



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

PROYECTO DE LEY NO. 249 DE 2022 "POR MEDIO DEL CUAL SE FORTALECEN LAS ESTACIONES DE PEAJES EN SU OPERACIÓN, TARIFAS Y SE IMPARTEN OTRAS DIRECTRICES".

Bogotá D.C., 23 de Noviembre de 2022

Doctor

Juan Gregorio Eljach Pacheco

Secretario General

Senado de la República

Asunto: Radicación de Proyecto de Ley "Por medio del cual se fortalecen las estaciones de peajes en su operación, tarifas y se imparten otras directrices".

Doctor Eljach:

De manera atenta y en consideración de los artículos 139 y 140 de la Ley 5 de 1992 presento a consideración del Senado de la República el Proyecto de Ley "Por medio del cual se fortalecen las estaciones de peajes en su operación, tarifas y se imparten otras directrices" iniciativa legislativa que cumple con las disposiciones correspondientes al orden de redacción consagrado en el artículo 145 de la citada Ley.

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

Cordialmente,

ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ
Senador de la República

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

PROYECTO DE LEY

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

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

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

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

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

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

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

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

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

AQUÍVM: LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

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

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

A) Vehículos de servicio particular

1. Copia de la cédula de ciudadanía del solicitante.
 2. Certificado de residencia, trabajo o estudio o certificado de vecindad, emitidos por la autoridad competente, empresa o centro educativo en el municipio respectivo.
 3. Fotocopia de la licencia de tránsito del vehículo. Si el vehículo fuere de propiedad de una compañía de financiamiento comercial, el solicitante deberá presentar la licencia de tránsito junto con una certificación de dicha compañía en la cual se indique que el solicitante ostenta la tenencia legítima del vehículo. En caso de presentarse el caso de la modalidad de renting, deberá presentar los documentos que acrediten este caso.
 4. Recibo de algún servicio público que permita relacionar el inmueble con el domicilio del solicitante.
-
- I. La obtención de la tarifa diferencial no estará supeditada a la disponibilidad de cupos.
 - II. La revisión de la documentación por parte de la concesión y la interventoría, de la ANI o el INVIAS, no podrá superar los treinta (30) días hábiles. En caso tal de hacerlo se entenderá configurado el silencio positivo y deberá procederse con la expedición del beneficio de manera inmediata.
 - III. El beneficio de la tarifa diferencial tendrá una duración de un (1) año calendario por lo que deberá ser renovado cada año. El proceso de renovación tendrá trámite preferencial.

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



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

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

C) Pérdida del beneficio de Tarifa Especial Diferencial

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

- Cuando se evidencie fraude o inconsistencias en cualquiera de los documentos
- entregados con la solicitud.
- Cuando se evidencie fraude o suplantación en la utilización del beneficio de la tarifa diferencial.
- Cuando se evidencie que el beneficiario está comercializando con el derecho a la tarifa diferencial.
- Cuando el vehículo beneficiado se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano.
- Cuando se demuestre que el beneficiario ya no tiene relación con los municipios vecinos al peaje.



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

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

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

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

- Para los vehículos de transporte público de pasajeros, cuando el vehículo asociado al beneficio se desvincule de la empresa transportadora acreditada en la solicitud.
- Por venta del vehículo asociado al beneficiario o la pérdida de la tenencia de este. En este caso, el beneficiario deberá informar tal hecho al Concesionario, entregar la Tarjeta de Identificación Electrónica Asignada y podrá solicitar el beneficio para otro vehículo que cumpla con los requisitos establecidos en la presente ley.

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

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



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

D) Dispositivo o mecanismo de identificación del beneficiario.

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

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

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

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

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

Presentado por,

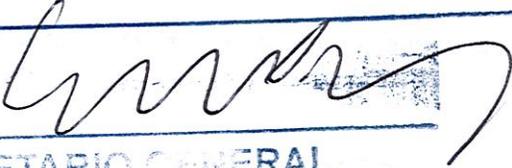
ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ
Senador de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 23 del mes Noviembre del año 2022

se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 249 Acto Legislativo Nº. _____, con todos y
cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: H. S. Antonio José Correa


SECRETARIO GENERAL



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

PROYECTO DE LEY NO. _____ DE 2022 "POR MEDIO DEL CUAL SE FORTALECEN LAS ESTACIONES DE PEAJES EN SU OPERACIÓN, TARIFAS Y SE IMPARTEN OTRAS DIRECTRICES".

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

1. OBJETO.

El presente Proyecto de Ley pretende en primera instancia mejorar el flujo en el paso de las estaciones de peaje, brindando herramientas a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general para la aplicación del tráfico en reversible o el levantamiento de las barreras de las estaciones en caso de existir alteraciones que generen represamientos. Lo anterior, garantizando la cooperación de los operadores de las estaciones para la correcta articulación.

En segunda instancia, se imparten las directrices específicas para la aplicación de las tarifas especiales diferenciadas, para evitar arbitrariedades y la politización en la asignación de esta. De modo que, se describe de manera detallada los requisitos y modos de asignación del beneficio para los ciudadanos colindantes a una estación de peaje.

Por otro lado, alineado con la estrategia de automatización implementada a través de los telepeajes, se pretende que los vehículos nuevos que se comercialicen cuenten de manera obligatoria con los dispositivos necesarios para el uso del telepeaje, cualquiera que fuese la empresa habilitada que decidan los concesionarios. Así mismo, con el sistema de peajes electrónicos, se

AQUIVIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

sancionará automáticamente a los infractores que no cuenten con el SOAT vigente y, se les impedirá transitar por carretera.

Todo esto, con el objetivo de fortalecer la movilidad en carretera y avanzar en la implementación de tecnologías que permitan mejor operación además de la supervisión del cumplimiento de los requisitos para el tránsito existentes en la ley.

2. Justificación

De acuerdo con el artículo 338 de la Constitución Política y la Ley 105 de 1993 sobre contribuciones fiscales, los peajes viales son un instrumento de financiación de infraestructura aplicable tanto en departamentos y municipios –mediante ordenanzas y acuerdos– como en la nación, con base en la Ley 787 de 2002.

Dicha norma establece que, para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

Para estos efectos, señala el articulado, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte. Así mismo, señala la norma en mención, que se deben fijar tasas de peaje diferenciales en proporción a las distancias recorridas, las características de los vehículos y sus respectivos costos de operación.

El costo de un peaje en Colombia depende de la categoría del vehículo, las categorías que encontramos manejadas por INVIAS son las siguientes:

- Categoría I: automóviles, camperos y camionetas.



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

- Categoría II: buses, busetas con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes.
- Categoría III: camiones de tres y cuatro ejes.
- Categoría IV: camiones de cinco ejes.
- Categoría V: camiones de seis ejes.

Aunque los peajes como gravámenes son costosos para los usuarios y encarecen el transporte de carga, bien gestionados se pueden justificar porque:

1. En los medios urbanos favorecen el uso del transporte colectivo al encarecer el uso del automóvil, razón por la cual Bogotá propuso en 2017 un sistema de casetas de cobro para reducir la congestión urbana con el fin de recaudar recursos para construir vías y ampliar avenidas.
2. En las carreteras de conexión que enlazan puertos y centros de producción y consumo son una herramienta de financiamiento de infraestructura cuyos beneficios se propone obtener Colombia al modernizar el sistema carretero. Con las vías de cuarta generación (4g) se reducirán impactos medioambientales (emisiones de CO₂ y ruido) y costos del transporte de carga en un 30 %, al acortar distancias de recorrido y lograr mayor velocidad de circulación y mejoras en la seguridad vial.
3. También se reconoce la movilidad sumada a la conectividad del territorio como factor de crecimiento económico.¹

Sin embargo, varios retos por superar tienen las obras financiadas por peajes. Para mitigar los impactos de megaproyectos viales, en cumplimiento de lo recomendado por el Programa de Paz del Magdalena Medio en 2014, al solicitar la reubicación del peaje entre Honda y La Dorada, se señaló que el Estado debe velar por una gestión de carácter participativo, que haga de los proyectos un instrumento de paz y no de conflictos. Además, se deben ofrecer

¹ Duque Escobar, Gonzalo. Los peajes en Colombia están sobreutilizados. <https://repositorio.unal.edu.co/bitstream/handle/unal/62975/lospeajesencolombiaestansobreutilizados.pdf>



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

mecanismos legales de inspección, control y vigilancia y prever y mitigar los impactos en el caso de las comunidades rurales interferidas por aquellas obras, cuando sus vías alternas sean precarias para satisfacer la alteración en su vida cultural y económica.²

Para nadie es un secreto que la creación de nuevos peajes en el país es una fuente constante de controversia. Tanto las autoridades de transporte como los gremios del sector y los ciudadanos han manifestado reparos frente a nuevos peajes de manera constante. Por un lado, muchos coinciden en que se cobran altas tarifas en estas instalaciones, mientras que por otra parte muchos afirman que son una fuente de financiamiento para mantener las vías.

En el país hay 179 peajes lo que, si se compara con el total de la red vial, implica que habría un peaje por cada 100 kilómetros.³ Estos se encuentran a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), seguido del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y el resto manejadas por concesiones privadas.

De acuerdo con las cifras oficiales, desde 2014 hasta 2020, la ANI ha recaudado en peajes más de \$18 billones, mientras que el INVIAS, desde 1994, ha recaudado \$8 billones. Por otro lado, en cuanto a las vías concesionadas, la ANI recaudó más de \$2,1 billones en 2020, mientras que en 2019 esta cifra fue de \$2,6 billones. Usuarios conductores y los transportadores de carga sin embargo coinciden en sus reclamos sobre las altas tarifas y el gran número de instalaciones de peajes cerca una de otras.⁴

² Ibid.

³ Revista Semana. 1 de noviembre de 2022. Hora cero para peajes electrónicos: 63 % ya tienen el servicio, confirmó el Ministro de Transporte, previo al puente festivo. <https://www.semana.com/economia/macroeconomia/articulo/el-63-de-peajes-ya-tienen-servicio-electronico-confirmo-el-ministro-de-transporte-luego-de-declaratoria-de-desastre-natural-por-invierno/202233/>

⁴ Diario Portafolio. Noviembre 07 De 2021. Estas son las principales quejas sobre los peajes en Colombia. <https://www.portafolio.co/economia/infraestructura/estas-son-las-principales-quejas-de-los-peajes-en-colombia-558247>



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

Vale la pena señalar también que otro de los factores que producen traumatismos en las vías del país son los llamados trancones que muchas veces se presentan en el pago de los peajes. Hace varios años y buscando evitar este tipo de problemas el Ministerio de Transporte expidió la resolución 071 del 8 de enero de 2009 que autorizaba a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional para que en cumplimiento de una directriz ministerial, levantara la barrera en las estaciones de peaje administradas por las concesiones y/o INVIAS, y permitiera el paso de vehículos cuando el número de estos generara represamiento, según lo estipulado en las obligaciones contractuales y reiterado en el oficio MT-4562-1 65536 del 19 de diciembre de 2006.

Buscando que los ciudadanos tengan ventajas, tanto en seguridad en momentos de lluvia; como en reducción de tiempos de espera en los puntos de pago, al igual que ahorros, por menores costos en gasolina por freno y arranque, entre otros, el ministro de Transporte, Guillermo Reyes, presentó la foto de lo que hay actualmente en Colombia en materia de peajes electrónicos.

Hasta el momento, 88 peajes electrónicos han sido habilitados y 20 más están en proceso. La cifra corresponde al 63 % del total (contando los 88 habilitados y los 20 en curso), luego de que se acabara el plazo para completar el trámite, lo que ocurrió el 30 de octubre de 2022. Hasta ahora, hay cuatro empresas habilitadas para adelantar la interoperabilidad de los peajes electrónicos, mediante el modelo de pago conocido como TAG. En la lista se encuentran Gopass, Facilpass, Copilo y Flypass.

El peaje electrónico implica que el viajero podrá poner en un lugar visible de su vehículo un sello, a través del cual, no tendrá que parar en las casetas de pago, pues una cámara leerá su información registrada, por lo que el cobro será cargado a su cuenta bancaria para ser amortizada en la modalidad de prepago o pospago. Señaló recientemente el Ministro de Transporte que la meta es que muy pronto se tenga el 100 % de los peajes habilitados, para que los colombianos que viajan a través de los 18.000 kilómetros de



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

carretera que forma parte de la red vial nacional puedan hacer uso del peaje electrónico. De hecho, muchos ciudadanos han argumentado que no se han acogido al sistema de ubicación de un TAG en su vehículo para usar el servicio electrónico para el pago de peajes, justamente porque eran muy pocos los sitios por los que podían utilizarlo.⁵

El presente proyecto de ley apunta a resolver los problemas aquí esbozados que afectan la movilidad vehicular en el país y que golpean a los ciudadanos que viven cerca de estaciones de peaje. Además, busca velar por una gestión de carácter participativo, que haga de los proyectos un instrumento de paz y no de conflictos.

Un proyecto que le apunta a temas diferentes a los del proyecto de Ley 602 de 2021 que busca reorganizar la política de asignación y administración de peajes con base en "*una estrategia general*".

Ese proyecto, presentado por el ex - representante Mauricio Toro, busca establecer criterios para la definición de los valores monetarios, y define puntos adicionales, entre los que se encuentran, una distancia mínima entre casetas de peaje de 150 kilómetros; que los incrementos en las tarifas no sean superiores al IPC del año anterior, que los municipios y distritos no puedan establecer peajes internos, entre otros.

4. IMPACTO FISCAL.

El presente Proyecto de Ley cumple con lo estipulado en la Constitución Política de Colombia, en especial con lo establecido en el artículo 154, que no incluye esta clase de proyectos en la cláusula de competencias exclusiva del Gobierno Nacional. La mencionada norma también es recogida en el artículo 142 de la Ley 5ª de 1992. El Proyecto de Ley no conlleva un impacto fiscal; debido a que, en el

⁵ Revista Semana. 1 de noviembre de 2022. Hora cero para peajes electrónicos: 63 % ya tienen el servicio, confirmó el Ministro de Transporte, previo al puente festivo. <https://www.semana.com/economia/macroeconomia/articulo/el-63-de-peajes-ya-tienen-servicio-electronico-confirmando-el-ministro-de-transporte-luego-de-declaratoria-de-desastre-natural-por-invierno/202233/>



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

articulado no se ordena gasto público, cumpliendo con lo estipulado en la Ley 819 de 2003.

5. CONFLICTO DE INTERESES

Teniendo en cuenta el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, "Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992", y de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, el cual establece que:

"Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos De intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones. Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de 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.

(...)"

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

"No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

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...”.

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

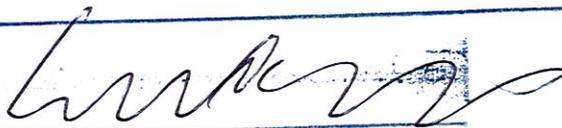
ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ
Senador de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5° de 1.992)

El día 23 del mes Noviembre del año 2022

se radicó en este despacho el proyecto de ley
N° 249 Acto Legislativo N° _____, con todos y
cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: H.S. Antonio José Correa



SECRETARIO GENERAL