**PROYECTO DE LEY N°\_\_\_\_ DE 2021**

***“Por medio de la cual se facultan por única vez a los alcaldes y gobernadores como autoridades de tránsito para decretar amnistías y otorgar un alivio a los ciudadanos que presentan dificultades en el cumplimiento del pago de multas por infracciones a las normas de tránsito y se dictan otras disposiciones*.”**

**EL CONGRESO DE COLOMBIA**

**DECRETA:**

**ARTÍCULO 1o. OBJETO.** La presente ley tiene por objeto adicionar un artículo transitorio a la Ley 769 de 2002, con el fin de facultar a los gobernadores y alcaldes, como autoridades de tránsito, para decretar amnistías y otorgar un alivio a los ciudadanos que presentan dificultades en el cumplimiento del pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, en el marco de la situación socioeconómica que atraviesa el país, derivada de la emergencia sanitaria por la propagación del Covid-19.

**ARTÍCULO 2o.** Adiciónese un artículo transitorio a la Ley 769 de 2002, el cual quedara así:

**Artículo Transitorio.** Facultase a los gobernadores, alcaldes distritales y municipales, hasta por los siguientes 12 meses de la entrada en vigencia de esta ley, para decretar amnistías a los infractores de tránsito y adoptar medidas para el saneamiento de cartera de infracciones, bajo las siguientes condiciones:

1. Las amnistías para deudores por multas de tránsito solo podrán reconocerse para multas declaradas con anterioridad al 31 de diciembre de 2020.

2. Las amnistías para deudores por multas de tránsito pertenecientes a los estratos socioeconómicos 1, 2 y 3 podrá ser decretada hasta por el 100% del capital y 100% de intereses.

3. La amnistía para deudores por multas de tránsito pertenecientes a los estratos 4, 5 y 6, podrá ser decretada hasta por el 50% del capital y 100% de intereses.

**Parágrafo 1o.** Para todos los efectos legales, en ningún caso los beneficios señalados en el presente artículo aplicarán para el saneamiento de infracciones a las normas de tránsito que hayan sido cometidas por conductores bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas; y cuyas sanciones penales y administrativas están establecidas en la Ley 1696 de 2013.

**Parágrafo 2o**. Para acceder a los descuentos por amnistía que se decreten en virtud de lo dispuesto en este artículo, no será necesario asistir a un curso pedagógico de tránsito.

**ARTÍCULO 3o.** Modifíquense los literales D.3., D.4., D.5., D.6. y D.7. del artículo 131 de la Ley 769 de 2002**,** los cuales quedarán así:

**Artículo 131.**

**(…)**

D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.

D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de “PARE” o un semáforo intermitente en rojo.

D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.

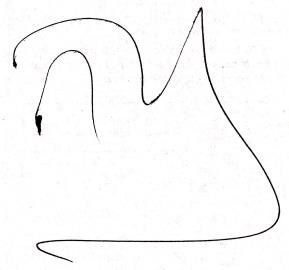
D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.

D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.

**(…)**

**ARTÍCULO 4o. VIGENCIA Y DEROGATORIA.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

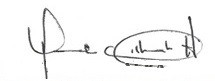
De los honorables Congresistas,

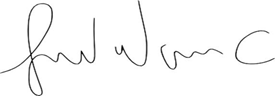




**ARTURO CHAR CHALJUB** **CÉSAR LORDUY M**

Senador de la República Representante a la Cámara

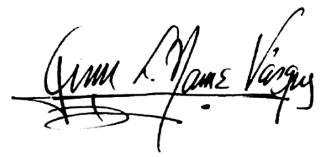
****



**MARTHA VILLALBA JOSÉ DAVID NAME**

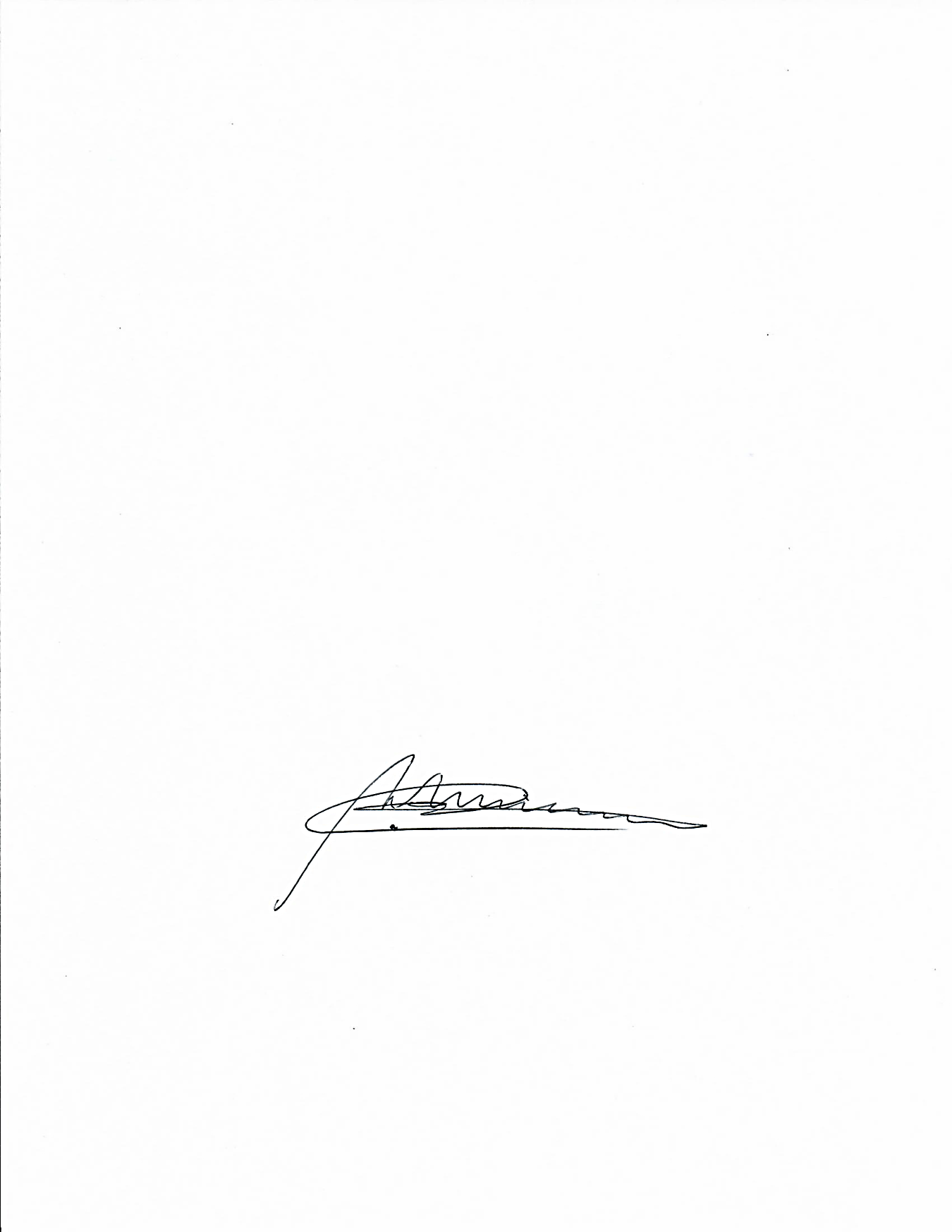
Representante a la Cámara Senador de la República

Departamento del Atlántico



**ARMANDO BENEDETTI IVAN NAME VÁSQUEZ**

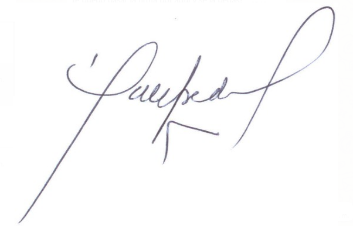
Senador de la República Senador de la República

****

**ANTONIO ZABARAÍN MAURICIO GÓMEZ AMÍN**

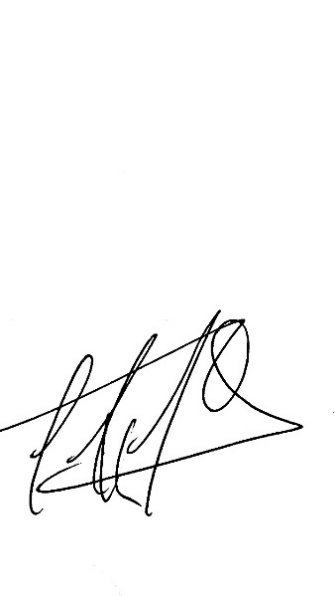
Senador de la República Senador de la República





**MIGUEL AMÍN ESCAF EFRAÍN CEPEDA SANABRIA**

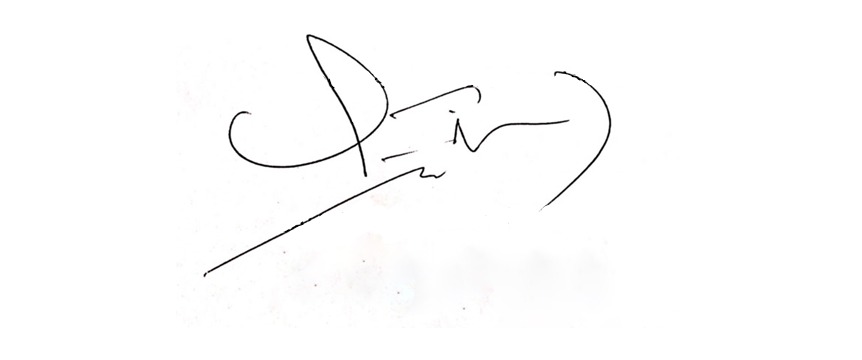
Senador de la República Senador de la República



****

**LAURA FORTICH SÁNCHEZ CARLOS MEISEL VERGARA**

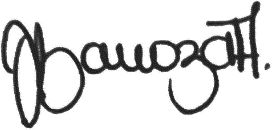
Senadora de la República Senador de la República



**LAUREANO ACUÑA DÍAZ ARMANDO ZABARAÍN**

Senador de la República Representante a la Cámara

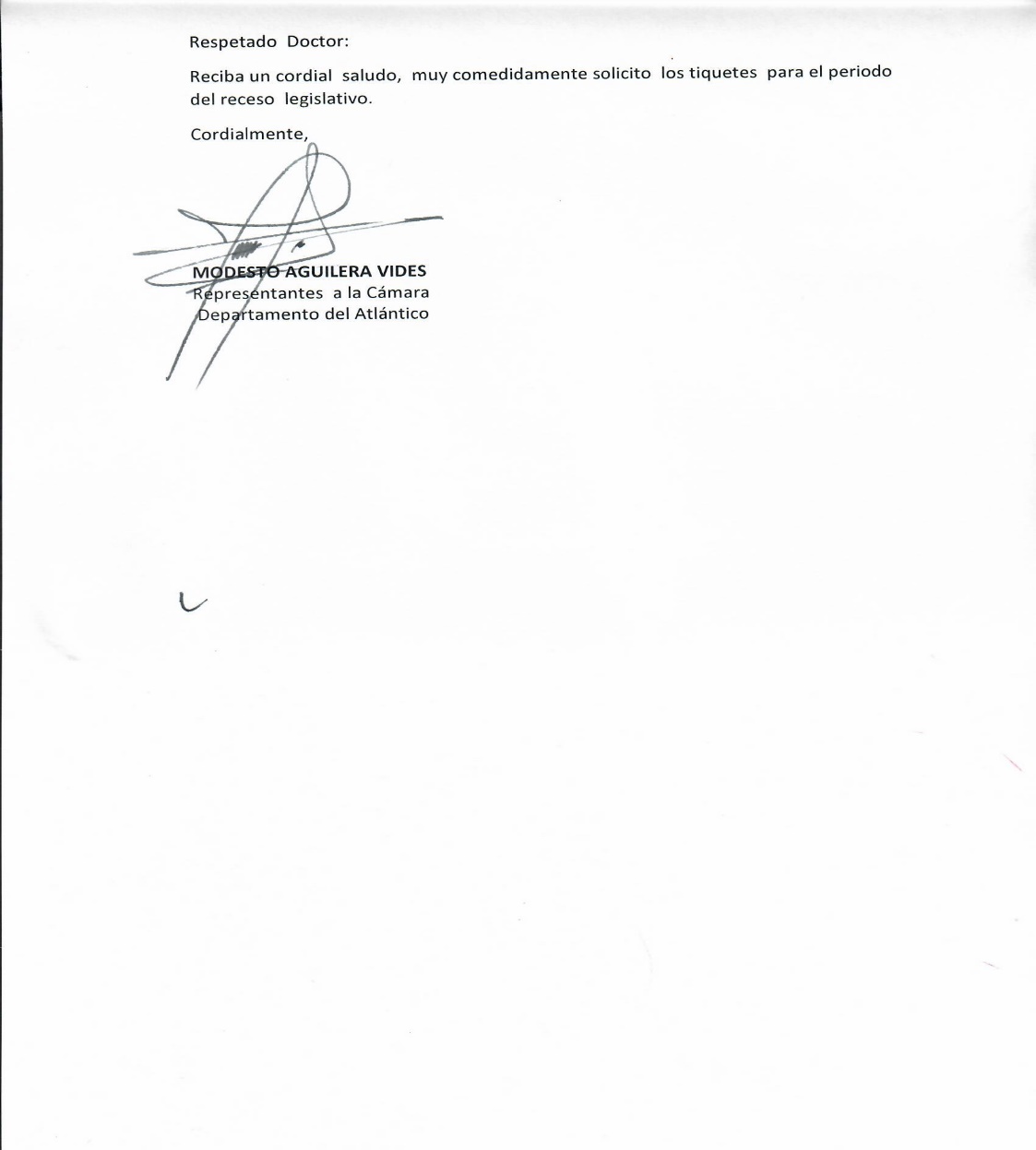
Departamento del Atlántico



**JOSÉ AMAR SEPÚLVEDA JEZMI BARRAZA**

Representante a la Cámara Representante a la Cámara

Departamento del Atlántico Departamento del Atlántico



**MODESTO AGUILERA**

Representante a la Cámara

Departamento del Atlántico

**PROYECTO DE LEY N°\_\_\_\_ DE 2021**

***“Por medio de la cual se facultan por única vez a los alcaldes y gobernadores como autoridades de tránsito para decretar amnistías y otorgar un alivio a los ciudadanos que presentan dificultades en el cumplimiento del pago de multas por infracciones a las normas de tránsito y se dictan otras disposiciones*.”**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Como es bien sabido, mediante Decreto 637 del 06 de mayo de 2020, se declaró Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio nacional.

A su vez, frente a la mencionada problemática, la Organización Internacional del Trabajo (OIT), en comunicado de fecha de 18 de marzo de 2020 sobre el COVID-19 y el mundo del trabajo señaló:

“*Repercusiones y respuestas», afirma que El Covid-19 tendrá una amplia repercusión en el mercado laboral. Más allá de la inquietud que provoca a corto plazo para la salud de los trabajadores y de sus familias, el virus y la consiguiente crisis económica repercutirán adversamente en el mundo del trabajo en tres aspectos fundamentales, a saber: 1) la cantidad de empleo (tanto en materia de desempleo como de subempleo); 2) la calidad del trabajo (con respecto a los salarios y el acceso a protección social); y 3) los efectos en los grupos específicos más vulnerables frente a las consecuencias adversas en el mercado laboral* ...”.

En el referido comunicado, la OIT estima un aumento sustancial del desempleo y del subempleo como consecuencia del brote del virus. A su vez, en varias estimaciones preliminares de la OIT, se señala un aumento del desempleo mundial que oscila entre 5,3 millones y 24,7 millones de personas, con respecto a un valor de referencia de 188 millones de desempleados en 2019. En consecuencia podría registrarse un aumento de 13 millones de desempleados. En todos los casos se pone de relieve un aumento sustancial del desempleo a escala mundial. A título comparativo, la crisis financiera mundial que se produjo entre el 2008 y 2009 hizo aumentar el desempleo en 22 millones de personas.

La OIT en el citado comunicado, insta a los Estados a adoptar medidas urgentes para (i) proteger a los trabajadores y empleadores y sus familias de los riesgos para la salud generadas por el coronavirus COVID-19; (ii) proteger a los trabajadores en el lugar de trabajo; (iii) estimular la economía y el empleo, y (iv) sostener los puestos de trabajo y los ingresos, con el propósito de respetar los derechos laborales, mitigar los impactos negativos y lograr una recuperación rápida y sostenida.

De conformidad con la declaración conjunta del 27 de marzo de 2020 del presidente del Comité Monetario y Financiero Internacional y la directora gerente del Fondo Monetario Internacional, donde mencionan:

*“Estamos en una situación sin precedentes en la que una pandemia mundial se ha convertido en una crisis económica y financiera. Dada la interrupción repentina de la actividad económica, el producto mundial se contraerá en 2020. Los países miembros ya han tomado medidas extraordinarias para salvar vidas y salvaguardar la actividad económica. Pero es necesario hacer más. Se debe dar prioridad al apoyo fiscal focalizado para los hogares y las empresas vulnerables a fin de acelerar y afianzar la recuperación en 2021…”.*

Así mismo, el Decreto 637 del 6 de mayo de 2020 establece que los efectos económicos negativos sobre los habitantes del territorio nacional requieren de la atención a través de medidas extraordinarias referidas a CONDONAR o aliviar las obligaciones de diferente naturaleza como tributarias, financieras, entre otras, que puedan verse afectadas en su cumplimiento de manera directa por efectos de la crisis.

Al respecto, la Corte Constitucional en Sentencia C-060 de 2018, señalo lo siguiente:

"(..) *resultan prima facie inconstitucionales, en tanto son contrarias al deber constitucional de tributar y a los principios de equidad y justicia tributaria. No obstante, las mismas pueden ser excepcionalmente compatibles con la Carta Política, cuando superen un juicio estricto de proporcionalidad, en el que se demuestre que (i) la medida legislativa es imprescindible para cumplir con fines constitucionales imperiosos*".

A la fecha, resulta más que evidente que la crisis generada por la presencia del COVID-19 en el territorio nacional, ha impactado de manera negativa a todos los sectores de la economía nacional, en especial a los estratos socioeconómicos más bajos (1, 2 y 3), disminuyendo de manera significativa sus ingresos y la capacidad de pago de sus obligaciones laborales, comerciales y tributarias, por lo que se torna necesario establecer medidas que alivien de manera significativa dicho impacto.

La imposición, recaudo y cobro de multas derivadas de infracciones de tránsito es regulada por la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, norma vigente desde el 6 de noviembre de 2002.

Resulta que las amnistía de multas por infracciones de tránsito de los años 2020 y anteriores a los ciudadanos pertenecientes a los estratos socioeconómicos más vulnerables, generaría un impacto económico significativo en los ciudadanos, los cuales verían en dicha posibilidad una ayuda para enfrentar los efectos que el Covid-19 ha generado en la economía nacional, y así mismo, en una oportunidad de estar al día en sus obligaciones, en una época donde la crisis económica causada por la pandemia de Covid-19 los ha golpeado en una mayor proporción.

Por esto, el eje central del presente proyecto de ley es establecer una facultad a los Alcaldes y Gobernadores para decretar amnistías de este tipo de deudas, beneficio el cual está acorde con las circunstancias económicas por las que atraviesa la población Colombiana más vulnerable, esto con el fin de que el beneficio otorgado a los infractores surta un verdadero efecto en sus finanzas, ya que la remisión de este tipo de acreencias generaría de una u otra forma un aumento en sus ingresos, y a su vez contribuiría con la recuperación financiera de estos.

Aunado a lo anterior, no se puede desconocer que un beneficio sin precedentes históricos cercanos como el que se propone, tendría un impacto social positivo en los estratos socioeconómicos más vulnerables, ya que por primera vez, en relación con este tipo de sanciones, los ciudadanos de estratos 1, 2 y 3 no se verían avocados o sometidos a procesos de cobro coactivos dentro de los cuales se emiten medidas cautelares que afectan el poco patrimonio de estos, patrimonio el cual en muchas ocasiones se limitan a sus ingresos laborales formales y en su gran mayoría sus ingresos laborales informales.

Esta iniciativa legislativa se realiza teniendo en cuenta la problemática social generada por la pandemia por COVID-19 en el país, doce meses después de la incertidumbre inicial que acabó afectando a todas las esferas de la sociedad: desde la salud, al comercio, la industria, la educación o el agro, el saldo de la pandemia es el de la peor recesión de la historia con una caída de 6,8 del PIB con más de 4,1 millones de desempleados a enero de este año y con miles de empresas que tuvieron que cerrar ante el confinamiento que se extendió varios meses para poder contener al virus.

Adicional a lo anterior, y como es bien sabido, uno de los requisitos requeridos para realizar trámites ante las entidades territoriales de tránsito del país, es que los ciudadanos deban encontrarse a paz y salvo por todo concepto de deuda que tenga registrada en el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT), por lo que herramientas de condonación de cartera como las propuestas serían de gran ayuda para los estratos más vulnerables, población para la cual, en muchos casos, la licencia de conducción se torna una herramienta indispensable, la cual les permite desarrollar actividades laborales, como por ejemplo, la prestación del servicio público de transporte de pasajeros o de carga, entre otras. Situación que sin lugar a duda tendría un efecto positivo en la generación de empleos a ciudadanos que, por encontrarse en calidad de deudores por conceptos de multas por infracciones de tránsito, no han podido tramitar o renovar su licencia de conducción.

Los indicadores expuestos con anterioridad no fueron los únicos que se fueron al piso en ese 2020 que quedará en la memoria de todos como el del inicio de la pandemia. Otros como la confianza del consumidor, la industria manufacturera o el dato de inflación registraron el año pasado niveles nunca vistos. Al igual, solo entre enero y octubre se cerraron hasta 509.370 micronegocios, entre otras situaciones.

La brecha social también se ha ampliado con la pandemia. Según la encuesta de Pulso Social del DANE, se sabe que 2,3 millones de hogares solo ingieren actualmente dos comidas al día, que 69,8% de los jefes de hogar no tiene posibilidades de ahorrar alguna parte de sus ingresos y que otro 19% ni siquiera cuenta con ellos.

Además, según la base de datos ya conocida del Sisbén IV, se han identificado a 4,6 millones de personas en condiciones de pobreza extrema, otros 8,5 millones en pobreza moderada y más de 7,9 millones están dentro de la población catalogada como vulnerable.

Igualmente, una amnistía de este tipo de sanciones reivindicaría el perfil crediticio de los ciudadanos que se encuentran reportados ante las centrales de riesgo por este tipo de acreencias, permitiéndole a estos acceder a créditos que actualmente no le son otorgados por encontrarse en situación de incumplimiento y morosidad con dichas obligaciones, lo cual ayudaría sin lugar a duda a reactivar la economía.

Con la presente propuesta se pretende favorecer principalmente a estos grupos sociales, a los cuales les resultó imposible acogerse al plazo de la amnistía ofrecida por la Ley 2027 de 2020 aprobada por el congreso, para así ofrecer mayores beneficios a este grupo poblacional.

Por otro lado, se propone la modificación de la Ley 769 de 2002, artículo 131, literales D3, D4, D5, D6 y D7, dejando única y exclusivamente la sanción de multa para todos los conductores de vehículos automotores.

Actualmente los literales citados establecen una sanción adicional por las conductas en ellos establecidas por el solo hecho de cometerse en vehículos tipo motocicleta, al consagrar:

“*D.03. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.*

*D.04. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de “PARE” o un semáforo intermitente en rojo. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.*

*D.05. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.*

*D.06. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.*

*D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas, siempre y cuando la maniobra viole las normas de tránsito que pongan en peligro a las personas o las cosas y que constituyan conductas dolosas o altamente imprudentes*”.

Dentro del parque automotor se encuentran los vehículos automotores, no automotores y entre los primeros las motocicletas, entre otras, y todos sus conductores están sujetos a cumplir las normas de tránsito.

Si bien es cierto, la conducción es una actividad peligrosa que justifica una intervención por parte de las autoridades, quienes están facultadas para la imposición de obligaciones especiales a todos los actores del tránsito, con esto se busca que estos sujetos cumplan con las normas de tránsito, y de esta forma no atenten contra la seguridad de los usuarios de las vías, violando una norma o señal de tránsito que se encuentre instalada, nos parece desproporcionado y violatorio del derecho a la igualdad el hecho que un conductor de un vehículo que infrinja las conductas señaladas en el literal D3 al D7 sea sujeto a otra sanción adicional por ser efectuada en una clase de vehículo determinado como lo es la motocicletas, pues, la sanción establecida para los conductores de estas clases de vehículos en particular. además de la multa, es la inmovilización y no pueden obtener la orden de salida sino pagan la multa, lo que ha generado que las motocicletas queden en los parqueaderos de los organismos de tránsito, es importante resaltar que la motocicleta como medio de transporte es más utilizada en los estratos uno, dos y tres.

La finalidad del Estado de proteger la prosperidad general y la convivencia pacífica, el derecho al medio ambiente sano y la libertad de locomoción, sin embargo, con este tipo de sanciones se golpea a los conductores de las motocicletas, a pesar del enorme impacto social que ha implicado la preferencia por este tipo de vehículo en Colombia, por lo cual, es necesario que se avance hacia una estructura que se aplique a todos los vehículos de manera equitativa, y no siga la desigualdad como sucede hoy en día con las motos y vehículos en este tipo de infracción.

Ahora bien, la relación más estrecha que encuentra el Código de Tránsito Terrestre con la Constitución es con el Derecho Fundamental a la *Libertad de Locomoción*, por lo cual si bien es cierto se justifica la regulación del legislador, por el hecho de necesitar una normatividad que garantice el orden y la protección de los derechos de las personas, teniendo conocimiento de lo importante que es la movilidad para el desarrollo económico del país y lo riesgoso que es su realización, la circulación automotriz debe darse de manera armónica con un compendio de normas que regule dicha actividad de manera igualitaria, donde la seguridad de los usuarios sea la garantía que debemos darle las autoridades a todos los actores del tránsito y cuando esta sea puesta en peligro por la infracción a una norma de tránsito podamos hacer uso de la imposición de sanciones.

Los vehículos que han sido inmovilizados por infracciones de tránsito pueden ser retirados de los patios sin haber pagado previamente el comparendo impuesto por las autoridades de tránsito.

Para retirar de los parqueaderos una moto, o cualquier vehículo inmovilizado, no es requisito pagar previamente el comparendo o multa de tránsito.

Los únicos requisitos que se deben cumplir para retirar un vehículo inmovilizado de los parqueaderos son los señalados expresamente en el parágrafo 2 del artículo 125 de la ley 769 de 2002 o código nacional de tránsito:

“*La orden de entrega del vehículo se emitirá por la autoridad de tránsito competente, previa comprobación directa de haberse subsanado la causa que motivó la inmovilización. La orden de entrega se ejecutará a favor del propietario del vehículo o al infractor, quien acreditará tal calidad con la exhibición de medios de prueba documentales*”.

La norma no exige el pagro previo del comparendo de tránsito. Lo que exige es que se subsane la causa por la cual se inmovilizó el vehículo.

El pago de los comparendos es otro asunto, y la autoridad de tránsito tiene otros mecanismos para cobrarlos, distintos a tener el vehículo retenido.

Las faltas graves las cometen tanto los conductores de vehículos como los de las motocicletas y a pesar que la Corte Constitucional en Sentencia  **C-885/10** haya señalado que la inmovilización de las motocicletas es especialmente razonable si se tiene en cuenta que no sólo se encuentra en juego la vida y la integridad personal de quien conduce, sino también, de quienes sean peatones o pasajeros, especialmente, en aquellos casos en los que la motocicleta es usada como medio de transporte público, consideramos que ello restringe la libertad de locomoción y el derecho al trabajo de estos actores y resulta desproporcionada al no solo inmovilizarle su medio de transporte, haciéndole más gravosa la situación al exigirle el pago de la multa en este tipo de infracciones para poder obtener su orden de salida ante la autoridad de tránsito, por lo que consideramos una situación que afecta el goce efectivo de ciertas libertades y derechos de los que es titular, dándose un trato diferente entre los dos grupos con relación a la interposición de la ‘inmovilización’ del vehículo de los conductores de motocicletas que cometan las infracciones contempladas en los literales D3 a D7, del artículo 131 del Código Nacional de Tránsito Terrestre. Así pues, el criterio con base en el cual se establece el trato diferente es si el tipo de vehículo es una motocicleta o no, por lo que se presenta una vulneración del artículo 13 de la Carta porque las autoridades tienen la obligación constitucional de brindar la misma protección y trato a todas las personas, y en consecuencia, de promover las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva, finalidad para cuyo cumplimiento deberán adoptar las medidas que requieran a favor de los grupos discriminados o marginados.

**OBJETIVOS DEL PROYECTO.**

Tiene por objeto establecer una facultad y/o potestad para decretar amnistía a los deudores de multas por infracciones al Código Nacional de Tránsito y condonan unas deudas de las autoridades de tránsito. La facultad para decretar amnistía tendrá un término de un año, para todos los infractores que tengan pendiente el pago de multas por infracciones a las normas de tránsito, impuestas hasta el 31 de diciembre de 2020, quienes podrán acogerse a un descuento, conforme a las condiciones establecidas por el legislador y de acuerdo con los distintos grupos socioeconómicos del país.

El proyecto, busca sanear de alguna manera la cartera pública de los entes territoriales por concepto de las multas de tránsito impuestas, a la vez, que se busca posibilitar la aplicación de alivios económico para los ciudadanos infractores en medio de una profunda crisis económica y social producto de la llegada y la propagación del COVID – 19 en nuestro país.

Por otro lado, se propone modificar el código nacional de tránsito con el fin de logar equilibrio para la imposición de las sanciones por infracciones de tránsito, conforme a las condiciones de ingresos de los estratos socioeconómicos 1 y 2; y eliminar la sanción de inmovilización solo establecidas para conductores de motocicletas.

**CONFLICTO DE INTERESES**

Teniendo en cuenta lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992 y se dictan otras disposiciones, que modifica el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, en la que se estableció que el autor del proyecto y el ponente presentarán en la exposición de motivos la descripción de las posibles circunstancias o eventos que podrán generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, siendo estos, criterios guías para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento.

Frente al Proyecto de Ley propuesto, se considera que pueden existir conflictos de interés relacionados con:

- El interés particular, actual y directo del cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil de los Congresistas; derivados de ser funcionarios de los gobiernos departamentales o locales que puedan llegar a ser impactados con las modificaciones que se proponen en este proyecto de ley.

Finalmente, sobre los conflictos de interés resulta importante recordar lo señalado por el Consejo de Estado (2019):

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

De igual forma, es pertinente señalar lo que la Ley 5 de 1992 dispone sobre la materia en el artículo 286, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019:

“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.

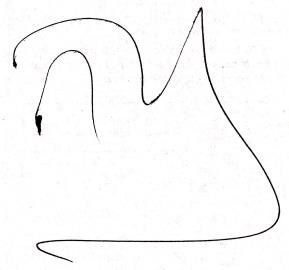
a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas 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.”

Se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la ley 5 de 1992, no exime del deber del Congresista de identificar otras causales adicionales.

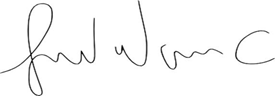
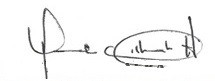
Atentamente,





**ARTURO CHAR CHALJUB** **CÉSAR LORDUY M**

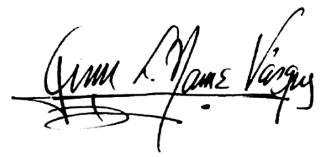
Senador de la República Representante a la Cámara

****

**MARTHA VILLALBA JOSÉ DAVID NAME**

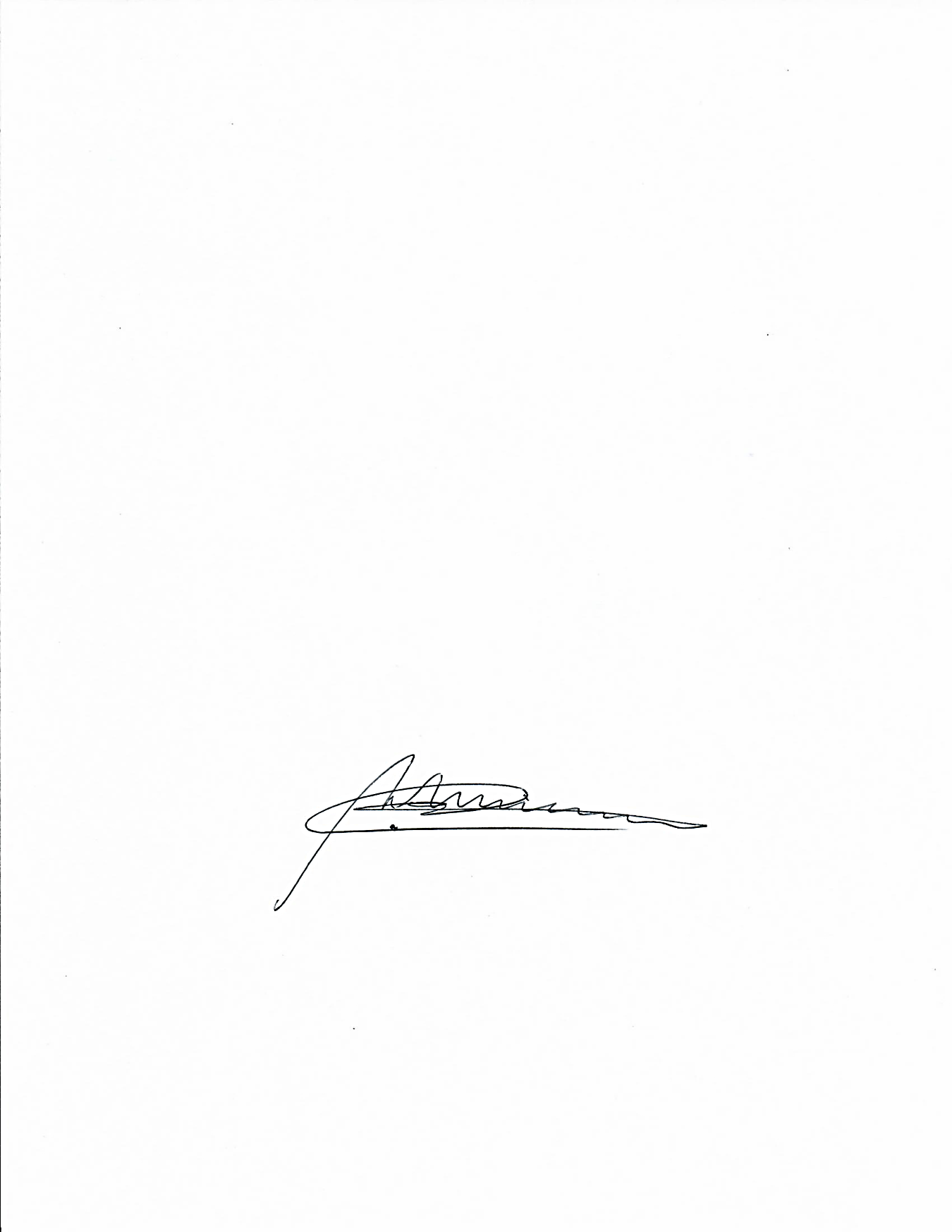
Representante a la Cámara Senador de la República

Departamento del Atlántico



**ARMANDO BENEDETTI IVÁN NAME VÁSQUEZ**

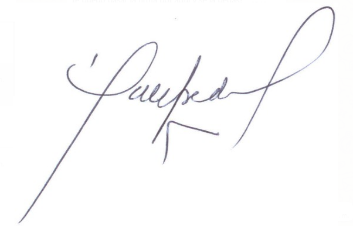
Senador de la República Senador de la República

****

**ANTONIO ZABARAÍN MAURICIO GÓMEZ AMÍN**

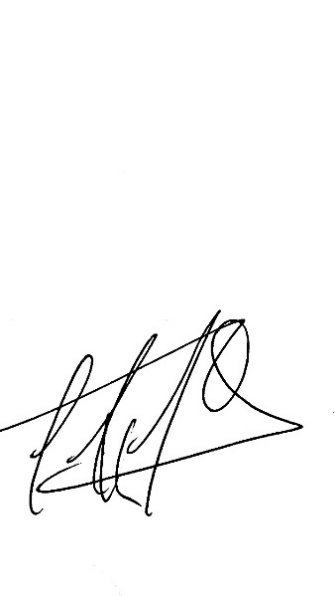
Senador de la República Senador de la República





**MIGUEL AMÍN ESCAF EFRAÍN CEPEDA SANABRIA**

Senador de la República Senador de la República

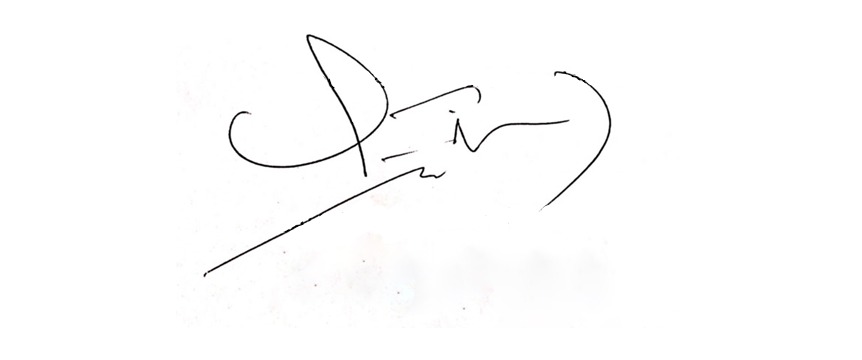


****

**LAURA FORTICH SÁNCHEZ CARLOS MEISEL VERGARA**

Senadora de la República Senador de la República



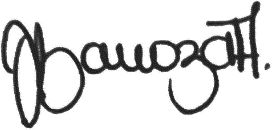


**LAUREANO ACUÑA DÍAZ ARMANDO ZABARAÍN**

Senador de la República Representante a la Cámara

Departamento del Atlántico

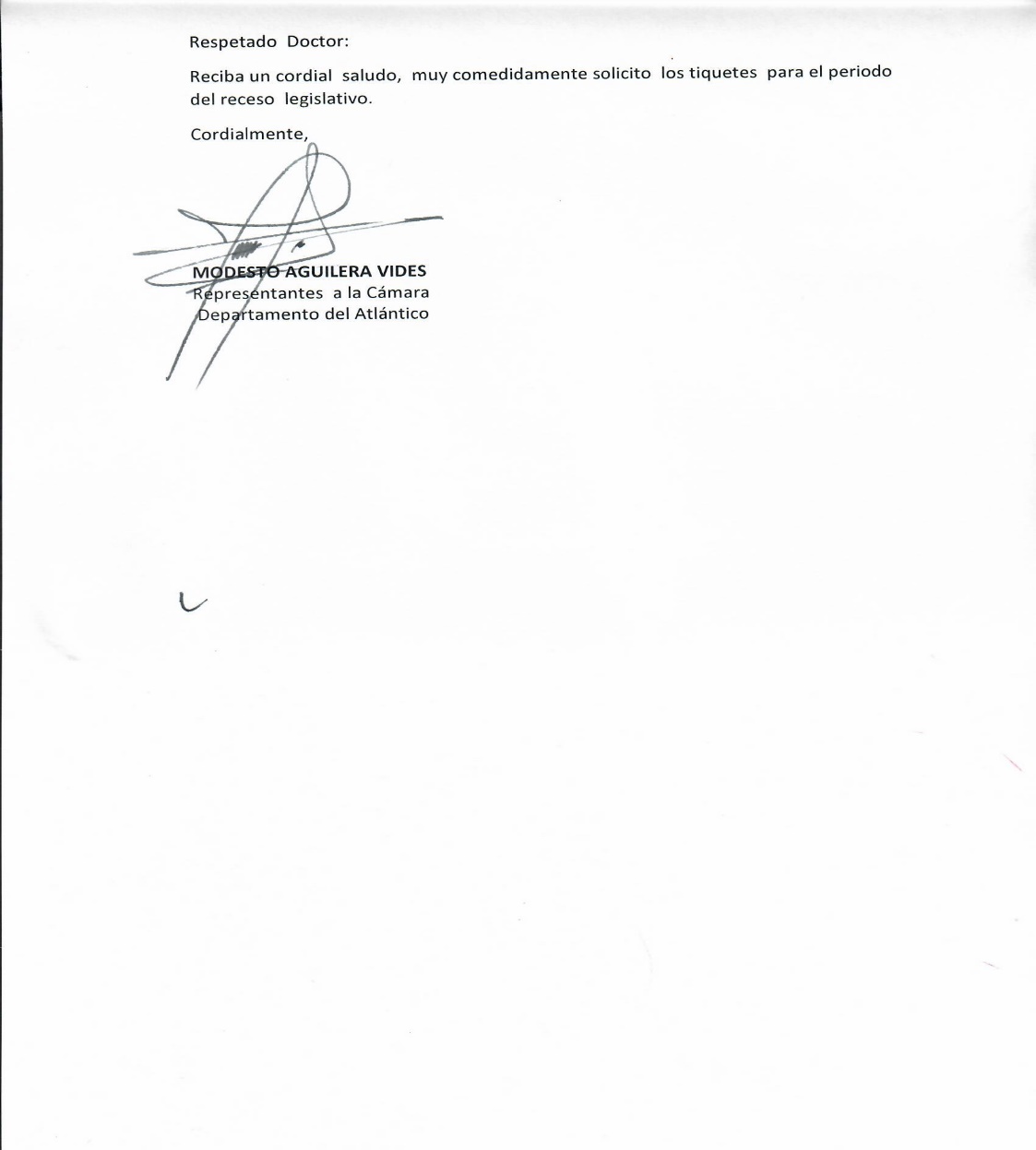




**JOSÉ AMAR SEPÚLVEDA JEZMI BARRAZA**

Representante a la Cámara Representante a la Cámara

Departamento del Atlántico Departamento del Atlántico



**MODESTO AGUILERA ALEJANDRO CARLOS CHACON**

Representante a la Cámara Representante a la Cámara

Departamento del Atlántico