organismos de tránsito y las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo serán vigiladas y controladas por la Superintendencia de Transporte.</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá Inspección, Vigilancia y Control sobre las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, los Planes Estratégicos y, en general, con todos los aspectos relacionados con la seguridad vial.</p> <p>PARÁGRAFO 4. La facultad de Autoridad de Tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejercerá como una competencia a prevención.</p> <p>PARÁGRAFO 5. Las Fuerzas Militares podrán ejecutar la labor de regulación del tránsito, en aquellas áreas donde no haya presencia de Autoridad de Tránsito.</p> <p>ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 2. AUTORIDAD. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) es la máxima autoridad para la aplicación, ejecución y control de las políticas y medidas de seguridad vial nacional. Coordina los organismos y entidades públicas y privadas comprometidas con la seguridad vial y ejerce funciones de inspección, vigilancia y control, en materia de seguridad vial, sobre dichos organismos y entidades. Implementa el plan de acción de la seguridad vial del Gobierno. Su misión es prevenir y reducir los accidentes de tránsito.</p> <p>ARTÍCULO 3. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 3. OBJETO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá como objeto la planificación, articulación, ejecución y control de la seguridad vial del país. Será la encargada de la coordinación, la ejecución, la vigilancia y el control de las estrategias, los planes y las acciones dirigidas a dar cumplimiento a los objetivos de las políticas de seguridad vial del Gobierno Nacional en todo el territorio nacional.</p> <p>ARTÍCULO 4. Adiciónense, en el orden correspondiente, los siguientes numerales al artículo 9 de la Ley 1702 de 2013:</p> <p>1.7 Establecer alianzas de cooperación internacional con organismos gubernamentales, no gubernamentales, empresas privadas y demás actores</p>
<p>internacionales interesados para el fortalecimiento en la estrategia de seguridad vial en el país.</p> <p>4.10 Ejercer Inspección, Vigilancia y Control a las entidades públicas o privadas que constituyan organismos de apoyo, en asuntos relacionados con el cumplimiento del Plan Nacional de Seguridad Vial, Planes Estratégicos, entre otros.</p> <p>4.11 Coordinar y ejercer operativos de control en vías nacionales con el acompañamiento operativo y administrativo de la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.</p> <p>5.6 Capacitar a los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital para propender para que estos realicen las campañas de información, formación y sensibilización en seguridad vial para el país, estableciendo metas de obligatorio cumplimiento para la difusión de los contenidos.</p> <p>6.3 Intervenir con obras públicas para la prevención de la siniestralidad vial en acuerdo con los departamentos, distritos y municipios; partiendo de estudios técnicos de acuerdo con los índices de siniestralidad y concurrencia de los tramos a intervenir.</p> <p>7.7 Coordinar y articular operativos de control en vía con los organismos de tránsito y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional.</p> <p>7.8 Hacer presencia territorial a nivel nacional para guiar las acciones de planificación y ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial con los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.</p> <p>ARTÍCULO 5. Modifíquese el artículo 10 de la Ley 1702 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 10. ESTRUCTURA. La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) tendrá la siguiente estructura para el cumplimiento de su objeto y funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Consejo Directivo 2. Dirección General 3. Secretaría General 4. Dirección de Comportamiento 	<ol style="list-style-type: none"> 5. Dirección de Infraestructura y Vehículos 6. Dirección de Coordinación Interinstitucional y Cooperación Internacional 6.1. Subdirecciones Territoriales 7. Dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial 8. Dirección de Inspección, Vigilancia y Control <p>ARTÍCULO 6. MODIFICACIÓN DE LA PLANTA DE PERSONAL Y ESTRUCTURA ORGANIZACIONAL DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (ANSV). Para efectos de cumplir con lo previsto en la presente ley, la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) podrá modificar su planta de personal y estructura organizacional, siempre y cuando la misma se realice a costo cero o genere ahorros en los gastos de la entidad, en concordancia con el Plan de Austeridad del Gasto del Gobierno Nacional.</p> <p>ARTÍCULO 7°. BANCO DE PROYECTOS DE SEGURIDAD VIAL: Créese un banco de proyectos de seguridad vial, administrado por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y financiado con el Fondo Nacional de Seguridad Vial y presupuesto de entes territoriales intervenidos. Los gobernadores y alcaldes postularán proyectos en el banco en mención, los cuales se evaluarán y viabilizarán de acuerdo con un comité evaluador de la ANSV.</p> <p>PARÁGRAFO: Los proyectos estarán enfocados exclusivamente en la prevención de los siniestros viales, a través de obras públicas tales como: glorietas, pasos seguros, puentes peatonales, señalización, alumbrado público y demás intervenciones que se consideren pertinentes para la mejora de la seguridad vial.</p> <p>ARTÍCULO 8. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá expedir la reglamentación detallada y necesaria para su implementación y cumplimiento.</p> <p>ARTÍCULO 9°. VIGENCIA La presente ley rige a partir de su promulgación.</p> <div style="text-align: center;">  <p>JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL SENADOR DE LA REPÚBLICA</p> </div>

CONTENIDO

Gaceta número 892 - lunes, 17 de junio de 2024

SENADO DE LA REPÚBLICA**INFORMES DE CONCILIACIÓN****Págs.**

Informe de conciliación y texto conciliado del proyecto de ley estatutaria número 273 de 2024 Senado y 157 de 2023 Cámara, por medio de la cual se promueve una cultura de apertura de la información, transparencia y diálogo entre el Congreso de la República y la ciudadanía, se establecen mecanismos para informar, explicar y dar a conocer la gestión de los Congresistas, y se dictan otras disposiciones.	1
Informe de conciliación y texto conciliado al proyecto de ley número 231 de 2022 Senado y 349 de 2024 Cámara, por medio del cual se garantiza el acceso al servicio público domiciliario de gas combustible por redes en nuevas viviendas de interés social, (VIS), y viviendas de interés prioritario, (VIP).....	7

PONENCIAS

Informe de ponencia para el primer debate y texto propuesto del proyecto de ley número 205 de 2023 Senado, por medio de la cual se fortalecen las medidas de control y ejecución de políticas públicas para la reducción de los siniestros viales.	10
---	----