



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXV - N° 1004

Bogotá, D. C., jueves, 17 de noviembre de 2016

EDICIÓN DE 27 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO  
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### PONENCIAS

#### PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 073 DE 2016 CÁMARA

*por medio de la cual se reglamenta la destinación de la maquinaria pesada incautada en actividades ilícitas, se crea el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., septiembre 14 de 2016.

Doctor

IVÁN DARÍO AGUDELO ZAPATA

Presidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Ciudad

**Referencia:** Informe de ponencia para primer debate en Comisión Sexta Constitucional Permanente de Cámara de Representantes, al Proyecto de ley número 073 de 2016 Cámara, *por medio de la cual se reglamenta la destinación de la maquinaria pesada incautada en actividades ilícitas, se crea el fondo nacional de maquinaria pesada y se dictan otras disposiciones.*

Respetado doctor:

En cumplimiento de la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, de la honorable Cámara de Representantes y de acuerdo con las disposiciones contenidas en la Ley 5ª de 1992, nos permitimos presentar el informe de ponencia para primer debate en Cámara de Representantes, al Proyecto de ley número 073 de 2016 Cámara, *por medio de la cual se reglamenta la destinación de la maquinaria pesada incautada en actividades ilícitas, se crea el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada y se dictan otras disposiciones.*

#### I. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS DEL PROYECTO

El Proyecto de ley número 073 de 2016 Cámara fue presentado por iniciativa parlamentaria a través del Representante a la Cámara Eduardo Agaton Díaz Granados y del Senador Andrés García Zuccardi.

Este proyecto de ley se publicó en la *Gaceta del Congreso* número 600 de 2016, en cumplimiento de la Ley 5ª de 1992.

El articulado de este proyecto de ley fue radicado por el Representante a la Cámara Eduardo Díaz Granados en el año 2013 y aprobado en segundo debate de Cámara de Representantes el día 7 de octubre de 2014 como consta en las *Gaceta del Congreso* números 264 y 625 de 2014.

Este proyecto de ley fue archivado en el Senado de la República por términos, teniendo ponencia favorable sin modificación alguna por parte del Senador Andrés García Zuccardi.

#### II. OBJETIVOS DEL PROYECTO

“La minería ilegal en nuestro país se ha venido incrementando de una forma acelerada. Es por ello que se han venido implementando estrategias normativas que permitan reducir tales indicadores.

La Contraloría General de la República, a través de un informe sobre la explotación ilícita de recursos minerales en Colombia, ha señalado que la explotación ilícita de recursos minerales, de manera contraria al concepto del respeto sobre los aspectos enunciados, usurpa la propiedad pública sobre los bienes de la nación, desaprovecha abiertamente los recursos naturales no renovables, afecta de manera sensible fauna, flora, aire, agua y suelo, genera sobrecostos en el uso de recursos imprescindibles para la vida y genera pasivos ambientales, que niegan a los pobladores el racional usufructo de dichos recursos, ocasiona problemas de salubridad pública, seguridad alimentaria, desplazamiento forzoso y muchos otros problemas de orden

social, esto sin mencionar otros aspectos de carácter económico, fiscales y de seguridad pública.

Por tal motivo, se requiere que se amplíen las medidas legales que permitan contrarrestar con esta situación y permita otorgar un uso adecuado, razonable y proporcional a las máquinas incautadas a las personas naturales o jurídicas que se encuentren realizando actividades de exploración o explotación de recursos minerales de manera ilegal, es decir, sin la autorización respectiva de las autoridades competentes.

Este proyecto pretende dar uso razonable a la maquinaria incautada a la minería ilegal, optando por la no destrucción, sino por la necesidad de ayudar a los municipios categorías 4, 5 y 6 a ejecutar obras que permitan generar desarrollo en la comunidad y a incentivar la producción y competitividad en el sector agropecuario en el país, así como permitir el acceso a esta clase de maquinarias.

Al promulgarse esta ley, se beneficiarían 1.027 municipios, lo que significaría ayudar al 93.2% del total de estos, en la ejecución de obras que impulsen el desarrollo en estos territoriales, a través del uso que le puedan dar a máquinas como dragas, retroexcavadoras, buldóceres, entre otras<sup>1</sup>.

### III. CONSIDERACIONES DE LOS AUTORES

“El proyecto de ley establece que la maquinaria pesada incautada, producto del ejercicio de la minería ilegal, por parte de la Policía Nacional será entregada a los municipios beneficiarios en calidad de comodato, conforme a las reglas establecidas en el Código Civil en el artículo 2200 y siguientes, es así como se define el contrato de comodato:

El comodato o préstamo de uso es un contrato en que una de las partes entrega a la otra gratuitamente una especie, mueble o raíz, para que haga uso de ella, y con cargo de restituir la misma especie después de terminar el uso. Este contrato no se perfecciona sino por la tradición de la cosa.

Debido que, la propiedad y administración de la maquinaria incautada será de la nación, a través del Fondo de Maquinarias que se crea y el cual estará vinculado al Ministerio de Transporte, la figura jurídica más adecuada para el uso de estas máquinas por parte de los municipios y gremios beneficiarios con el proyecto de ley es el contrato de comodato, ya que este no supone el traslado de la propiedad sino simplemente su uso.

El Estado colombiano, a través de sus órganos y en lo que compete al Congreso de la República, se deben desarrollar medidas legislativas que permitan generar producción y competitividad en el sector agropecuario, es por ello que la intención de este proyecto de ley de poner a disposición de ellos, la maquinaria incautada en la minería ilegal, permite consolidarlos para la generación de empleo y permita mejorar las condiciones de las personas que se benefician de este importante sector en el desarrollo del país. A su vez, es menester resaltar que la falta de acceso a la compra de este tipo de maquinarias no ha permitido un mayor impulso del sector agropecuario, limitándolos a contar con equipos

indispensables para el proceso de siembra, recolección y distribución de los productos que generan<sup>2</sup>.

### IV. CONSIDERACIONES AL PROYECTO DE LEY

#### a) Análisis de constitucionalidad.

El Proyecto de ley número 073 de 2016 Cámara no es contrario a los preceptos constitucionales que son aplicables para la materia de la que se ocupa el presente proyecto de ley.

Si bien se pretende en el proyecto hacer uso de la institución jurídica del comodato, esta solo es procedente cuando media el consentimiento del titular del derecho de dominio dejando de lado eventualidades como que la maquinaria incautada pudo haber sido robada, alquilada, tomada en arriendo sin existir consentimiento por parte del propietario para la realización de actividades de minería ilegal, sin embargo, este proyecto de ley puede ser readequado para que se ajuste a la Constitución Nacional.

#### b) Análisis de legalidad.

Este proyecto de ley está ajustado en materia legal, ya que el articulado debe concordarse con la nueva ley de extinción de dominio, Ley 1708 de 2014.

Es necesario hacer referencia en este punto a que los préstamos de uso o comodato de maquinaria que se efectúen a través de esta nueva ley, se harán con base en lo establecido en el Título XXIX del Código Civil o de aquella norma que sustituya lo reglamentado en materia de comodato o préstamo de uso.

### V. CONSIDERACIONES DEL PONENTE

Si bien el entonces Proyecto de ley número 076 de 2013 Cámara, fue archivado por términos en la Comisión Sexta Constitucional Permanente de Senado de la República, la presente iniciativa merece un nuevo trámite legislativo de aprobación, toda vez que no se puede permitir que de una parte se siga destruyendo maquinaria y artefactos que pueden contribuir al desarrollo de la agricultura, la agroindustria y la infraestructura de nuestro país.

Algunas personas que se oponen a la presente iniciativa justifican la destrucción de la maquinaria incautada en el hecho de que está ubicada en zonas de muy difícil acceso, siendo esta misma razón la necesidad para que el Estado haga presencia en estos lugares adjudicando todas estas herramientas de trabajo a campesinos, trabajadores asociados y empresas del sector de la agroindustria que quieran llevar desarrollo a donde no lo hay.

De otra parte, el presente proyecto de ley también puede establecer la creación de bancos de repuestos para maquinaria con las piezas de estos aparatos incautados, lo cual disminuiría costos para todas las entidades estatales que posean maquinaria de trabajo pesado.

### VI. PROPOSICIÓN

Por las razones y consideraciones expuestas, proponemos y solicitamos a los miembros de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, **aprobar el informe de ponencia para Primer debate de Cámara, del Proyecto de ley número 073 de 2016 Cámara, por medio de la**

1 Texto tomado literalmente del proyecto de ley 073 de 2016. Publicado en la *Gaceta del Congreso* número 600 de 2016.

2 Texto tomado literalmente del Proyecto de ley 073 de 2016. Publicado en la *Gaceta del Congreso* número 600 de 2016.

*cual se reglamenta la destinación de la maquinaria pesada incautada en actividades ilícitas, se crea el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada y se dictan otras disposiciones.*

Cordialmente,

  
**ATILANO ALONSO GIRALDO ARBOLEDA**  
 Ponente

**VII. PLIEGO DE MODIFICACIONES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 073 DE 2016 CÁMARA**

*por medio de la cual se reglamenta la destinación de la maquinaria pesada incautada en actividades ilícitas, se crea el fondo nacional de maquinaria pesada y se dictan otras disposiciones.*

**a) El artículo 3º, dirá así:**

**Artículo 3º.** La maquinaria pesada será entregada semestralmente en calidad de comodato, previa convocatoria por el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada a los municipios de categorías 4ª, 5ª y 6ª, para que estos las utilicen en la implementación o ejecución de obras públicas que beneficien a la comunidad.

Toda aquella organización de campesinos o asociación gremial agropecuaria que declare ante notario público, que no cuenta con recursos económicos y que requiera maquinaria, también se puede postular en las convocatorias y les será dada la maquinaria, con el objeto de incentivar la producción agropecuaria y generar competitividad en el sector.

**Parágrafo 1º.** El procedimiento para la entrega de maquinaria pesada en calidad de comodato a los entes territoriales y a los campesinos, será reglamentado por el Ministerio de Transporte.

**Parágrafo 2º.** Si varios municipios aledaños consideran que no tienen de manera individual condiciones para el mantenimiento de la maquinaria podrán asociarse para obtener colectivamente los beneficios de esta ley.

**b) Adiciónese un artículo nuevo, el cual será el artículo 9º, que dirá así:**

**Artículo 9º.** La maquinaria pesada que cuente con extinción de dominio a favor del Fondo Nacional de Maquinaria Pesada y que no pueda ser trasladada, lo mismo la maquinaria pesada que se encuentre a disposición de dicho fondo por un término superior a tres (3) años, podrá ser desarmada y ser vendida por este.

**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte queda facultado para reglamentar lo referente a los procedimientos que se requieran para cumplir con este artículo.

Cordialmente,

  
**ATILANO ALONSO GIRALDO ARBOLEDA**  
 Ponente

**VIII. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 073 DE 2016 CÁMARA**

*por medio de la cual se reglamenta la destinación de la maquinaria pesada incautada en actividades ilícitas, se crea el fondo nacional de maquinaria pesada y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

**Disposiciones generales**

**Artículo 1º.** La maquinaria pesada que sea encontrada en la realización de actividades ilícitas ejercidas por cualquier persona natural o jurídica, también será objeto de la extinción de dominio a que hace referencia la Ley 1708 de 2014.

**Parágrafo.** Para los efectos de la presente ley, entiéndase como maquinaria pesada toda aquella tecnología de construcción, agricultura o minería, la cual se destina para realizar tareas como el movimiento de tierra, construcción, levantamiento de objetos pesados, demolición, excavación o transporte de material.

**Artículo 2º.** Créese el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada, el cual es una cuenta especial, sin personería jurídica, adscrita al Ministerio de Transporte. Dicho fondo tendrá por objeto la administración para entregar en comodato maquinaria pesada que haya sido objeto de extinción de dominio, en los términos del artículo 1º de esta ley.

**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte será el encargado de reglamentar la estructura y el funcionamiento del Fondo Nacional de Maquinaria Pesada.

**Artículo 3º.** La maquinaria pesada será entregada semestralmente en calidad de comodato, previa convocatoria por el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada a los Municipios de categorías 4ª, 5ª y 6ª, para que estos las utilicen en la implementación o ejecución de obras públicas que beneficien a la comunidad.

Toda aquella organización de campesinos o asociación gremial agropecuaria que declare ante notario público que no cuenta con recursos económicos y que requiera maquinaria, también se puede postular en las convocatorias y les será dada la maquinaria, con el objeto de incentivar la producción agropecuaria y generar competitividad en el sector.

**Parágrafo 1º.** El procedimiento para la entrega de maquinaria pesada en calidad de comodato a los entes territoriales y a los campesinos será reglamentado por el Ministerio de Transporte.

**Parágrafo 2º.** Si varios municipios aledaños consideran que no tienen de manera individual condiciones para el mantenimiento de la maquinaria, podrán asociarse para obtener colectivamente los beneficios de esta ley.

**Artículo 4º.** Las empresas de agroindustria podrán tomar en arrendamiento o leasing la maquinaria excedente.

**Parágrafo.** En el caso de que las empresas de agroindustria tomen en arrendamiento la maquinaria excedente, los ingresos que se obtengan como productos de este canon, tengan como destino prioritariamente al mantenimiento y renovación del Fondo de Maquinaria.

**Artículo 5°.** El Ministerio de Transporte tendrá la obligación de vigilar el cumplimiento de los contratos suscritos por el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada, con el acompañamiento de los órganos de control y la Defensoría del Pueblo.

**Parágrafo.** En caso de existir incumplimiento del contrato, el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada podrá dar por terminado unilateralmente el mismo de forma inmediata, sin mayores requerimientos.

**Artículo 6°.** El Ministerio de Transporte cuenta con seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de esta ley para crear, reglamentar y poner en funcionamiento el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada.

**Artículo 7°.** Cuando lo incautado sea maquinaria pesada, en el transcurso de los procesos judiciales de extinción de dominio la tenencia, custodia, administración y destinación de dichos bienes estará a cargo del Fondo Nacional de Maquinaria Pesada en los términos de los artículos 92 a 97, 99, 100, 102 a 110 del Capítulo VIII de la Ley 1708 de 2014 y con la ejecutoria de la sentencia que extingue el dominio, la maquinaria pesada pasará a ser de propiedad.

**Artículo 8°.** Adiciónese un parágrafo al artículo 90 de la Ley 1708 de 2014, el cual dirá así:

Parágrafo. Se exceptúa de la competencia del Fondo para la Rehabilitación, Inversión Social y Lucha contra el Crimen Organizado (Frisco) la maquinaria pesada, la cual será de competencia del Fondo Nacional de Maquinaria Pesada.

**Artículo 9°.** La maquinaria pesada que cuente con extinción de dominio a favor del Fondo Nacional de Maquinaria Pesada y que no pueda ser trasladada, lo mismo la maquinaria pesada que se encuentre a disposición de dicho fondo por un término superior a tres (3) años, podrá ser desarmada y ser vendida por este.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte queda facultado para reglamentar lo referente a los procedimientos que se requieran para cumplir con este artículo.

**Artículo 10. Vigencia.** La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial las establecidas en el Decreto número 2235 de 2012 del Gobierno nacional.

Cordialmente,

  
**ATILANO ALONSO GIRALDO ARBOLEDA**  
 Ponente

CÁMARA DE REPRESENTANTES  
 COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL  
 PERMANENTE  
 SUSTANCIACIÓN

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER  
 DEBATE**

Bogotá, D. C., 11 de noviembre de 2016

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate, al Proyecto de ley número 073 de 2016 Cámara, *por medio de la cual se reglamenta la destinación de la maquinaria pesada incautada en actividades ilícitas, se crea el fondo nacional de maquinaria pesada y se dictan otras disposiciones.*

Dicha ponencia fue presentada por el honorable Representante Atilano Giraldo Arboleda.

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6 - 515 del 11 de noviembre de 2016, se solicita la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República.

  
**JAIR JOSÉ EBRATT DÍAZ**  
 Secretario

\* \* \*

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER  
 DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO  
 078 DE 2016 CÁMARA**

*por medio de la cual se generan incentivos, estímulos y exenciones para promover la movilidad internacional y el retorno de estudiantes y profesionales colombianos, y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C.,... de noviembre de 2016

Doctor

**IVÁN DARÍO AGUDELO ZAPATA**

Presidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

La Ciudad.

**Referencia: Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 078 de 2016 Cámara**

**Competencia y asignación de ponencia**

Conforme a lo expresado en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, doy cumplimiento a la designación que me fue otorgada en rendir informe de ponencia ante la honorable Comisión Sexta, al **Proyecto de ley número 078 de 2016 Cámara**, *por medio de la cual se generan incentivos, estímulos y exenciones para promover la movilidad internacional y el retorno de estudiantes y profesionales colombianos, y se dictan otras disposiciones.*

## Antecedentes

### Trámite del proyecto

**Proyecto de ley número 078 de 2016** Cámara, por medio de la cual se generan incentivos, estímulos y exenciones para promover la movilidad internacional y el retorno de estudiantes y profesionales colombianos, y se dictan otras disposiciones.

**Origen:** Congresional

Autores: honorables Representantes *Ana Paola Agudelo García, Carlos Eduardo Guevara Villabón, Guillermina Bravo Montaño.*

### 1. Síntesis del proyecto

El objetivo del presente proyecto es promover la salida y el retorno académico de ciudadanos colombianos para incentivar el crecimiento cultural, intelectual y científico del país, como herramienta de desarrollo.

Cada día más colombianos buscan desarrollar sus proyectos de educación superior en el exterior, donde encuentran una oferta más amplia, diversificada y especializada, además de oportunidades para ingresar en instituciones de alto prestigio. Sin embargo, para salir del país el colombiano se encuentra un sinnúmero de trámites y obstáculos que pueden llevar al ciudadano a acudir a tramitadores, a adquirir cuantiosas deudas o hasta perder la oportunidad de estudiar por fuera del país.

Por su parte, los colombianos que finalizan sus estudios en el exterior desisten de su intención de retorno a Colombia, a causa de las múltiples barreras y falta de garantías en la vinculación laboral y académica. A parte de los inconvenientes para adquirir productos financieros, por la pérdida de su vida crediticia al migrar, el profesional no encuentra canales ni ofertas para asegurar su contratación. Una vez en el país el colombiano que retorna debe convalidar su título para poder ejercer sus títulos en Colombia, trámite que conlleva a costos de legalización de documentos, traducción que pueden ascender a más de un salario mínimo.

Teniendo en cuenta que la convalidación es requisito para el empleo, y que el colombiano retornado no recibe ingresos fijos. Se identifica necesario simplificar y reducir los costos de los mecanismos que implementa actualmente el país para la legalización y convalidación de títulos obtenidos en el exterior y en Colombia, para facilitar el pronto ejercicio profesional y académico.

Para ello se toman como principios acogidos por Colombia, al ratificar las recomendaciones de la Unesco en materia de convalidaciones de títulos, comenzando por la educación como un derecho humano, la universalidad del conocimiento como patrimonio de la humanidad y la dimensión internacional de la enseñanza superior como eje del desarrollo que obliga a ensanchar el acceso y el intercambio de recursos educativos y capital humano.

En obediencia a estos fundamentos, consideramos necesario desarrollar un procedimiento más fácil, seguro y eficiente, sobre unos costos que reconozcan en gran esfuerzo académico de los ciudadanos que los realizan. En este sentido se conciben en este proyecto incentivos para los retornados por motivo académico y profesional.

De igual manera se busca la promoción para la salida del país de los estudiantes que quieren continuar

sus trayectorias científicas e investigativas en el exterior; estudios que serán a la postre la base del desarrollo educativo del país. Facilitando los trámites y buscando exenciones para reducir los costos de desplazamiento, dando por entendido que los estudiantes no cuentan con ingresos fijos, y que en su mayoría los costos son cubiertos con el patrimonio familiar, o a partir del endeudamiento temprano de los ciudadanos. Los incentivos dispuestos por el presente proyecto representarán un alivio para el bolsillo de nuestros estudiantes.

De manera complementaria, este proyecto busca que se legisle en una vía que permita ayudar a los ciudadanos a salir del país, pero incentivar a su vez el retorno para que este capital cultural sea invertido y reconocido en Colombia. Así, el resultado que se espera por medio del proyecto es acabar con el fenómeno de cerebros fugados, reconociendo el valor que tienen nuestros connacionales que obtienen títulos en el exterior.

## 2. Fundamento Constitucional

### 2.1. Derecho a la Educación

**Artículo 67. La educación es un derecho de la persona y un servicio público** que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura.

La educación formará al colombiano en el respeto a los derechos humanos, a la paz y a la democracia; y en la práctica del trabajo y la recreación, para el mejoramiento cultural, científico, tecnológico y para la protección del ambiente.

**El Estado, la sociedad y la familia son responsables de la educación**, que será obligatoria entre los cinco y los quince años de edad y que comprenderá como mínimo, un año de preescolar y nueve de educación básica.

La educación será gratuita en las instituciones del Estado, sin perjuicio del cobro de derechos académicos a quienes puedan sufragarlos.

**Corresponde al Estado** regular y ejercer la suprema inspección y vigilancia de la educación con el fin de velar por su calidad, por el cumplimiento de sus fines y por la mejor formación moral, intelectual y física de los educandos; **garantizar el adecuado cubrimiento del servicio y asegurar a los menores las condiciones necesarias para su acceso y permanencia en el sistema educativo.**

**La Nación y las entidades territoriales participarán en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales**, en los términos que señalen la Constitución y la ley.

**Artículo 69. Se garantiza la autonomía universitaria.** Las universidades podrán darse sus directivas y regirse por sus propios estatutos, de acuerdo con la ley.

La ley establecerá un régimen especial para las universidades del Estado.

El Estado fortalecerá la investigación científica en las universidades oficiales y privadas y ofrecerá las condiciones especiales para su desarrollo.

**El Estado facilitará mecanismos financieros que hagan posible el acceso de todas las personas aptas a la educación superior.**

**Artículo 70.** El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades, por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad nacional.

La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado reconoce la igualdad y dignidad de todas las que conviven en el país. El Estado promoverá la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación.

**Artículo 71.** La búsqueda del conocimiento y la expresión artística son libres. Los planes de desarrollo económico y social incluirán el fomento a las ciencias y, en general, a la cultura. El Estado creará incentivos para personas e instituciones que desarrollen y fomenten la ciencia y la tecnología y las demás manifestaciones culturales y ofrecerá estímulos especiales a personas e instituciones que ejerzan estas actividades.

### 3. Marco Jurídico

#### 3.1. Antecedente en Derecho Internacional

**Convenio Regional de Convalidación de Estudios, Títulos y Diplomas de Educación Superior en América Latina y el Caribe de 1974**

La Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura. La Unesco, expidió en 1993 las Recomendaciones para la Convalidación de los Estudios, Títulos y Diplomas de Enseñanza Superior. En función de estas consideraciones se establecen las bases para el desarrollo de convenios internacionales para la convalidación y reconocimiento de títulos entre países, sobre los principios de:

**Derecho Humano a la Educación**, universalidad del conocimiento, internacionalización del saber, movilidad, solidaridad entre los miembros de la comunidad científica y universitaria; y preservación, promoción y sostenimiento de la riqueza cultural.

En este sentido **Colombia ratificó** el Convenio Regional de Convalidación de Estudios, Títulos y Diplomas de Educación Superior en América Latina y el Caribe de 1974. Por el cual se reafirmaron los principios anunciados y se asumen las tareas de cooperación, integración, fomento del conocimiento, mejora cualitativa de la educación, pleno empleo, reconocimiento total y parcial de títulos, acceso inmediato a la educación superior. En el desarrollo del acuerdo con los países miembros.

En concordancia a estos principios y derroteros que el país ya ha reconocido y ratificado, si bien este Convenio Regional de Convalidación no ha sido plenamente implementado y los procedimientos para la convalidación y reconocimiento de títulos se fundamentan, sobre todo, en la firma de acuerdos bilaterales; el presente proyecto de ley busca la materialización de las recomendaciones y principios de la Unesco como una política interna en materia de educación y fomento de la movilidad de los estudiantes y profesionales.

#### 3.2. Competencias Institucionales

Por medio de la Ley 30 de 1992, Ley 1324 de 2009 y la Ley 1450 de 2011 (PND 2010-2014). Se otorgan las facultades y competencias al Ministerio de Educa-

ción Nacional para la Convalidación y Homologación de títulos; y al Icetex, la administración de becas y créditos educativos.

**Ley 1286 de 2009**, Ley 1450 de 2011 y la Ley 1810 de 2016. Designan al Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación (Colciencias) y al **Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación en Colombia, la gestión del Fondo Nacional de Financiamiento para la Ciencia, la Tecnología y la Innovación para el desarrollo de sus estudios y actividades científicas.**

#### 4. Antecedentes Legislativos en Política Migratoria Colombiana

##### 4.1. Ley 1465 de 2011 Sistema Nacional de Migraciones

Crea la estructura interinstitucional del Sistema Nacional de Migraciones, para la protección y acompañamiento de colombianos en el exterior.

##### 4.2. Ley 1565 de 2012 Ley Retorno

La Ley dicta disposiciones y fija incentivos para el retorno de los colombianos residentes en el extranjero. Contempla 4 tipos de retorno con sus respectivos incentivos así:

**Artículo 3°.** *Tipos de retorno. Los siguientes tipos de retorno se consideran objeto de la presente ley:*

**a) Retorno solidario.** *Es el retorno que realiza el colombiano víctima del conflicto armado interno, como también aquellos que obtengan la calificación como pobres de solemnidad.*

*Este tipo de retorno se articulará con lo dispuesto en la Ley 1448 de 2011;*

**b) Retorno humanitario o por causa especial.** *Es el retorno que realiza el colombiano por alguna situación de fuerza mayor o causas especiales. Consideréanse causas especiales aquellas que pongan en riesgo su integridad física, social, económica o personal y/o la de sus familiares, así como el abandono o muerte de familiares radicados con él en el exterior;*

**c) Retorno laboral.** *Es el retorno que realiza el colombiano a su lugar de origen con el fin de emplear sus capacidades, saberes, oficios y experiencias de carácter laboral adquiridas en el exterior y en Colombia;*

**d) Retorno productivo.** *Es el retorno que realiza el colombiano para cofinanciar proyectos productivos vinculados al plan de desarrollo de su departamento y/o municipio de reasentamiento, con sus propios recursos o subvenciones de acogida migratoria.*

**Artículo 4°.** *Incentivos y acompañamiento integral a los tipos de retorno.*

*Reglamentado por el Decreto Nacional 1000 de 2013. Para el retorno solidario, el Gobierno nacional a través del Ministerio de Relaciones Exteriores deberá realizar en un plazo no mayor a seis (6) meses un Plan de Retorno Solidario que contemple alianzas interinstitucionales y de cooperación, que permita brindar las herramientas para facilitar el acceso a servicios de salud y adquisición de vivienda, capacitaciones a nivel laboral, así como de asistencia social mediante asesorías jurídicas y psicológicas.*

*Para el retorno humanitario y/o por causa especial, el Gobierno nacional a través del Ministerio de*

*Relaciones Exteriores, deberá diseñar programas de apoyo con acompañamiento que permitan atender y eliminar la situación de riesgo del inmigrante y su vinculación en la gestión del desarrollo departamental y/o municipal de su lugar de reasentamiento.*

*Para el retorno laboral, las instituciones educativas del nivel universitario o tecnológico reconocidas y validadas en Colombia, podrán emplear a los colombianos que retornen como formadores en sus instituciones de acuerdo con sus capacidades, saberes, oficios y experiencias de carácter laboral adquiridas en el exterior o en Colombia. Así mismo podrán acceder a orientación ocupacional y capacitación para mejorar sus competencias laborales.*

*Para el retorno productivo, el Gobierno nacional a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, deberá expedir un plan que incluya el desarrollo y asesoría de emprendimientos de proyectos productivos, así como el acceso a créditos para el mismo fin, en coordinación con las políticas nacionales y regionales de competitividad.*

*Asimismo incluirá la población retornada como sujeto de las políticas y los fondos de emprendimiento vigentes.*

Actualmente Colombia no cuenta con una Política Migratoria Integral. En los últimos años se han logrado estos avances en el reconocimiento de los derechos de los migrantes y de sus necesidades, a través de iniciativas legislativas, programas institucionales y un Conpes por el cual se buscó establecer una directiva por la cual los migrantes y sus familias fueran beneficiados por una política pública. Sin embargo, ni el Sistema Nacional de Migraciones, ni la Ley Retorno, ni el Conpes 3603 de 2009, contemplan medidas para atender el fenómeno de *Migración Profesional y Académica* como un fenómeno objeto de legislación, por este motivo se hace necesario el presente proyecto de ley para complementar las iniciativas y beneficios hacia los migrantes.

## 5. Fundamento Jurisprudencial

Actualmente cursa una demanda de Inexequibilidad<sup>1</sup> al numeral 1, artículo 4° Ley 1678 de 2013, *por medio de la cual se garantiza la educación de posgrados al 0.1% de los mejores profesionales graduados en las instituciones de educación superior públicas y privadas del país.* La cual contempla becas y en sus requisitos establece que los beneficiarios deben cumplir con la condición de ser “colombianos de nacimiento”.

Frente a ello, el demandante acusa la norma ante la aparente omisión del principio de igualdad para el acceso al derecho fundamental a la Educación contemplados en la Carta Constitucional en sus artículos 67, 70 y 71. En tanto que podría restringir la posibilidad de acceso a las becas por excelencia a los hijos de los colombianos en el exterior, que no nacieron en territorio nacional pero son ciudadanos de nacimiento, así como a los colombianos por adopción conforme al artículo 96 de la Constitución:

**Artículo 96.** *Son nacionales colombianos:*

*1. Por nacimiento:*

*a) Los naturales de Colombia, que con una de dos condiciones: que el padre o la madre hayan sido naturales o nacionales colombianos o que, siendo hijos de*

*extranjeros, alguno de sus padres estuviere domiciliado en la República en el momento del nacimiento y;*

***b) Los hijos de padre o madre colombianos que hubieren nacido en tierra extranjera y luego se domiciliaren en territorio colombiano o registraren en una oficina consular de la República<sup>2</sup>.***

Pese a que la Corte no ha emitido Sentencia, la Procuraduría General de la Nación emitió su Concepto 6104 de 2016, en el siguiente tenor:

*“la limitación analizada en materia de becas de posgrados concedidas por razones de mérito formativo en cuanto a que solo se concede el estímulo a los colombianos por nacimiento se constituye en un trato legal contrario a la proporcionalidad en estricto sentido porque representa un trato discriminatorio injustificado, a la luz directa de las regulaciones constitucionales sobre la condición de colombiano y lo que esto significa en materia de garantía de derechos que vulnera el derecho a la igualdad de trato en la ley.*

*(...) no se advierte ninguna razón objetiva que justifique la limitación de los beneficios de dicha ley únicamente para los colombianos por nacimiento en lo que a concesión de becas de posgrado se refiere (...)*

*(...) lo anterior indudablemente genera una desigualdad de trato en relación a los colombianos por adopción, sin razón objetiva para no extenderles los beneficios especiales de las becas de posgrado que la Ley 1678 señala”.*

*(...) En mérito de lo expuesto, el ministerio público solicita a la Corte Constitucional declarar Inexequible la expresión “de nacimiento”, contenida en el numeral 1 del artículo 4° de la Ley 1678 de 2013 por vulneración al derecho a la igualdad y a la educación”<sup>3</sup>.*

En este sentido, es evidente la necesidad de que el Congreso de la República incluya en ejercicio de sus competencias normativas, un marco que reconozca el **derecho fundamental a la educación de los colombianos en el exterior**, mediante iniciativas que consideren sus principales necesidades y obstáculos para el goce efectivo de su ciudadanía. Al momento, las políticas públicas, programas y presupuestos se enfocan en una promoción vista hacia adentro del territorio sin considerar la potencialidad del capital social y cultural que constituyen todos los connacionales que han migrado con fines académicos.

El presente proyecto busca equilibrar esa desigualdad para el acceso de beneficios académicos de los estudiantes colombianos migrantes.

## 6. Exposición de Motivos

### 6.1. Estructura del proyecto

Artículo 1°. *Objeto de la ley.* Crear incentivos de diversa índole en aras de mejorar y promover la movilidad internacional con fines académicos y al retorno voluntario de colombianos residentes en el exterior con fines académicos y profesionales.

Artículo 2°. Encarga al Ministerio de Educación adoptar los principios y recomendaciones de la Unesco en materia de convalidaciones. Los principios de inmediatez y armonización, se refieren a que los pro-

<sup>2</sup> Subrayas y negrita fuera de texto.

<sup>3</sup> Concepto 006104 de 2016. Procuraduría General de la Nación, (pp-4:12).

<sup>1</sup> Expediente Corte Constitucional D-11294.

cedimientos de convalidación y homologación deben contar con una metodología que garantice la calidad, pero que no tome un periodo de tiempo extenso. La inmediatez en este sentido no se entiende como el reconocimiento de “títulos exprés”, sino sobre el desarrollo de un sistema que permita un reconocimiento de títulos más eficientes que el actual, teniendo en cuenta que para poder ingresar al mercado laboral es menester contar con un título avalado por el MEN. El tiempo que tome la convalidación, será el tiempo de desempleo del solicitante, así se espera que sea el mínimo posible.

Dentro de las recomendaciones sobre armonización, se espera que los programas de Instituciones de Educación Superior cumplan con una base desde la cual todos los títulos estén en concordancia a los estándares internacionales. Si bien la autonomía universitaria permite que cada institución defina sus líneas específicas de formación, es el MEN el que califica a los programas y les otorga su certificación para poder operar. En este sentido, se espera que el Ministerio cuente con las herramientas básicas para reconocer en un título extranjero el núcleo central convalidable que permita su reconocimiento, caso contrario el proceso tenga una ruta continua que incluya la orientación a cursos profesionales complementarios para lograr convalidar el título. Es decir, que si no se aprueba la convalidación, el ciudadano no pierda el dinero y el tiempo, sino que pueda ser direccionado a las instituciones que pueden ofrecerle el programa complementario, y una vez alcance los requisitos de contenidos, créditos y horas, pueda ser convalidado su título sin tener que volver a pagar.

Para ello, se considera esencial que el MEN cuente con un equipo académico además del grupo jurídico que hace parte del Conaces, para que el procedimiento pueda tener el análisis profesional además del legal, especialmente en áreas sensibles como la medicina.

## CAPÍTULO II

### Retorno Académico

Artículo 3°. *Retorno Académico*. Se define la figura de retorno académico, reconociendo el fenómeno del retorno académico como objeto de políticas públicas.

Artículo 4°. *Programa de Cerebros Retornados*. Se encargan a Colciencias y al Ministerio de Educación a incluir dentro de su oferta institucional, programas específicos para fomentar el retorno de profesionales con estudios de posgrados para que se garantice su vinculación laboral y académica.

Artículo 5°. *Gratuidad en trámites*. La legalización, Apostilla y los trámites de convalidación y homologación serán gratuitos para los migrantes por motivo académico y profesional.

Artículo 6°. *Exención de impuesto de salida*. Se extiende el beneficio que el Icetex actualmente otorga a sus becarios para todos los ciudadanos que salgan del país con visa de estudiante o con fines académicos.

Artículo 7°. *Descuento en tiquetes aéreos*. Se encarga al Ministerio de Relaciones Exteriores la realización de convenios con aerolíneas que operan en el país para la reducción en los tiquetes aéreos de los estudiantes que cumplan los requisitos que contempla el proyecto de ley. Este incentivo ya existe por parte de Organizaciones No Gubernamentales, se busca que este tipo de incentivos se desarrolle como política de Estado.

Artículo 8°. *Acuerdos de Convalidación*. El Ministerio de Relaciones Exteriores desarrollará acuerdos y convenios para el reconocimiento de títulos obtenidos en Colombia y en el exterior sobre los principios de la Unesco.

Artículo 9°. El Ministerio de Educación Nacional, el Icetex y Colciencias deberán diseñar e implementar el programa de becas para colombianos en el exterior.

En concordancia con la Ley 1810 de 2016, se fortaleció el Fondo Francisco José de Caldas, a cargo de Colciencias, para promover y financiar becas para todos los ciudadanos incluyendo a los colombianos en el exterior.

Artículo 10. *Difusión de la Oferta Institucional*. El Ministerio de Educación Nacional y el Ministerio de Relaciones Exteriores, coordinarán la difusión de información sobre políticas y programas académicos para ciudadanos colombianos en sus portales virtuales para promoción de la oferta institucional en Colombia y el Exterior.

Artículo 11. *Requisitos*.

Artículo 12. *Vigencia*.

### 6.2. Contexto migratorio y antecedentes

El enfoque hacia los movimientos migratorios de connacionales permanece inexplorado, ejemplo de ello es que ni el Ministerio de Relaciones Exteriores, ni el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), cuentan con cifras oficiales actualizadas sobre el censo de colombianos en el exterior, por tanto no se conoce cuántos colombianos salen del país y cuántos retornan con fines académicos y profesionales.

Según cifras recopiladas por la Organización Internacional para las Migraciones<sup>4</sup>, para 2005 se calculaban 3.378.345 de colombianos en el Exterior, y para 2012 el Ministerio de Relaciones Exteriores estimaba 4.700.000<sup>5</sup>. Lo cual permite inferir que los connacionales pueden sumar el equivalente a la población de un departamento como Antioquia o Valle del Cauca, lo que en términos de acceso a servicios del Estado demuestra una carencia en lo que respecta a diseño e integración de políticas públicas para la atención de sus necesidades, que como ciudadanos colombianos tienen derecho.

Si bien en la última década se han logrado avances en materia de política migratoria y atención al ciudadano en el exterior, gracias a la apertura y fortalecimiento de la misión consular y de la creación de un aparato institucional específico como lo es Migración Colombia y el programa Colombia Nos Une, del Ministerio de Relaciones Exteriores. Se hace evidente una falta de coordinación con las demás instituciones del Estado, encargadas de garantizar el acceso a la Educación, dado que la oferta institucional está dirigida a los colombianos residentes en territorio nacional o para aquellos que quieren salir del país. Sin embargo, el acompañamiento para los ciudadanos que salen del país es precario en tanto que los procesos de atención al ciudadano se restringen y se reducen básicamente al contacto que el estudiante pueda hacer con el Consulado de Colombia. Por otra parte, los colombianos en el

4 Perfil Migratorio de Colombia, 2012. OIM. Bogotá. 2013.

5 Ibidem PP 42.



exterior no son sujeto de aplicación directa de ningún programa o política permanente que promueva la movilidad y el retorno.

### 6.3. Es Tiempo de Volver

En 2014 el Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación (Colciencias), abrió la Convocatoria denominada “Es Tiempo de Volver”, por la cual buscaba “*Incorporar doctores colombianos a universidades, centros de investigación, centros de desarrollo tecnológico y empresas vía estancias posdoctorales (...) Dirigida a colombianos que hayan obtenido título de doctorado en universidades extranjeras o nacionales, que residan en el exterior o hayan regresado al país en los dos últimos años. Los colombianos con título de doctorado en universidades nacionales, deberán acreditar experiencia académica o laboral en el exterior, por un periodo no inferior a dos años*”<sup>6</sup>.

En términos generales esta iniciativa abrió una expectativa importante para los académicos que residían en el exterior, y retornados, no obstante, en su aplicación se originaron diversos inconvenientes que reportó la prensa nacional:

*“Educación 22 de febrero de 2015 - 9:04 p. m.*

*De los 28 convenios proyectados, solo 17 están activos*

*Colciencias improvisó con “Es Tiempo de Volver”<sup>7</sup>*

*El intento de la institución por repatriar a Colombia a científicos de alto nivel terminó opacado por la falta de planeación.*

**Por: Lisbeth Fog**

*Por los corredores de las universidades -y del propio Colciencias- se asegura que el programa “Es Tiempo de Volver” nació como reacción a la carta que en agosto de 2013 enviaron 749 investigadores colombianos residentes en el exterior, en respuesta a las declaraciones realizadas por la entonces Directora de esa institución Paula Marcela Arias al diario El Colombiano, en las que afirmaba: “Si la gente está bien acomodada, investigando y ganando bastante, para qué le dices que lo vas a traer si no tienes las condiciones”.*

*(...) En diciembre de ese 2013 funcionarios de Colciencias viajaron a Boston para lanzar el “Programa nacional de incentivos para el retorno de científicos altamente calificados en el exterior”. Les ofrecían condiciones muy atractivas, no solo por parte de Colciencias, sino de entidades aliadas. En marzo de 2014 el ofrecimiento se convirtió en la convocatoria 656 con el nombre “Es Tiempo de Volver”, la cual daba la oportunidad a 200 de esos colombianos de retornar al país con trabajo asegurado.*

*De los 28 convenios con universidades y otras entidades de ciencia y tecnología que Colciencias se comprometió a tener firmados el 26 de enero -ver “Cerebros fugados se quejan” (21 de enero)- solo 17 están perfeccionados (el 61%), que acogen a 91 de los 141 seleccionados (65%) para financiar estancias posdoctorales por dos años.*

6 <http://www.colciencias.gov.co/convocatorias/2014/convocatoria-es-tiempo-volver-2014>.

7 <http://www.elspectador.com/noticias/educacion/colciencias-improvisó-tiempo-de-volver-artículo-545629>.

*Siete de ellos renunciaron por diferentes motivos, entre ellos por la estipulación de multas a los beneficiarios en caso de no cumplir con el contrato, por los “sucesivos cambios, retrasos, incumplimientos, faltas de respeto e incluso amenazas”, según dicen algunos de ellos, y otras razones puntuales en cada caso.*

*Algunas de las 20 instituciones que adhirieron a la convocatoria con paquetes de beneficios a través de cartas de intención se han retirado. “Es verdad que a algunos aliados no les han cumplido con el beneficio”, dice el Subdirector General de Colciencias, Alejandro Olaya. “Revisando hemos visto que es una carta débil o se comprometían a hacerlo sujeto a sus condiciones”, por ejemplo de fechas. “Eso genera otra situación de malestar”.*

En vista de lo anterior, es evidente que:

a) La gran expectativa que generó el Programa “Es Tiempo de Volver”, demostró que sí existe un gran interés de los colombianos en el exterior de retornar para ejercer su profesión e invertir su capital cultural adquirido en pro del desarrollo científico del país;

b) En necesario fortalecer este tipo de iniciativas para que, a través de una adecuada implementación, Colombia cuente con una **política permanente** para los retornados académicos.

### 6.4. Análisis del Proyecto por parte de Instituciones de Educación Superior

Teniendo en cuenta que el presente proyecto incide directamente con las actividades administrativas, en investigación y docencia propia de las Instituciones de Educación Superior, para la construcción de la presente ponencia se expuso el proyecto a las Oficinas de Relaciones Internacionales de diversas universidades, públicas y privadas, encargadas de los procesos de movilidad académica y profesional de los estudiantes y docentes vinculados. Teniendo en cuenta su experiencia y especialización en el tema, nos permitimos exponer los conceptos recibidos en estos encuentros.

#### 6.4.1. Informe Encuentro con la Oficina de Relaciones Exteriores (ORI), de la Universidad Nacional de Colombia, para la discusión del Proyecto de ley número 078 de 2016, “Migración Académica”

Luego de la revisión por parte del equipo de trabajo de la ORI, dirigido por la Profesora Catalina Arévalo Ferro, coordinado por Alejandra Ortíz Martínez; apoyado por los encargados en el área de cooperación académica y movilidad, Felipe Higuera, Luis Carlos Bohórquez y Claudia Herrera. Se realizaron las siguientes observaciones al **Proyecto de ley número 078 de 2016 Cámara:**

- Se encuentra consenso sobre las problemáticas identificadas en la exposición de motivos del proyecto, acerca de las dificultades de **los académicos retornados que se enfrentan a mínimo 6 meses de desempleo** mientras se resuelve su trámite de **Convalidación**, lo que interfiere con los calendarios de convocatorias públicas y privadas de empleo en investigación y docencia.

- Actualmente los Estímulos no cuentan con continuidad, no existe un programa permanente para incentivar el retorno de académicos.

- Aunado al desempleo, el acceso a servicios financieros y de salud se ve obstaculizado por la falta de

vinculación laboral, dilatada por el trámite de *Convalidación*.

- El *costo de las convalidaciones* es muy alto teniendo en cuenta el estado de desempleo.

- Concuerdan en que la carga impositiva a los colombianos en el exterior sea dirigida al apoyo presupuestal de las políticas públicas que los beneficien, como las Becas y el Programa de Cerebros Retornados que postula el proyecto de ley.

Frente a lo anterior, el equipo de la **ORI** propone:

1. Que los programas que se diseñen a partir de la implementación del artículo 4° **Programa de Cerebros Retornados**, deben ser permanentes y deben contar con condiciones específicas en la contratación para que tanto las instituciones y los beneficiarios cumplan con los compromisos laborales adquiridos.

2. Que las convocatorias de que trata el artículo 4°, cuenten con el apoyo de la misión consular y de una plataforma virtual para que los colombianos en el exterior que desean aplicar a los programas de Cerebros Retornados puedan hacerlo desde el consulado o su país de residencia por medio web. Esto incluye el proceso de presentación de los documentos y la posibilidad de realizar la entrevista de forma virtual por medio de videollamada. De tal manera que no sea necesario presentarse de manera presencial a las convocatorias, así, de no aprobar el proceso de convocatoria el ciudadano no perderá la inversión del retorno y tendrá oportunidad de presentarse en cualquier momento desde el exterior.

3. En concordancia al Principio Constitucional de igualdad, se sugiere que el artículo 4° incluya un párrafo *transitorio* por el cual se establezca un porcentaje de cupos mínimos para la contratación en la Convocatoria Pública para colombianos en el exterior que deseen retornar. De tal manera que la política incentive el retorno académico y laboral, pero que no afecte la igualdad de condiciones para los ciudadanos que aplican a las convocatorias públicas desde el territorio nacional.

4. Que se tenga en cuenta lo dispuesto en el Radicado 11001-03-24-000-2010-00166-00 del Consejo de Estado, sobre las Convalidaciones en Concordancia con la Ley 962 de 2005, en cuanto que el trámite de convalidaciones puede verse agilizado a través de la aplicación del concepto de “Caso Similar”. Esto es, que los títulos propios de un Programa y una Institución Educativa Acreditada en el país de origen del título y reconocida (teniendo en cuenta el Ranking) por el Ministerio de Educación Nacional, *que ya han sido convalidados*, sean convalidados sus casos similares teniendo en cuenta los antecedentes, que no excedan más de 8 años al caso previo.

Así, los ciudadanos podrán contar con una convalidación más pronta y económica en tanto que, al constituir una base de datos y un registro de casos similares, el Ministerio de Educación no tendrá que erigir su concepto legal de convalidación sobre una evaluación de cada título desde cero, sino sobre la aplicación de un método más expedito que requiera menos recursos humanos y administrativos, conservando la misma eficiencia y objetividad del proceso.

5. Que el trámite de convalidación se pueda hacer desde el exterior.

6. Desconociendo el proceso de convalidación se sugiere que, de no existir, se designen consejos profesionales con los parámetros mínimos de idoneidad, compuesto por docentes universitarios especializados en las distintas materias, para la evaluación de los títulos que correspondan a la especialidad de la cual el Ministerio no tenga registro previo o requiera una evaluación de expertos. De tal manera que se brinda un apoyo profesional a la planta del Ministerio de Educación, encargada de las Convalidaciones, otorgando a su vez eficiencia en tiempo y dinero.

De esta manera se busca que los títulos pasen por una revisión jurídica y académica para su convalidación.

#### 6.5. Propuestas Acogidas

En consideración a estas observaciones y propuestas de la ORI de la Universidad Nacional de Colombia, se agrega dentro del pliego de modificaciones del Texto Propuesto para Primer Debate, el siguiente inciso en el artículo 4° del proyecto de ley, así:

##### “Artículo 4°. Programa de Cerebros Retornados

El Ministerio de Educación Nacional deberá incluir en su oferta institucional de convocatoria pública, un programa permanente para incentivar el retorno de colombianos radicados en el exterior, que ostenten títulos en educación superior de los niveles de maestría y doctorado.

*Para dar cumplimiento de lo dispuesto, el Ministerio de Educación Nacional podrá definir beneficios u ordenar que de las Instituciones de Educación Superior (públicas o privadas), o de las instituciones encargadas de la Investigación y Desarrollo en Ciencia y Tecnología, un mínimo porcentaje de sus empleados sea de retornados.*

Este programa permitirá la inscripción de los retornados académicos, para la gestión de su vinculación laboral, profesional, docente mediante la publicidad de sus perfiles académicos y profesionales.

A través de este programa el Ministerio de Educación podrá celebrar convenios con instituciones educativas públicas y privadas, para promover el retorno académico a partir de convocatorias públicas de contratación con dichas entidades. El Ministerio de Educación será el encargado del seguimiento al cumplimiento de los contratos laborales celebrados en el marco de estos convenios”.

2. Las recomendaciones hechas por los Grupos de Investigación Académica para la optimización del proceso de convalidaciones y homologaciones continuará siendo materia de estudio en el marco del desarrollo del presente proyecto.

Teniendo en cuenta que el artículo 5° del presente proyecto, establece la gratuidad del trámite de convalidación y homologación, no se estima el profundizar en cuanto al proceso técnico del trámite. No obstante, se dará continuidad al estudio de la aplicación técnica de las convalidaciones en tanto que se desarrolle un esquema de equivalencia en el costo de los mismos. Tema que puede ser abordado en proceso del trámite del proyecto de acuerdo a las observaciones que se reciban del Ministerio de Educación Nacional, de los honorables Congressistas en el marco del debate y de las Universidades que se agreguen al desarrollo del proyecto.

## 7. Informe Técnico de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes

Por designación del Secretario de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, doctor Jaír José Ebratt Díaz, la doctora Viviana Vargas Ceballos efectuó un profundo análisis del **Proyecto de ley número 078 de 2016 Cámara**, a partir de múltiples reuniones sostenidas con las instituciones a las que refiere la iniciativa legislativa, tales como Ministerio de Educación, Ministerio de Relaciones Exteriores, Colombia Nos Une y Colfuturo; presenta un informe completo sobre el articulado y la exposición de motivos del proyecto.

Gracias a estos aportes, se logran precisiones técnicas en el proyecto de ley tanto en su parte argumentativa como en el fortalecimiento de los objetivos que persigue el proyecto en sus artículos. Estas observaciones se incluyen en el Pliego de Modificaciones del Presente Informe de Ponencia para el primer debate del Proyecto, como se describe a continuación.

### 8. Pliego de Modificaciones al Texto Radicado

**Para el Texto Propuesto para Primer Debate del Proyecto de ley número 078 de 2016 Cámara, por medio de la cual se generan incentivos, estímulos y exenciones para promover la movilidad internacional y el retorno de estudiantes y profesionales colombianos, y se dictan otras disposiciones. Se proponen las siguientes modificaciones al Texto Radicado, así:**

Pliego de Modificaciones	
Texto Radicado	Texto Propuesto para Primer Debate
<p><b>Artículo 4º Programa de Cerebros Retornados</b> El Ministerio de Educación Nacional deberá incluir en su oferta institucional de convocatoria pública, un programa permanente para incentivar el retorno de colombianos radicados en el exterior, que ostenten títulos en educación superior de los niveles de maestría y doctorado.</p> <p>Este programa permitirá la inscripción de los retornados académicos, para la gestión su vinculación laboral, profesional, docente mediante la publicidad de sus perfiles académicos y profesionales.</p> <p>A través de este programa el Ministerio de Educación podrá celebrar convenios con instituciones educativas públicas y privadas, para promover el retorno académico a partir de convocatorias públicas de contratación con dichas entidades. El Ministerio de Educación será el encargado del seguimiento al cumplimiento de los contratos laborales celebrados en el marco de estos convenios.</p>	<p><b>Artículo 4º Programa de Cerebros Retornados</b> <u>Colciencias, o la institución que haga sus veces</u>, deberá incluir en su oferta institucional un programa permanente para incentivar el retorno de colombianos radicados en el exterior, que ostenten títulos en educación superior de los niveles de maestría y doctorado.</p> <p><u>Para dar cumplimiento de lo dispuesto, el Ministerio de Educación Nacional podrá definir beneficios u ordenar que de las Instituciones de Educación Superior (públicas o privadas), o de las instituciones encargadas de la Investigación y Desarrollo en Ciencia y Tecnología, un porcentaje de sus empleados sea de retornados.</u></p> <p>Este programa permitirá la inscripción de los retornados académicos, para la gestión su vinculación laboral, profesional, docente mediante la publicidad de sus perfiles académicos y profesionales.</p> <p><u>Para la ejecución de este programa el Ministerio de Educación y Colciencias podrán celebrar convenios con instituciones educativas públicas y privadas, para promover el retorno académico a partir de convocatorias públicas de contratación con dichas entidades. El Ministerio de Educación será el encargado del seguimiento de los contratos laborales celebrados en el marco de estos convenios.</u></p>

Pliego de Modificaciones	
Texto Radicado	Texto Propuesto para Primer Debate
<p><b>Observaciones:</b> Se mejora la redacción en virtud de las observaciones del informe presentado por la doctora Viviana Vargas, asesora técnica de la Comisión Sexta de la Cámara, conforme a la Ley 30 de 1992, con sus reformas y reglamentación; se precisa a Colciencias como la entidad encargada para el diseño de programas como el propuesto. Así mismo se incluye un inciso nuevo, y se mejora la redacción de conformidad con las recomendaciones de la ORI de la Universidad Nacional.</p>	
Pliego de Modificaciones	
Texto Radicado	Texto Propuesto para Primer Debate
<p><b>Artículo 5º. Gratuidad en trámites para los colombianos migrantes motivo académico y/o profesional.</b> La legalización y Apostilla de documentos que certifican títulos, diplomas, actas de grado y calificaciones; de estudios realizados en cualquier nivel de la educación básica, media y superior, serán gratuitos. Los trámites de convalidación y homologación serán gratuitos para los colombianos que retornen al país, en el marco de la Ley 1565 de 2012, o que hayan obtenido sus títulos en el exterior en los dos (2) años previos a la solicitud del trámite.</p>	<p><b>Artículo 5º. Gratuidad en trámites para los colombianos migrantes motivo académico y/o profesional.</b> La legalización y Apostilla de documentos que certifican títulos, diplomas, actas de grado y calificaciones; de estudios realizados en cualquier nivel de la educación básica, media y superior, serán gratuitos. Los trámites de convalidación y homologación serán gratuitos para los colombianos que <u>hayan adelantado sus estudios objeto de homologación</u> u obtenido sus títulos en el exterior, en los dos (2) años previos a la solicitud del trámite. <u>Así mismo para los ciudadanos que retornen al país, en el marco de la Ley 1565 de 2012.</u></p>
<p><b>Observaciones:</b> Se mejora la redacción del artículo 5º, en aras de precisar que los estudios de homologación también serán gratuitos, siempre que se hayan hecho en los 2 años previos a la solicitud del trámite.</p>	
Pliego de Modificaciones	
Texto Radicado	Texto Propuesto para Primer Debate
<p><b>Artículo 8º.</b> El Ministerio de Relaciones Exteriores desarrollará los diálogos bilaterales o multilaterales respectivos para la firma de acuerdos con los países que presenten mayor migración de colombianos; para el reconocimiento de títulos obtenidos en Colombia y en el exterior sobre los principios de: cooperación, calidad, seguridad, legalidad, inmediatez y suficiencia:</p>	<p><b>Artículo 8º.</b> El Ministerio de Relaciones Exteriores desarrollará los diálogos bilaterales o multilaterales respectivos para la firma de acuerdos con los países que presenten mayor migración de colombianos; para el reconocimiento de títulos obtenidos en Colombia y en el exterior, <u>teniendo en cuenta las Recomendaciones sobre la Convalidación de los Estudios, Títulos y Diplomas de Enseñanza Superior de la Unesco.</u></p>
<p><b>Observaciones:</b> Se mejora la redacción para evitar ambigüedades sobre los principios que se proponen como ejes orientadores de los convenios para convalidación que establezca el Ministerio de Relaciones Exteriores. Se refiere a los mismos relacionados en el artículo 2º del presente proyecto de ley.</p>	
Pliego de Modificaciones	
Texto Radicado	Texto Propuesto para Primer Debate
<p><b>Artículo 9º.</b> El Ministerio de Educación Nacional deberá diseñar e implementar el programa de Becas para colombianos en el exterior, para apoyar sus estudios en el país de residencia o en Colombia. La oferta de Becas debe garantizar la publicidad y parámetros objetivos para el otorgamiento.</p>	<p><b>Artículo 9º.</b> El Ministerio de Educación Nacional, <u>el Ictetex y Colciencias o las entidades que hagan sus veces</u>, deberán diseñar e implementar el programa de Becas para colombianos en el Exterior, para apoyar sus estudios en el país de residencia o en Colombia. La oferta de Becas debe garantizar la publicidad y parámetros objetivos para el otorgamiento.</p> <p><u>Parágrafo. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Educación, Colciencias y el Ictetex, podrá hacer uso de la Ley 1810 de 2016, o la normatividad que la complementa, para promover el financiamiento del programa.</u></p>

Pliego de Modificaciones	
Texto Radicado	Texto Propuesto para Primer Debate
<p><b>Observaciones:</b> Se mejora la redacción en virtud de las observaciones del informe presentado por la doctora Viviana Vargas, asesora técnica de la Comisión Sexta de la Cámara, conforme a la Ley 30 de 1992, con sus reformas y reglamentación; se precisan al Ictex y a Colciencias como las entidades encargadas para la gestión de becas y administración de recursos para el financiamiento de las mismas a partir de los fondos existentes.</p> <p>En el mismo sentido se agrega un nuevo párrafo que busca armonizar el artículo con la legislación vigente, respecto del financiamiento del programa propuesto de tal manera que no se genera un impacto fiscal adicional a la Nación, sino con base en lo ya contemplado por el Presupuesto y los Fondos de Investigación y promoción en materia científica y académica.</p>	
Pliego de Modificaciones	
Texto Radicado	Texto Propuesto para Primer Debate
<p><b>Artículo 11° Requisitos.</b> Para efectos de la presente ley, los colombianos migrantes con fines académicos, residentes en Colombia o en el exterior, deberán cumplir con los siguientes requisitos:</p> <p>a) Para salir de Colombia, presentar ante la entidad competente copia de la visa de estudiante del país de destino, o copia del comprobante de la admisión al programa de estudios a efectuar en el exterior;</p> <p>b) Para retornar al país, manifestar <b>por escrito</b> a la autoridad competente, su interés de retornar al país y acogerse a la presente ley.</p> <p>El Ministerio de Relaciones Exteriores reglamentará lo dispuesto en cuanto a la verificación de los requisitos en un plazo no mayor a dos (2) meses.</p> <p>Parágrafo 1°. La situación migratoria del colombiano residente en el extranjero no será tenida en cuenta para obtener los beneficios expresados en la presente ley.</p>	<p><b>Artículo 11° Requisitos.</b> Para efectos de la presente ley, los colombianos migrantes con fines académicos, residentes en Colombia o en el exterior, deberán cumplir con los siguientes requisitos:</p> <p>a) Para salir de Colombia, presentar ante la entidad competente copia de la visa de estudiante del país de destino, o copia del comprobante de la admisión al programa de estudios a efectuar en el exterior;</p> <p>b) Para retornar al país, manifestar a la autoridad competente, su interés de retornar al país y acogerse a la presente ley.</p> <p>El Ministerio de Relaciones Exteriores reglamentará lo dispuesto en cuanto a la verificación de los requisitos en un plazo no mayor a dos (2) meses.</p> <p><b>Parágrafo 1°. La situación migratoria del colombiano residente en el extranjero no será tenida en cuenta para obtener los beneficios expresados en la presente ley.</b></p> <p><b><u>Parágrafo 2°. Los colombianos retornados, podrán beneficiarse de la presente Ley sin perjuicio del acceso previo o simultáneo a lo dispuesto en la Ley 1565 de 2012 o normas posteriores o complementarias.</u></b> <b><u>Por lo cual no deroga, modifica, interfiere o restringe el acceso a los beneficios de esta ley.</u></b></p>
<p><b>Observaciones:</b> Se elimina la expresión "por escrito" del literal b), teniendo en cuenta que dentro de la reglamentación el Ministerio de Relaciones Exteriores puede desarrollar un método más efectivo para verificar los requisitos que la presentación escrita de la documentación.</p> <p>Se agrega el parágrafo 2°, en función de aclarar que esta ley no deroga a la Ley 1565 de 2012, sino que se consideran como complementarias. Así los ciudadanos podrán acceder a los beneficios de la Ley 1565 sin contradicción de lo propuesto en el presente proyecto.</p>	

**9. Proposición**

Por las anteriores consideraciones me permito presentar **Ponencia Positiva, con modificaciones, al Proyecto de ley número 078 de 2016 Cámara, por medio de la cual se generan incentivos, estímulos y exenciones para promover la movilidad internacional y el retorno de estudiantes y profesionales colombianos, y se dictan otras disposiciones.** Para que con la venia de los honorables Congresistas de la Comisión Sexta, este proyecto pueda continuar su trámite y se convierta en ley de la República.

Del honorable Representante,



CARLOS EDUARDO SÁNCHEZ VILLABÓN  
Representante a la Cámara por Bogotá.

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 078 DE 2016 CÁMARA**

*por medio de la cual se generan incentivos, estímulos y exenciones para promover la movilidad internacional y el retorno de estudiantes y profesionales colombianos, y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

TÍTULO I

BENEFICIOS PARA MIGRANTES Y RETORNADOS ACADÉMICOS Y PROFESIONALES

CAPÍTULO I

Parámetros

Artículo 1°. *Objeto de la ley.* Crear incentivos de diversa índole en aras de mejorar y promover la movilidad internacional con fines académicos y al retorno voluntario de colombianos residentes en el exterior con fines académicos y profesionales.

Artículo 2°. El Ministerio de Educación tendrá como parámetros de actuación, además de la presente ley, las Recomendaciones de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (Unesco), en materia de Convalidación de los Estudios, Títulos y Diplomas de Enseñanza Superior del 13 de noviembre de 1993; así como adoptar las definiciones, objetivos y principios de inmediatez y armonización recogidos en convenios y tratados internacionales para la convalidación de estudios, títulos y diplomas, que sean aplicables para nuestro país.

CAPÍTULO II

Retorno académico

Artículo 3°. *Retorno Académico*

El retorno académico, es el retorno voluntario que realiza el colombiano que ha obtenido un título en cualquiera de los niveles de la educación Básica y media; y de los niveles de educación superior. Con el fin de continuar sus estudios, o para ejercer en Colombia su profesión, técnica u oficio, así como emplear su experiencia académica adquirida en el exterior y en Colombia.

Artículo 4°. *Programa de Cerebros Retornados*

Colciencias, o la institución que haga sus veces, deberá incluir en su oferta institucional un programa permanente para incentivar el retorno de colombianos radicados en el exterior, que ostenten títulos en educación superior de los niveles de maestría y doctorado.

Para dar cumplimiento de lo dispuesto, el Ministerio de Educación Nacional podrá definir beneficios u ordenar que de las Instituciones de Educación Superior (públicas o privadas), o de las instituciones encargadas de la Investigación y Desarrollo en Ciencia y Tecnología, un porcentaje de sus empleados sea de retornados.

Este programa permitirá la inscripción de los retornados académicos, para la gestión su vinculación laboral, profesional, docente mediante la publicidad de sus perfiles académicos y profesionales.

Para la ejecución de este programa el Ministerio de Educación y Colciencias podrán celebrar convenios con instituciones educativas públicas y privadas, para promover el retorno académico a partir de convocado-

rias públicas de contratación con dichas entidades. El Ministerio de Educación será el encargado del seguimiento al cumplimiento de los contratos laborales celebrados en el marco de estos convenios.

## CAPÍTULO II

### Incentivos para los ciudadanos migrantes por motivo académico y/o profesional

Artículo 5°. *Gratuidad en trámites para los colombianos migrantes motivo académico y/o profesional.*

La Legalización y Apostilla de documentos que certifican títulos, diplomas, actas de grado y calificaciones; de estudios realizados en cualquier nivel de la educación básica, media y superior, serán gratuitos.

Los trámites de convalidación y homologación serán gratuitos para los colombianos que hayan adelantado sus estudios objeto de homologación u obtenido sus títulos en el exterior, en los dos (2) años previos a la solicitud del trámite. Así mismo para los ciudadanos que retornen al país, en el marco de la Ley 1565 de 2012.

Artículo 6°. *Exención de impuesto de salida*

Los colombianos que salgan del país con visa de estudiante o con fines académicos, estarán exentos de los impuestos de salida del país.

Artículo 7°. El Ministerio de Relaciones Exteriores podrá realizar convenios con las aerolíneas nacionales e internacionales que operan en el país, para la asignación de tarifas especiales para los colombianos que viajan con visa de estudiante o con fines académicos.

Artículo 8°. El Ministerio de Relaciones Exteriores desarrollará los diálogos bilaterales o multilaterales respectivos para la firma de acuerdos con los países que presenten mayor migración de colombianos; para el reconocimiento de títulos obtenidos en Colombia y en el exterior, teniendo en cuenta las Recomendaciones sobre la Convalidación de los Estudios, Títulos y Diplomas de Enseñanza Superior de la Unesco.

## CAPÍTULO III

### Programas para Migrantes colombianos

Artículo 9° El Ministerio de Educación Nacional, el Icetex y Colciencias o las entidades que hagan sus veces, deberán diseñar e implementar el programa de Becas para colombianos en el Exterior, para apoyar sus estudios en el país de residencia o en Colombia. La oferta de Becas debe garantizar la publicidad y parámetros objetivos para el otorgamiento.

Parágrafo. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Educación, Colciencias y el Icetex, podrá hacer uso de la Ley 1810 de 2016, o la normatividad que la complementa, para promover el financiamiento del programa.

Artículo 10. El Ministerio de Educación Nacional y el Ministerio de Relaciones Exteriores, coordinarán la difusión de información sobre, políticas y programas académicos para ciudadanos colombianos en sus portales virtuales para promoción de la oferta institucional en Colombia y el Exterior.

## CAPÍTULO IV

### Requisitos

Artículo 11 *Requisitos.*

Para efectos de la presente ley, los colombianos migrantes con fines académicos, residentes en Colombia o en el exterior, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

a) Para salir de Colombia, presentar ante la entidad competente copia de la visa de estudiante del país de destino, o copia del comprobante de la admisión al programa de estudios a efectuar en el exterior;

b) Para retornar al país, manifestar a la autoridad competente, su interés de retornar al país y acogerse a la presente ley.

El Ministerio de Relaciones Exteriores reglamentará lo dispuesto en cuanto a la verificación de los requisitos en un plazo no mayor a dos (2) meses.


Parágrafo 1°. La situación migratoria del colombiano residente en el extranjero no será tomada en cuenta para obtener los beneficios expresados en la presente ley.

Parágrafo 2°. Los colombianos retornados, podrán beneficiarse de la presente ley sin perjuicio del acceso previo o simultáneo a lo dispuesto en la Ley 1565 de 2012 o normas posteriores o complementarias.

Por lo cual no deroga, modifica, interfiere o restringe el acceso a los beneficios de esta ley.

Artículo 12. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación.

De los honorables Congresistas:

  
CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN  
Representante a la Cámara por Bogotá.

CÁMARA DE REPRESENTANTES  
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL  
PERMANENTE

### SUSTANCIACIÓN

### INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 15 de noviembre de 2016.

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate, al **Proyecto de ley número 078 de 2016 Cámara**, por medio de la cual se generan incentivos, estímulos y exenciones para promover la movilidad internacional y el retorno de estudiantes y profesionales colombianos, y se dictan otras disposiciones.

Dicha ponencia fue presentada por el honorable Representante *Carlos Eduardo Guevara Villabón*.

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6 - 516/ del 15 de noviembre de 2016, se solicita la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República.

  
JAIR JOSÉ EBRATT DÍAZ  
Secretario

**INFORME DE PONENCIA PRIMER DEBATE  
PROYECTO DE LEY NÚMERO 142 DE 2016  
CÁMARA, 05 DE 2015 SENADO**

*por medio de la cual se adiciona la Ley 769 de 2002  
y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., noviembre 15 de 2016

Doctor

IVÁN DARÍO AGUDELO ZAPATA

Presidente Comisión Sexta

Honorable Cámara de Representantes

La ciudad

**Asunto: Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 142 de 2016 Cámara, 05 de 2015 Senado, por medio de la cual se adiciona la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.**

Respetado señor Presidente:

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992 y en atención a la designación que me fue encomendada, con todo respeto, presento ante la honorable Comisión Sexta de la Honorable Cámara de Representantes, para su discusión y aprobación, el informe de ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 142 de 2016 Cámara, 05 de 2015 Senado, *por medio de la cual se adiciona la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.*

**I. Antecedentes legislativos de la iniciativa en estudio**

El presente proyecto de ley es de iniciativa parlamentaria, fue presentado a consideración del Congreso de la República por la Bancada del Partido Centro Democrático.

Fue remitido a la Comisión Sexta constitucional permanente, siendo designado como ponente el suscrito.

Mediante oficio del 20 de septiembre de 2016 fui designado por el señor Presidente de la Comisión Sexta de la Cámara, doctor Iván Darío Agudelo Zapata, como ponente para primer debate.

**II. Objeto del proyecto**

El presente proyecto busca incluir dentro del Código de Tránsito disposiciones que se encuentran en normas referentes a personas con limitaciones físicas o discapacidades diversas. La pregunta es, ¿para qué incluir esas normas en el Código de Tránsito? La respuesta es clara y simple: mediante el Código de Tránsito están habilitadas expresamente las autoridades de tránsito para imponer las multas, siendo esto claro en la medida de que el *ius puniendi* que está en cabeza del Estado debe reposar en una ley de la República que sea coherente con aspectos de reserva legal y además de unidad de materia, a efecto de que la sanción que se le imponga al ciudadano por infringir una ley tenga la fuerza suficiente y no pueda ser atacada por falta de legitimidad para hacer prevalecer los derechos de las personas a que se refiere el presente proyecto.

En igual sentido se recoge lo dispuesto por el Decreto número 1660 de 2003 que es, hasta el momento, la regla de derecho que impone deberes a privados en temas de parqueos, pero que según su objeto sería solo aplicable al transporte público, por lo que se hace ne-

cesario reubicar estas disposiciones en una ley de la República, como en efecto lo es el Código de Tránsito.

Artículo 1°. Con este artículo se busca adicionar el Código de Tránsito estableciendo la prohibición de parqueo en zonas demarcadas para personas con movilidad reducida o con discapacidad y para mujeres embarazadas o personas con bebé a bordo. En la actualidad esta disposición no se encuentra presente expresamente en este código y se hace necesaria para darle sentido a todo el resto del proyecto de ley. El texto aprobado, en segundo debate, por el Senado de la República, establece la creación de un permiso especial o Certificado Único de Discapacidad que debe otorgar la autoridad de tránsito para garantizar a las personas en estado de discapacidad física y mujeres embarazadas el goce de los derechos que el proyecto les otorga, el Gobierno nacional, a través del señor Viceministro de Vivienda, doctor Guillermo Rivera Castaño, plantea varias observaciones al proyecto y RECOMIENDA eliminar este requisito del permiso especial para el caso de mujeres embarazadas y personas en estado de discapacidad física, toda vez que estos son estados notorios y que además resulta contraproducente someter a ese trámite a quienes se encuentran en las citadas condiciones de difícil movilización. Considera el Viceministerio que “exigir que se realice el trámite de obtención del permiso no solo termina por congestionar las actuaciones administrativas sino que resulta innecesario para comprobar el estado de gravidez o discapacidad física” y cita, además, la Sentencia T-589 de 2006 de la Corte Constitucional en la que se refiere al estado de gravidez como hecho notorio; argumento válido, que debe revisarse, dada la importancia que el permiso representa para garantizar los derechos de las personas discapacitadas y que recoge una de las múltiples recomendaciones que Naciones Unidas consignó en el informe inicial de Colombia, acogidas por el Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad, en la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad, realizada en el mes de agosto del presente año y que señala en términos generales que “al notar con preocupación la inexistencia de un plan nacional para implementar las normas de accesibilidad y los escasos avances para asegurarla en áreas rurales, el transporte público, las instalaciones de servicios públicos, la información y comunicación y puntualmente recomienda que se diseñe e implemente un Plan Nacional de Accesibilidad del entorno físico de las instalaciones abiertas al público, el transporte, la información y comunicación incluyendo las tecnologías de información y comunicación que sigan los estándares reconocidos internacionalmente, en todo el territorio nacional, con plazos concretos y sanciones por incumplimiento”, para este propósito el permiso o Certificado Único de Discapacidad representa un esfuerzo del Estado para permitir a las personas con algún grado de discapacidad el goce de sus derechos.

La sanción contemplada por violación de esta norma será equivalente a un (1) salario mínimo legal mensual vigente, y con trabajo comunitario en favor de la población objeto de esta regulación, la cual de ninguna manera será objeto de rebajas o de conmutaciones, conforme el proceso establecido en la Ley 769 de 2002.

Asimismo, se faculta a las autoridades de tránsito para entrar a las unidades privadas para verificar el cumplimiento de las normas aquí establecidas, e impondrán las sanciones previstas en esta ley cuando se advierta incumplimiento de las mismas.

El artículo 2° se refiere al porcentaje de parqueaderos para las personas con movilidad reducida o con discapacidad y para mujeres embarazadas o personas con bebé a bordo. El Proyecto propone un incremento del 5% y no del 2% como lo ordena la Ley 361 de 1997. Este artículo modifica toda la legislación vigente en el sentido de aumentar el número de parqueaderos para personas en situación de discapacidad de un 2% al 5%.

Como resultado de un juicioso análisis a este aumento y no obstante las consideraciones u observaciones presentadas por el Viceministro de Vivienda y por la Cámara Colombiana de la Construcción (Camacol) encontramos también cuerpo argumentativo suficiente para mantener el aumento porcentual aprobado por el Senado de la República. Es importante señalar que el porcentaje del 1% al que hacen referencia y que aportan como proyección del número de personas en situación de discapacidad en Colombia, tomado de los informes del censo DANE 2005, es desactualizado e incluso Naciones Unidas, en el documento citado registra su preocupación sobre los deficientes censos de población con discapacidad que tiene Colombia y le recomienda revisar los criterios para el llamado Registro de Localización y Caracterización de Personas con Discapacidad (RLCPD) y su actualización en línea con el modelo de derechos humanos de la incapacidad.

El artículo 3° señala el porcentaje de los parqueaderos del 5%, modifica el artículo 3° de la Ley 1287 de 2009, artículo 11 del Decreto número 1538 de 2005 por la cual se reglamenta parcialmente la Ley 361 de 1997.

El artículo 4° establece la forma en que se hace la demarcación de los estacionamientos para las personas beneficiarias del presente proyecto de ley. Es necesario señalar que la Norma Técnica Colombiana con la cual se ha adoptado el estándar internacional debe adecuarse al nuevo porcentaje de parqueaderos previsto por este proyecto de ley.

El artículo 5° establece sanciones por no disponer de sitios especiales de parqueo.

El artículo 6° señala los procedimientos a aplicar cuando se trate de las diversas sanciones contempladas en el proyecto de ley.

El artículo 7° artículo transitorio.

El artículo 8° otorga un plazo de seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la ley, para hacer las adecuaciones pertinentes para adoptar las disposiciones aquí previstas.

### III. Justificación

Con la expedición de la Constitución Política de 1991 se elevaron a categoría constitucional los derechos de los discapacitados físicos. Es por ello que en su artículo 47 dice: El Estado adelantará una política de prevención, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a quienes prestará la atención especializada que requieran. Este artículo desarrolla uno de los fundamentos del Estado colombiano, cual es el respeto de la dignidad humana y por esto mismo, la discriminación y la desigualdad están proscritas por los artículos 5° y 13, proveyendo garantías para las personas con limitaciones o que se encuentran en condiciones de debilidad manifiesta, como las consagradas en los artículos 54 y 68 de la Carta Fundamental.

En desarrollo de estos principios constitucionales y en beneficio de los discapacitados se han promulgado diversas reglamentaciones relacionadas con este segmento poblacional, entre las que se pueden citar las Leyes 361 de 1997, *por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas con limitación y se dictan otras disposiciones*, la Ley 762 de 2002, *por medio de la cual se aprueba la Convención Interamericana para la Eliminación de todas las Formas de Discriminación contra las Personas con Discapacidad*, etc.

En materia de movilidad, encontramos algunas disposiciones normativas que se refieren a la protección de los discapacitados, a saber:

La Ley 769 de 2002 que es el Código Nacional de Tránsito, prevé en el inciso segundo de su artículo 1° denominado ámbito de aplicación y principios señala que *En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.*

Por su parte la Ley 1287 de 2009, *por la cual se adiciona la Ley 361 de 1997*, prevé un marco regulatorio para garantizar el acceso y el seguro desplazamiento de personas con discapacidad a cualquier espacio o ambiente ya sea interior o exterior. En esta ley se adicionan unas sanciones para quienes no permitan el adecuado cumplimiento de las normas allí establecidas, que oscilan entre cincuenta (50) y doscientos (200) salarios mínimos legales diarios vigentes.

Asimismo, se tiene que el Decreto número 1660 de 2003, expedido por los Ministerios de Protección Social y de Transporte, contiene un conjunto de disposiciones reglamentarias respecto de la accesibilidad a los modos de transporte de la población en general y en especial de las personas con discapacidad.

Este decreto se planteó como objetivo *fixar la normatividad general que garantice gradualmente la accesibilidad a los modos de transporte y la movilización en ellos de la población en general y en especial de todas aquellas personas con discapacidad.*

En igual sentido, en su artículo 2°, denominado ámbito de aplicación, expresamente rubrica que *las disposiciones contenidas en el presente decreto se aplicarán al servicio público de transporte de pasajeros y mixto, en todos los modos de transporte, de acuerdo con los lineamientos establecidos en las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 361 de 1997, en concordancia con las Leyes 762 y 769 de 2002. En cuanto hace a la infraestructura de transporte, la presente normatividad será aplicable solo a los municipios de Categoría Especial y a los de Primera y Segunda Categoría.*

Ahora, si bien se observa, esta accesibilidad a la que se refiere el citado decreto es frente al transporte público, pero no es completo frente a la actividad de los privados que tienen espacios para el ingreso de personas, incluidas personas con discapacidad, movilidad reducida y aún mujeres embarazadas o personas que transporten bebés. Por lo anterior, se hace necesario regular con mayor fortaleza este aspecto, ya que espa-

cios que son de acceso al público no están actualmente regulados para que estas normas, inicialmente creadas para el transporte público, se apliquen a espacios privados abiertos al público, como los que se mencionan en el articulado propuesto.

#### IV. Proposición

Por las anteriores consideraciones, me permito solicitar a la Honorable Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, aprobar el informe de ponencia y dar primer debate al Proyecto de ley número 142 de 2016 Cámara, 05 Senado de 2015, *por medio de la cual se adiciona la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones*.

Cordialmente,

Cordialmente,



**CARLOS ALBERTO CUERO VALENCIA**  
Representante a la Cámara  
Departamento Valle del Cauca

#### TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 142 DE 2016 CÁMARA, 05 DE 2015 SENADO

*por medio de la cual se adiciona la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.*

Artículo 1°. Adiciónese el siguiente artículo a la Ley 769 de 2002:

**Artículo 76A. Sanción por indebido estacionamiento.** Queda prohibido el estacionamiento de vehículos en zonas demarcadas y/o reservadas como espacio para personas con movilidad reducida o con discapacidad permanente, disminución motora, sensorial o mental, mujeres embarazadas o vehículos destinados al transporte de niños y niñas, salvo que cuenten con el respectivo permiso expedido gratuitamente por la entidad de tránsito competente.

Igualmente, queda prohibido la obstrucción de rampas peatonales y/o cualquier área de acceso para personas en situación de discapacidad.

**Parágrafo 1°.** La movilidad reducida, discapacidad permanente, disminución motora, sensorial o mental debe ser certificada por la entidad que el Gobierno nacional para el efecto designe en un plazo no mayor a seis (6) meses después de entrada en vigencia la presente ley. La entidad designada será la encargada de otorgar el Certificado Único de Discapacidad (CUD), este certificado deberá ser un documento público gratuito, de uso personal e intransferible en todo el territorio nacional, con las características de seguridad que implica cualquier documento de identidad, solicitado de manera voluntaria, aportando la documentación de rigor necesaria para su estudio y otorgamiento.

**Parágrafo 2°.** Los conductores que no tengan el respectivo permiso expedido por la entidad de tránsito competente y estacionen sus vehículos en lugares públicos de estacionamiento específicamente demarcados con el símbolo internacional de accesibilidad para los automotores que transporten o sean conducidos por personas con movilidad reducida o con discapacidad

permanente, disminución motora, sensorial o mental y para mujeres embarazadas o personas con bebé a bordo, o vehículos para centros de educación especial o de rehabilitación, ubicadas en parqueaderos habilitados en centros comerciales, supermercados, clínicas y hospitales, unidades deportivas, autocinemas, instituciones prestadoras de salud, instituciones financieras, empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios, parques, unidades residenciales, nuevas urbanizaciones, edificaciones destinadas a espectáculos públicos, unidades deportivas, centros educativos públicos y privados, edificios públicos y privados, y en general en todo sitio donde existan parqueaderos habilitados para el uso público, aun dentro de unidades residenciales privadas, incurrirán en sanción de multa de un (1) salario mínimo legal mensual vigente y la obligación de prestar servicios gratuitos comunitarios en establecimientos que determine la autoridad de tránsito por veinte (20) horas, conforme el proceso establecido en la Ley 769 de 2002.

No podrá, en ningún caso, eximirse ni disminuir en forma alguna al sancionado la realización de trabajo comunitario.

**Parágrafo 3°.** Corresponde a la autoridad de tránsito local expedir los permisos especiales para los vehículos automotores que transporten o sean conducidos por personas con movilidad reducida o con discapacidad y para mujeres embarazadas o vehículos destinados al transporte de niños y niñas, o vehículos para centros de educación especial o de rehabilitación, de acuerdo con la normatividad aplicable.

**Parágrafo 4°.** Las autoridades de tránsito municipales o distritales tendrán un plazo máximo de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley para reglamentar la expedición de los permisos especiales.

**Parágrafo 5°.** Para que el permiso especial para estacionar en los sitios demarcados con el símbolo internacional de accesibilidad sea válido, el vehículo debe ser conducido y/o utilizado al momento de aparcar o estacionar por la persona con movilidad reducida o con discapacidad o por mujeres embarazadas o estar destinados al transporte de niños y niñas.

**Parágrafo 6°.** Las autoridades de tránsito están facultadas para verificar el cumplimiento de las normas aquí establecidas, e impondrán las sanciones previstas en esta ley cuando se advierta incumplimiento de las mismas. El Gobierno nacional reglamentará la materia dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.

**Parágrafo 7°.** El permiso deberá ser portado en un lugar visible dentro del vehículo y sin costo alguno se renovará su vigencia anualmente mientras persistan las causales por las cuales se otorgó.

**Parágrafo 8°.** El uso indebido del permiso especial por parte de su beneficiario o una persona distinta a ella, será sancionado pecuniariamente con un (1) salario mínimo legal mensual vigente, la obligación de prestar servicios gratuitos comunitarios en establecimientos que determine la autoridad de tránsito por veinte (20) horas y la caducidad del permiso especial de manera permanente, sin perjuicio de cualquier otra acción legal, sanción administrativa o penal a que hubiere lugar.

Artículo 2°. Modifíquense los artículos 62 de la Ley 361 de 1997, artículo 3° de la Ley 1287 de 2009 y el



artículo 11 del Decreto número 1538 de 2005 expedido por el Presidente de la República, los cuales quedarán así:

**El artículo 62 de la Ley 361 de 1997**, por la cual se establecen mecanismos de integración social de las personas en situación de discapacidad y se dictan otras disposiciones:

Todos los sitios abiertos al público como centros comerciales, nuevas urbanizaciones y unidades residenciales, deberán disponer de acceso y en especial sitios de parqueo para las personas a que se refiere la presente ley, de acuerdo a dimensiones adoptadas internacionalmente en un número de por lo menos el 5% del total. Deberán, asimismo, estar diferenciados por el símbolo internacional de la accesibilidad.

Las ubicaciones de los sitios de parqueos de acceso prioritario deberán estar ubicados cerca a los ascensores, rampas, escaleras, accesos y/o salidas a los establecimientos.

**El artículo 3° de la Ley 1287 de 2009** quedará así:

**Artículo 3°.** Con el fin de garantizar la movilidad de las personas con movilidad reducida, las autoridades municipales y distritales autorizarán la construcción de las bahías de estacionamiento y dispondrán en los sitios donde ellas existan, así como en los hospitales, clínicas, instituciones prestadoras de salud, instituciones financieras, centros comerciales, supermercados, empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios, parques, unidades residenciales, nuevas urbanizaciones, edificaciones destinadas a espectáculos públicos, unidades deportivas, autocinemas, centros educativos, edificios públicos y privados, de sitios de parqueo debidamente señalizados y demarcados para personas con algún tipo de discapacidad y/o movilidad reducida, o cuya capacidad de orientación se encuentre disminuida por razón de la edad o enfermedad, con las dimensiones internacionales en un porcentaje mínimo equivalente al cinco por ciento (5%) del total de parqueaderos habilitados. En ningún caso podrá haber menos de un (1) espacio habilitado, debidamente señalado con el símbolo internacional de accesibilidad, de conformidad con lo establecido en el Decreto número 1660 de 2003.

**Parágrafo.** Para los efectos previstos en este artículo, se considera que una persona se encuentra disminuida en su capacidad de orientación por razón de la edad, cuando tenga o exceda los sesenta y cinco (65) años.

**El artículo 11 del Decreto número 1538 de 2005**, por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 361 de 1997, quedará así:

**Artículo 11. Reserva de estacionamientos accesibles en zonas de parqueo.** En todos los sitios abiertos al público como edificios de uso público, centros comerciales, nuevas urbanizaciones y unidades residenciales y en general en todo sitio donde existan parqueaderos habilitados para visitantes, se dispondrá de sitios de parqueo para personas con movilidad reducida, debidamente señalizados y con las dimensiones internacionales.

En estos espacios se garantizará como mínimo un porcentaje equivalente al cinco por ciento (5%) del total de parqueaderos habilitados. En ningún caso podrá haber menos de un (1) espacio habilitado, debidamente señalado con el símbolo gráfico de accesibilidad.

**Parágrafo.** Las autoridades municipales y distritales competentes, determinarán en las normas urbanísticas del Plan de Ordenamiento Territorial, la reserva para estacionamientos accesibles, contiguos a todo centro de interés público, sea este de tipo administrativo, comercial, cultural, recreativo, deportivo, o de servicios; dicha reserva no podrá ser menor de 2 estacionamientos por cada 100.

**Artículo 4°. Demarcación.** Las autoridades de transporte y tránsito de las entidades territoriales, distritales y municipales deben establecer en las zonas de estacionamiento referidas en el artículo 2° de la presente ley, y en general, en los parqueos públicos ubicados en el territorio de su jurisdicción, sitios demarcados, tanto en piso como en señalización vertical, con el símbolo internacional de accesibilidad (NTC 4139), para el parqueo de vehículos automotores utilizados o conducidos por personas con movilidad reducida, con discapacidad y para mujeres embarazadas o con bebé a bordo.

**Parágrafo.** Para la aplicación del presente artículo se debe tener en cuenta la Norma Técnica NTC 4904 y aquellas normas que los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio y el Ministerio de Transporte, o quienes hagan sus veces, establezcan en el futuro.

**Artículo 5°. Sanciones por no disponer de sitios especiales de parqueo.** Las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, así como las autoridades gubernamentales del nivel nacional, departamental, distrital y municipal que no cumplan con la obligación de disponer de los estacionamientos de conformidad con lo establecido en esta ley, incurrirán en las sanciones previstas en el artículo 6° de la presente ley.

**Artículo 6°. Procedimiento para imponer sanciones.** Para aplicar las sanciones contempladas en el artículo 1° de la presente ley, se aplicará el procedimiento señalado en el Código Nacional de Tránsito Terrestre - Ley 769 de 2002.

Para la imposición de la sanción contenida en el artículo 5° de la presente ley, se contará con la autoridad de policía, sin perjuicio de cualquier otra acción legal, sanción administrativa o penal a que hubiere lugar.

El no acatamiento será sancionado de forma sucesiva con multa entre diez (10) y cincuenta (50) salarios mínimos mensuales legales vigentes y cierre temporal del parqueadero hasta por cinco (5) días, por la primera falta.

Si se sucediere una segunda violación en un tiempo no superior a seis (6) meses desde ocurrida la primera falta, se multará al establecimiento entre cincuenta (50) y cien (100) salarios mínimos mensuales legales vigentes y cierre temporal del establecimiento entre cinco (5) y quince (15) días.

Una tercera falta ocurrida dentro del período posterior a seis (6) meses desde la primera dará lugar a un cierre definitivo del establecimiento.

Las multas deberán ser canceladas en favor del municipio del lugar donde ocurriera la violación, las cuales serán destinadas a un fondo para la vigilancia y promoción del cumplimiento de esta norma y apoyo a las personas en situación de discapacidad física, psíquica, mental, auditiva, entre otras.

**Artículo transitorio 7°.** Las Normas Técnicas Colombianas (NTC) relacionadas en la presente ley, en la

Ley 361 de 1997, y en cualquiera otra que trate materias aquí reguladas, así como en sus decretos reglamentarios, o demás normas que los modifiquen y complementen, deberán ajustarse a los parámetros aquí establecidos en un plazo no mayor a dos (2) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 8°. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, todos los sitios que tengan parqueaderos a los que se refiere esta ley, deberán hacer las adecuaciones pertinentes para adoptar las disposiciones aquí previstas.

Artículo 9°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

  
**CARLOS ALBERTO CUERO VALENCIA**  
 Representante a la Cámara  
 Departamento Valle del Cauca

CÁMARA DE REPRESENTANTES  
 COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL  
 PERMANENTE  
 SUSTANCIACIÓN


**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER  
 DEBATE**

Bogotá, D. C., 15 de noviembre de 2016

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate, al Proyecto de ley número 142 de 2016 Cámara, 05 de 2015 Senado, *por medio de la cual se adiciona la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.*

Dicha ponencia fue presentada por el honorable Representante *Carlos Alberto Cuero Valencia*.

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6 - 518 del 15 de noviembre de 2016, se solicita la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República.

  
**JAIR JOSÉ EBRATT DÍAZ**  
 Secretario

\*\*\*

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER  
 DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 192  
 DE 2016 CÁMARA**

*por la cual se fijan normas de seguridad y ambientales en los vehículos que se matriculen en el país y se dictan otras disposiciones.*

TEXTO RADICADO EN LA SECRETARÍA  
 GENERAL DE CÁMARA REPRESENTANTES

PROYECTO DE LEY NÚMERO 192 DE 2016  
 CÁMARA

*por la cual se fijan normas de seguridad y ambientales en los vehículos que se matriculen en el país y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* Las disposiciones contenidas en la presente ley están dirigidas a prevenir o minimizar riesgos para la vida e integridad de las personas, y la menor contaminación ambiental, ocasionados por el uso y la conducción de vehículos automotores en el territorio nacional y de manera especial para asegurar la responsabilidad de los actores económicos y la función social de las empresas, atendiendo los artículos 333 y 334 de la Constitución.

Artículo 2°. *Campo de aplicación.* Las disposiciones aquí contenidas se aplican para todos los vehículos automotores terrestres nuevos, importados o fabricados en el país que se matriculen en Colombia a partir del 1° de enero del año 2020.

Artículo 3°. *Vehículos de transporte público terrestre de pasajeros hasta 8 asientos (Categoría M1 uso público).* Todos los vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje, de ocho (8) plazas de asiento o menos, sin contar el asiento del conductor, destinados al transporte público terrestre de personas en todas sus modalidades, deberán contar al menos con las siguientes características para cada línea y origen de cada modelo de vehículo:

1. Contar con certificado de homologación de tercera parte bajo regulación UNECE o estándar FMVSS:

Tipo de Prueba	Regulación UNECE	Estándar FMVSS
Colisión Frontal	R94	FMVSS 208
Colisión Lateral	R95	FMVSS 214
Impacto trasero	R32	FMVSS 301 (excepto para vehículos de motorización exclusivamente eléctrica)
Rigidez de Asientos	R17	FMVSS 207
Apoyacabezas de todas las plazas de asiento	R25	FMVSS 202

2. Sistema de frenos con ABS (antibloqueo).

3. Baúl con capacidad mínima de 350 litros.

4. Airbags (bolsas de aire) para los ocupantes delanteros y airbags de cortina laterales para las plazas de asiento ubicados en los laterales.

5. Cinturones de seguridad de tres (3) puntos en todas las plazas de asiento.

6. Apoyacabezas en todas las plazas de asiento.

7. Certificado de homologación de emisiones bajo estándar Euro 4 o posterior.

Parágrafo. Los vehículos de transporte público individual de pasajeros tipo taxi tendrán una vida útil para la prestación del servicio público de diez (10) años.

Artículo 4°. *Vehículos de transporte público terrestre de pasajeros de más de ocho (8) plazas de asientos, sin contar el asiento del conductor (Categoría M2 y M3 de clase 3 y todos los usos).* Todos los vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje, de más de ocho plazas de asiento, sin contar el asiento del conductor, en todas sus modalidades, deberán contar al menos con las siguientes características para cada línea y origen de cada modelo de vehículo:

1. Contar con certificado de homologación de tercera parte bajo regulación UNECE o estándar FMVSS:

Tipo de certificado	Regulación UNECE	Estándar FMVSS
Resistencia de estructuras de buses.	R66	FMVSS 220
Cinturones de seguridad, sistemas de retención y anclajes de los cinturones de seguridad	R14 y R16	FMVSS 209 y FMVSS 210
Asientos de vehículos de grandes dimensiones para el transporte de viajeros y de estos vehículos por lo que respecta a la resistencia de los asientos y de sus anclajes	R80	FMVSS 207
Comportamiento frente al fuego de los materiales utilizados en la fabricación del interior de los vehículos.	R118	FMVSS 302

1. Sistema de control de estabilidad.
2. Sistema de frenado con:
  - 2.1. ABS (antibloqueo), y
  - 2.2. Sistemas auxiliares o de respaldo diferentes al freno de estacionamiento.
3. Sistema de control de tracción.
4. Airbags (bolsas de aire) en la fila del conductor.
5. Dispositivos catadióptricos y Marcado de alta visibilidad (cintas retrorreflectivas)
6. Certificado de homologación de emisiones bajo estándar Euro 4 o posterior.
7. Sistema contra incendios automáticos amigable con el ambiente.
8. Sistema de gestión de flota por medio satelital

Artículo 5°. *Vehículos de uso particular.* Todos los vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje, de ocho (8) plazas de asiento o menos, destinados para uso particular, deberán contar al menos con las siguientes características para cada línea y origen de cada modelo de vehículo:

1. Contar con certificado de homologación de tercera parte bajo regulación UNECE o estándar FMVSS:

Tipo de Prueba	Regulación UNECE	Estándar FMVSS
Colisión Frontal	R94	FMVSS 208
Colisión Lateral	R95	FMVSS 214
Impacto trasero	R32	FMVSS 301 (excepto para vehículos de motorización exclusivamente eléctrica)
Rigidez de Asientos	R17	FMVSS 207
Apoyacabezas de todas las plazas de asiento	R25	FMVSS 202

- a) Sistema de frenos con ABS (antibloqueo);
- b) Airbags (bolsas de aire) para los ocupantes delanteros y airbags de cortina laterales para las plazas de asiento ubicados en los laterales;
- c) Cinturones de seguridad de tres (3) puntos en todas las plazas de asiento;
- d) Apoyacabezas en todas las plazas de asiento;
- e) Certificado de homologación de emisiones bajo estándar Euro 4 o posterior.

Artículo 6°. *Control, vigilancia y protección del consumidor y del usuario.* El Ministerio de Transporte,

en plazo no mayor a 6 meses, deberá expedir los actos administrativos que definan la forma en que se acreditará la dotación del equipamiento u homologación para cada uno de los elementos o sistemas arriba mencionados. Los fabricantes e importadores también deberán remitir los certificados a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, quien realizará pruebas de dotación de equipamiento o funcionamiento previas a la homologación de cada línea y origen de cada modelo de vehículo. También la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá verificar los ensayos en las instalaciones que el fabricante indique, sin perjuicio de efectuarlos directamente en laboratorios acreditados para ello por la autoridad nacional de acreditación del país del laboratorio.

Cada propietario de vehículo nuevo, al momento de su entrega recibirá del comercializador un documento suscrito por el fabricante o por su representante oficial en Colombia, en que este manifieste expresamente que el vehículo posee el equipamiento de seguridad activa y pasiva y de control ambiental señalado en esta Ley y las condiciones, instalaciones y el país bajo las cuales lo obtuvo. En los casos de conjuntos de chasis y carrocería, el fabricante de cada uno deberá expedirlo.

Los elementos del equipamiento exigido por la presente ley para los vehículos de servicio público no podrán ser mantenidos o reparados sino en los servicios oficiales autorizados por el fabricante, con el fin de conservar la integridad de las condiciones bajo las cuales se hicieron las pruebas de las piezas, módulos y sistemas originales que garantizan la seguridad de los usuarios. Las empresas de transporte público verificarán tal condición a través de certificaciones de servicio o reparación remitidas directamente desde los servicios oficiales a los responsables de cada empresa habilitada antes de programar la operación. Anualmente se obtendrá certificado de la dotación y estado de los sistemas de cada vehículo, por parte del servicio autorizado.

Artículo 7°. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir del 1° de enero de 2020 y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

#### I. Trámite

El presente proyecto de ley fue presentado por el representante a la Cámara Carlos Eduardo Guevara y el Senador de la República Andrés Felipe Zuccardi, el día 27 de octubre del año en curso, ante la Secretaría General de la Cámara, bajo el número 192 de 2016, publicado y repartido para su trámite correspondiente a la Comisión Sexta.

Por designación de la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes del Congreso de la República.

#### II. Contenido del proyecto

El objeto de la presente ley está dirigido a prevenir o minimizar riesgos para la vida e integridad de las personas, y la menor contaminación ambiental, ocasionados por el uso y la conducción de vehículos automotores en el territorio.

Las disposiciones aquí contenidas se aplican para todos los vehículos automotores terrestres nuevos, importados o fabricados en el país que se matriculen en Colombia a partir del 1° de enero del año 2020 según la siguiente clasificación:

**Contenido del articulado propuesto:**

Consta de 7 artículos y trata los siguientes temas:

Artículo	Descripción
1°	Objeto de proyecto.
2°	Campo de aplicación.
3°	Características de vehículos de Transporte Público de hasta 8 pasajeros
4°	Características de vehículos de Transporte Público de más de 8 pasajeros
5°	Características de vehículos de uso Particular
6°	Control, vigilancia y protección del consumidor y del usuario
7°	Vigencias y derogatorias.

**III. Pliego de modificaciones**

Sin pliego de modificaciones

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 192 DE 2016  
CÁMARA**

*por la cual se fijan normas de seguridad y ambientales en los vehículos que circulan en el país y se dictan otras disposiciones.*

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**Objeto del proyecto**

La presente ley está dirigida a prevenir siniestros viales y minimizar los riesgos y consecuencias para la vida e integridad de los conductores, ocupantes de vehículos en cualquiera de sus modalidades y peatones, a través de la exigencia de un sistema de seguridad y requerimientos técnicos mínimos para los vehículos nuevos, en especial para aquellos destinados a la prestación del servicio público de transporte de personas.

En la misma línea el proyecto de ley busca que el Ministerio de Transporte elabore y promulgue los reglamentos técnicos de las autopartes que se comercializan en el país, y de los elementos de protección para motociclistas, motocarros, tricimotos y cuatrimotos, con el fin de garantizar que los elementos constitutivos de estos vehículos sean seguros y confiables.

**Antecedentes**

Mediante la Ley 170 de 1994 el Estado colombiano aprobó el Acuerdo por el que se establece la “Organización Mundial de Comercio (OMC)”, suscrito en Marrakech (Marruecos) el 15 de abril de 1994, y sus acuerdos multilaterales anexos, entre ellos el Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio (Acuerdo OTC). Colombia es Miembro de la OMC y como tal, ha asumido el cumplimiento paulatino de sus disposiciones y recomendaciones.

El Acuerdo OTC contempla la posibilidad de que los países miembros de la OMC expidan reglamentos técnicos, las normas y los procedimientos de evaluación de la conformidad de los productos, para alcanzar objetivos normativos legítimos, tales como la protección de la salud y la seguridad de las personas o la protección del medio ambiente.

El Acuerdo OTC recomienda firmemente a los Miembros que basen sus medidas en normas internacionales como medio de facilitar el comercio. En Colombia los reglamentos técnicos son documentos en los que se establecen las características de un producto o los procesos y métodos de producción con ellas relacionados, con inclusión de las disposiciones administrativas aplicables, y cuya observancia es obligatoria.

En Colombia los reglamentos técnicos se han expedido con fines loables como salvaguardar los objetivos legítimos nacionales, minimizar el riesgo de incurrir a error a los consumidores al momento de tomar

una decisión de compra o consumo, y promover que los fabricantes e importadores cumplan con requisitos mínimos de seguridad entre otros. A diferencia de la norma técnica, el reglamento técnico es obligatorio. La observancia de las normas técnicas es voluntaria.

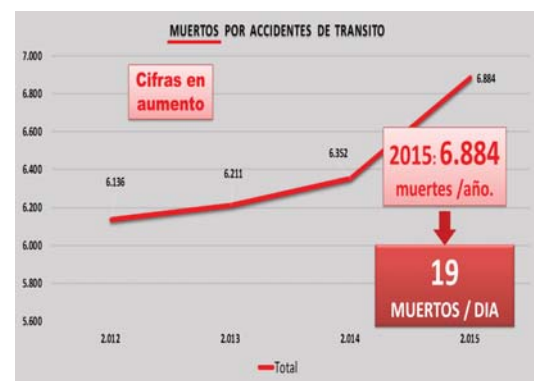
A la fecha el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo ha expedido los siguientes reglamentos técnicos para vehículos:

- Cinturones de seguridad para uso en automotores (NTC 1570, 3° actualización).
- Acristalamientos de seguridad para automotores y sus remolques (NTC 1467, 3° actualización).
- Acristalamientos de seguridad resistentes a balas (NTC 1467 3° actualización, NTC 5501 de 2007).
- Sistema de frenos de vehículos automotores (Las NTC dependen del componente, entre ellas figuran la NTC 1721/2009, NTC 977/1996 1721/2009 4° actualización).
- Llantas neumáticas para vehículos automotores y sus remolques (NTC 1275 5° versión, NTC 1303 5° Versión, NTC 1304 5° versión).
- Conversión a gas natural (NTC Dependenden del tipo de vehículo entre ellas figuran la NTC 4821 /2005 2° versión, NTC 5212-1/2003, NTC 5212-2/2003, NTC 4828/2001, entre otros).
- Cintas retrorreflectivas para uso vehicular (NTC 5807 de 2010).
- Cascos (R. 1737 de 2004 Mintransporte) NTC 4533.

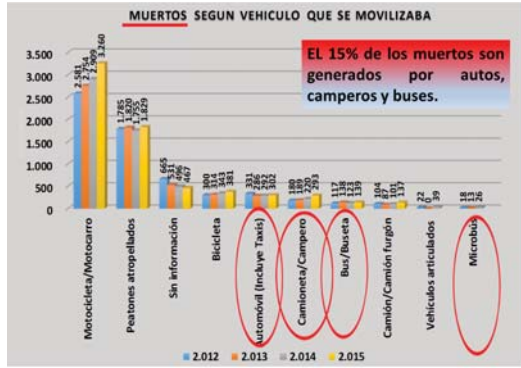
**Contexto**



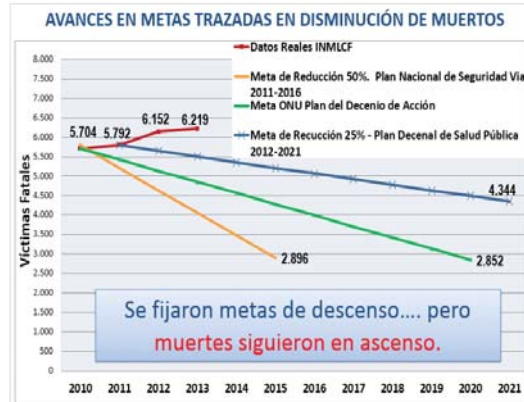
FUENTE: Forensis datos para la vida y Ditra. Datos 2015.



FUENTE: Forensis datos para la vida y Ditra. Datos 2015.



FUENTE: Forensis datos para la vida y Ditra. Datos 2015.



Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses Publicación Forensis : Datos para la Vida - 2013. Elaboración Propia



FUENTE: Forensis datos para la vida.

**DÍAS DE INCAPACIDAD GENERADOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

DÍAS DE INCAPACIDAD / AÑO	CONDUCTOR		PASAJERO		PEATON		TOTAL		INCREMENT 0 %
	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	
1 A 30 DIAS	148.905	154.055	99.075	95.205	67.140	67.355	309.120	317.235	2,6%
31 A 90 DIAS	376.080	453.660	162.120	176.340	187.140	205.260	725.340	835.260	13,2%
MAYOR A 90 DIAS	102.630	114.240	43.260	44.205	42.105	42.420	188.055	200.865	6,4%
<b>TOTAL</b>	<b>627.615</b>	<b>721.955</b>	<b>304.455</b>	<b>315.750</b>	<b>296.385</b>	<b>314.835</b>	<b>1.224.525</b>	<b>1.353.374</b>	<b>9,7%</b>

En 2014 se generó 3.713 años de incapacidad aprox.

FUENTE: Forensis datos para la vida

FUENTE: Forensis datos para la vida.

**Accidentes de tránsito, después de los homicidios, son la segunda causa de muerte violenta en Colombia**

En Colombia, en el periodo 2009-2013, se registraron 33.822 fallecidos y 367.502 casos de lesionados por accidentes de tránsito

Solo en 2013 se registraron 6.239 víctimas fatales, lo que supone un incremento del 1,1% frente a 2012, y 41.823 víctimas de lesiones no fatales, cifra que representa un incremento del 6,3% con respecto al año 2012.

Los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en niños entre 5 y 14 años y la segunda causa de muerte en adultos entre 15 y 44 años

Los actores de la vía que registran el mayor número de muertes en los últimos 9 años son los motociclistas con el 36,95%, seguido de los peatones con el 30,67%. (Estos dos grupos de actores de la vía representan el 67,62% de las muertes en accidentes de tránsito en el periodo 2005-2013)

La accidentalidad vial es una problemática de salud pública

**Traumas por accidentes tránsito le cuestan al país USD 11.370 millones al año¹**

Fuente: Forensis datos para la vida.

Por otra parte Latin NCAP es una organización que realiza un Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe (Latin NCAP) brinda a los consumidores información independiente y transparente acerca de los niveles de seguridad que ofrecen los diferentes modelos de vehículos del mercado.

Latin NCAP basa sus pruebas en métodos internacionalmente reconocidos y califica entre 0 y 5 estrellas la protección que brindan los vehículos para ocupante adulto y para ocupantes niños. Latin NCAP comenzó en el año 2010 como una iniciativa y en 2014 fue establecida como una asociación bajo el marco de una entidad legal. Latin NCAP evalúa la versión más básica en seguridad de los modelos disponibles en el mercado, y esta en su página web, permite conocer la calificación de los vehículos que se comercializan en Latinoamérica, que encuentra a continuación.

LATIN NCAP

Tabla de Resultados

marca	modelo	cantidad de bolsas de aire	cantidad de estrellas ocupante adulto	cantidad de estrellas ocupante infantil
HONDA	HR-V *	✓ 2	★★★★★	★★★★★
Jeep	JEEP RENEGADE *	✓ 2	★★★★★	★★★★★
SEAT	SEAT LEÓN ST *	✓ 6	★★★★★	★★★★★
TOYOTA	TOYOTA HIUX (Argentina) *	✓ 3	★★★★★	★★★★★
VW	VOLKSWAGEN GOLF *	✓ 7	★★★★★	★★★★★
Ford	FORD FOCUS III *	✓ 2	★★★★★	★★★★☆
HONDA	HONDA CITY *	✓ 2	★★★★★	★★★★☆
HONDA	HONDA FIT *	✓ 2	★★★★★	★★★★☆
SEAT	SEAT LEÓN *	✓ 6	★★★★★	★★★★☆
TOYOTA	TOYOTA COROLLA *	✓ 3	★★★★★	★★★★☆
TOYOTA	TOYOTA HIUX (Tailandia) *	✓ 3	★★★★★	★★★★☆
TOYOTA	TOYOTA RAV 4 *	✓ 3	★★★★★	★★★★☆
VW	VOLKSWAGEN UPI *	✓ 2	★★★★★	★★★★☆
VW	VOLKSWAGEN JETTA / VENTO *	✓ 2	★★★★★	★★★★☆
Ford	FORD ECOSPORT *	✓ 2	★★★★★	★★★★☆
MITSUBISHI	MITSUBISHI MONTERO SPORT *	✓ 3	★★★★★	★★★★☆

	CHEVROLET MERIVA GL PLUS	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	NISSAN TIDA HATCHBACK	✓ 1	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	SUZUKI SWIFT	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	PEUGEOT 208	✓ 2	★★★☆☆	☆☆☆☆☆
	PEUGEOT 207 COMPACT SP 1.4 *	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	NISSAN MARCH	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	FIAT NEW PALIO	✓ 2	★★★☆☆	☆☆☆☆☆
	FORD KA FLY VIRAL	✗	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	CHEVROLET CELTA	✗	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	FIAT NOVO UNO EVO	✗	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	FIAT PALIO ELX 1.4	✗	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	JAC J3	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	PEUGEOT 207 COMPACT SP 1.4	✗	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	RENAULT SANDERO	✗	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	VOLKSWAGEN GOL TREND 1.4	✗	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	CHEVROLET CORSA CLASSIC	✗	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	SUZUKI ALTO K10	✗	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	CHEVROLET AGILE	✗	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	CHEVROLET AVEO	✗	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	CHEVROLET SAIL	✗	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆
	CHEVROLET SPARK	✗	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	FIAT NEW PALIO	✗	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	GEELY CK 1 1.3	✗	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	HYUNDAI GRAND I10	✗	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	BYD F0	✗	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆
	KIA PICANTO	✗	☆☆☆☆☆	☆☆☆☆☆
	NISSAN TIDA SEDAN	✗	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	RENAULT CLIO MIO	✗	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	CHERY IQ	✗	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	LIFAN 320	✗	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	NISSAN TSURU / SENTRA B13	✗	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	VOLKSWAGEN VENTO *	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	FORD FIESTA *	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	HONDA CITY *	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	CHEVROLET CRUZE LT *	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	FIAT NEW PALIO *	2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	FORD FOCUS HATCHBACK *	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	FORD KA *	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	HYUNDAI CRETA *	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	HYUNDAI HB20 *	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	PEUGEOT 208	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	VOLKSWAGEN POLO *	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	CITROEN C3	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	NISSAN TIDA SEDAN *	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	NISSAN VERSA *	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	RENAULT DUSTER	✓ 1	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	RENAULT FLUENCE *	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	SUZUKI CELERIO *	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	TOYOTA ETIOS *	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	VOLKSWAGEN FOX *	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	CHEVROLET MALIBU *	✓ 10	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	NISSAN MARCH *	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	NISSAN TIDA HATCHBACK *	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	TOYOTA COROLLA XEI	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	FORD RANGER *	✓ 3	★★★☆☆	☆☆☆☆☆
	VOLKSWAGEN CLÁSICO (BORA)	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	CHEVROLET ONIX	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	FIAT PALIO ELX 1.4 *	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆
	VOLKSWAGEN GOL TREND 1.6 *	✓ 2	★★★★☆	☆☆☆☆☆

Y según informe de ventas que realizó la ANDI y Fenalco del sector automotriz del año 2015 las 5 marcas más vendidas son Chevrolet, Renault, Kia, Nissan, Hyundai, y dichas marcas no tienen ninguna referencia en el top 10 de las más seguras según Latin Ncap, pero lo más preocupante que al contrario algunas de sus referencias sí se encuentran en los más inseguros.

Comportamiento de las matrículas de vehículos nuevos por marca a diciembre de 2015

Orden	Marca	Acumulado año	% año	Variación frente al año anterior	Mes	% mes	Variación frente al año anterior
1	CHEVROLET	67.755	23,9%	-17,4%	6.899	23,4%	-23,6%
2	RENAULT	48.870	17,3%	-1,8%	5.109	17,3%	-22,1%
3	KIA	28.386	10,0%	-10,3%	3.568	12,1%	-8,6%
4	NISSAN	20.180	7,1%	-5,2%	1.981	6,7%	-28,2%
5	HYUNDAI	17.680	6,2%	-16,9%	2.098	7,1%	-14,6%
6	FORD	16.152	5,7%	-24,2%	1.258	4,3%	-53,4%
7	MAZDA	15.766	5,6%	38,9%	1.890	6,4%	10,9%
8	TOYOTA	9.048	3,2%	-34,2%	1.092	3,7%	-35,3%
9	SUZUKI	8.163	2,9%	8,9%	834	2,8%	-23,3%
10	VOLKSWAGEN	7.397	2,6%	-17,2%	778	2,6%	-26,0%

### 1. Marco constitucional y legal

La circulación libre y segura en los diferentes medios de transporte es un derecho de todos los habitantes del territorio colombiano a cargo del Estado y del Ministerio de Transporte, la seguridad vial debe estar encaminada a prevenir los accidentes de tránsito, y minimizar las consecuencias de siniestros viales a través de la fijación de normas de seguridad y especificaciones técnicas con que deben contar los vehículos nuevos que entren a circular dentro del territorio.

Teniendo en cuenta el objeto del proyecto de ley, es importante señalar que la Constitución Política de 1991 estableció en sus artículos 25, 58, 333 y 334 el ejercicio de actividades económicas e iniciativas privadas como un derecho que puede ejercer cualquier persona con libertad y protección del Estado. Sin embargo, la misma Constitución en su artículo 78 ordenó la existencia de un campo de protección a favor del consumidor y/o usuario de bienes y servicios inspirado principalmente en garantizar la defensa, la salvaguarda, la seguridad e igualdad de los consumidores.

Los artículos superiores 78, 333 y 334 ya mencionados sujetaron todas las actividades económicas al cumplimiento de los requisitos y permisos fijados en la ley, cuyo fin se debe encaminar a la protección del usuario y/o el consumidor y a garantizar el bien común y la prevalencia del interés social en todos los casos.

Las Sentencias de Constitucionalidad C-1141 de 2000 y C-592 de 2012 han sido enfáticas en ratificar la potestad conferida al Estado para intervenir en las relaciones económicas, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía a través de la ley, la cual regulará el

control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad.

El Gobierno colombiano ha avanzado con la implementación de medidas de seguridad para los vehículos, y para algunas de sus autopartes, la adhesión al Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la Organización Mundial del Comercio es uno de ellos, en el mismo el país se comprometió a garantizar la calidad de sus exportaciones, la protección de la salud y la vida de las personas, la protección del medio ambiente, y la prevención de prácticas que pueden inducir a error como objetivos legítimos. Sin embargo, se hace necesario garantizar la protección a la vida, a la integridad y la seguridad vial a través de la implementación de las medidas y sistemas de seguridad en los vehículos automotores nuevos que se vayan a importar, a comercializar y a usar en Colombia.

### 1.1 Fundamentos Constitución Política

“**Artículo 24.** Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”.

[...]

“**Artículo 25.** El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas”.

[...]

“**Artículo 58.** Se garantizan la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles, los cuales no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores. Cuando de la aplicación de una ley expedida por motivos de utilidad pública o interés social, resultare en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, el interés privado deberá ceder al interés público o social...”

[...]

“**Artículo 78.** La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización.

Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios.

El Estado garantizará la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las disposiciones que les conciernen. Para gozar de este derecho las organizaciones deben ser representativas y observar procedimientos democráticos internos”.

[...]

“**Artículo 208.** Los ministros y los directores de departamentos administrativos son los jefes de la

administración en su respectiva dependencia. Bajo la dirección del Presidente de la República, les corresponde formular las políticas atinentes a su despacho, dirigir la actividad administrativa y ejecutar la ley...”

[...]

“**Artículo 333.** La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.

La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.

El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la nación”.

[...]

“**Artículo 334.** La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. Dicho marco de sostenibilidad fiscal deberá fungir como instrumento para alcanzar de manera progresiva los objetivos del Estado Social de Derecho. En cualquier caso el gasto público social será prioritario.

El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar, de manera progresiva, que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo al conjunto de los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.

La sostenibilidad fiscal debe orientar a las Ramas y Órganos del Poder Público, dentro de sus competencias, en un marco de colaboración armónica.

El Procurador General de la Nación o uno de los Ministros del Gobierno, una vez proferida la sentencia por cualquiera de las máximas corporaciones judiciales, podrán solicitar la apertura de un Incidente de Impacto Fiscal, cuyo trámite será obligatorio. Se oirán las explicaciones de los proponentes sobre las

consecuencias de la sentencia en las finanzas públicas, así como el plan concreto para su cumplimiento y se decidirá si procede modular, modificar o diferir los efectos de la misma, con el objeto de evitar alteraciones serias de la sostenibilidad fiscal. En ningún caso se afectará el núcleo esencial de los derechos fundamentales.

**Parágrafo.** Al interpretar el presente artículo, bajo ninguna circunstancia, autoridad alguna de naturaleza administrativa, legislativa o judicial, podrá invocar la sostenibilidad fiscal para menoscabar Los derechos fundamentales, restringir su alcance o negar su protección efectiva”.

[...]

### 1.2 Fundamentos Legales

Ley 170 de 1994, Decisión 376 Sistema Andino de Normalización, Acreditación, Ensayos, Certificación, Reglamentos Técnicos y Metrología<sup>1</sup> que establece:

“**Artículo 26.** Los Países Miembros podrán mantener, elaborar o aplicar reglamentos técnicos en materia de seguridad, protección a la vida, salud humana, animal, vegetal y protección al medio ambiente. Estos serán definidos en función de las propiedades de uso y empleo de los productos y servicios a los que hacen referencia.

Adicionalmente, podrán elaborar reglamentos técnicos basados en el diseño y características descriptivas en la medida en que estas se encuentren relacionadas con el uso y empleo.

Asimismo, los reglamentos técnicos deberán especificar los productos a los que hacen referencia, indicando su clasificación arancelaria, requisitos, procedimientos y organismos nacionales encargados de velar por su cumplimiento”.

Ley 155 de 1959

“Artículo 3°. El Gobierno intervendrá en la fijación de normas sobre pesas y medidas, calidad, empaque y clasificación de los productos, materias primas y artículos o mercancías con miras a defender el interés de los consumidores y de los productores de materias primas”.

[...]

Ley 489 de 1998

“**Artículo 59. Funciones.** Corresponde a los ministerios y departamentos administrativos, sin perjuicio de lo dispuesto en sus actos de creación o en leyes especiales:

1. Cumplir con las funciones y atender los servicios que les están asignados y dictar, en desarrollo de la ley y de los decretos respectivos, las normas necesarias para tal efecto.

[...]

6. Participar en la formulación de la política del Gobierno en los temas que les correspondan y adelantar su ejecución”.

Decreto número 087 de 2011

“**Artículo 2°.** Corresponde al Ministerio de Transporte cumplir, además de las funciones que determina el artículo 59 de la Ley 489 de 1998, las siguientes:

[...]

2.7. Fijar y adoptar la política, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura”.

### 3. Conveniencia

Se requiere expedir una normatividad aplicable a vehículos automotores nuevos importados, fabricados y comercializados que circulen en el territorio nacional con el propósito de determinar los requisitos mínimos con que deben contar los vehículos automotores de uso particular y principalmente aquellos vehículos de servicio público destinados al transporte de personas en todas sus modalidades con capacidad superior a los 19 pasajeros.

### 4. Descripción de la iniciativa

El objeto de la presente ley está dirigida a prevenir o minimizar riesgos para la vida e integridad de las personas, y la menor contaminación ambiental, ocasionados por el uso y la conducción de vehículos automotores en el territorio.

Las disposiciones aquí contenidas se aplican para todos los vehículos automotores terrestres nuevos, importados o fabricados en el país que se matriculen en Colombia a partir del 1° de enero del año 2020 según la siguiente clasificación.

#### 1. Vehículos de transporte público terrestre de pasajeros hasta 8 asientos (Categoría M1 uso público y deberán contar con las siguientes características:

- a) Contar con certificado de homologación de tercera parte bajo regulación UNECE o estándar FMVSS - Pruebas de colisión;
- b) Sistema de frenos con ABS (antibloqueo);
- c) Baúl con capacidad mínima de 350 litros;
- d) Airbags (bolsas de aire) para los ocupantes delanteros y airbags de cortina laterales para las plazas de asiento ubicados en los laterales;
- e) Cinturones de seguridad de tres (3) puntos en todas las plazas de asiento;
- f) Apoyacabezas en todas las plazas de asiento;
- g) Certificado de homologación de emisiones bajo estándar Euro 4 o posterior;
- h) Se le da vida útil de 10 años a los vehículos tipo taxi.

#### 2. Vehículos de transporte público terrestre de pasajeros de más de ocho (8) plazas de asientos,

1 <http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/Dec376s.asp>



**sin contar el asiento del conductor (Categoría M2 y M3 de clase 3 y todos los usos)**

a) Contar con certificado de homologación de tercera parte bajo regulación UNECE o estándar FMVSS - Pruebas de colisión;

b) Sistema de control de estabilidad;

c) Sistema de frenado con:

- ABS (antibloqueo), y

- Sistemas auxiliares o de respaldo diferentes al freno de estacionamiento;

d) Sistema de control de tracción;

e) Airbags (bolsas de aire) en la fila del conductor;

f) Dispositivos catadióptricos y Marcado de alta visibilidad (cintas retrorreflectivas);

g) Certificado de homologación de emisiones bajo estándar Euro 4 o posterior;

h) Sistema contra incendios automáticos amigable con el ambiente;

i) Sistema de gestión de flota por medio satelital

**3. Vehículos de uso Particular**

a) Contar con certificado de homologación de tercera parte bajo regulación UNECE o estándar FMVSS - Pruebas de colisión;

b) Sistema de frenos con ABS (antibloqueo);

c) Airbags (bolsas de aire) para los ocupantes delanteros y airbags de cortina laterales para las plazas de asiento ubicados en los laterales;

d) Cinturones de seguridad de tres (3) puntos en todas las plazas de asiento;

e) Apoyacabezas en todas las plazas de asiento;

f) Certificado de homologación de emisiones bajo estándar Euro 4 o posterior.

Se establece un artículo especial de Control, vigilancia y protección del consumidor y del usuario, que debe cumplir con los siguientes compromisos:

1. El Ministerio de Transporte, en plazo no mayor a 6 meses, deberá expedir los actos administrativos que definan la forma en que se acreditará lo exigido en el proyecto de ley.

2. Los fabricantes e importadores también deberán remitir los certificados a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, quien realizará pruebas de dotación de equipamiento o funcionamiento.

3. Cada propietario de vehículo nuevo, al momento de su entrega recibirá del comercializador un documento suscrito por el fabricante o por su representante oficial en Colombia, en que este manifieste expresamente que el vehículo posee el equipamiento de seguridad activa y pasiva y de control ambiental señalado en esta ley y las condiciones.

4. Los elementos del equipamiento exigido por la presente ley para los vehículos de servicio público

no podrán ser mantenidos o reparados sino en los servicios oficiales autorizados por el fabricante, con el fin de conservar la integridad de las condiciones bajo las cuales se hicieron las pruebas.

**5. Impacto Fiscal**

En cumplimiento del artículo 7° de la Ley 819 de 2003 es preciso determinar que el presente proyecto de ley no genera impacto fiscal toda vez que no ordena gasto adicional ni tampoco otorga beneficios tributarios de ningún tipo, por lo tanto no ordena una modificación al marco fiscal de mediano plazo de la entidad competente.

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 192 DE 2016 CÁMARA**

*por la cual se fijan normas de seguridad y ambientales en los vehículos que se matriculen en el país y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

**Artículo 1°. Objeto.** Las disposiciones contenidas en la presente ley están dirigidas a prevenir o minimizar riesgos para la vida e integridad de las personas, y la menor contaminación ambiental, ocasionados por el uso y la conducción de vehículos automotores en el territorio nacional y de manera especial para asegurar la responsabilidad de los actores económicos y la función social de las empresas, atendiendo los artículos 333 y 334 de la Constitución.

**Artículo 2°. Campo de aplicación.** Las disposiciones aquí contenidas se aplican para todos los vehículos automotores terrestres nuevos, importados o fabricados en el país que se matriculen en Colombia a partir del 1° de enero del año 2020.

**Artículo 3°. Vehículos de transporte público terrestre de pasajeros hasta 8 asientos (Categoría M1 uso público).** Todos los vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje, de ocho plazas de asiento (8) o menos, sin contar el asiento del conductor, destinados al transporte público terrestre de personas en todas sus modalidades, deberán contar al menos con las siguientes características para cada línea y origen de cada modelo de vehículo:

8. Contar con certificado de homologación de tercera parte bajo regulación UNECE o estándar FMVSS:

Tipo de Prueba	Regulación UNECE	Estándar FMVSS
Colisión Frontal	R94	FMVSS 208
Colisión Lateral	R95	FMVSS 214
Impacto trasero	R32	FMVSS 301 (excepto para vehículos de motorización exclusivamente eléctrica)
Rigidez de Asientos	R17	FMVSS 207
Apoyacabezas de todas las plazas de asiento	R25	FMVSS 202

9. Sistema de frenos con ABS (antibloqueo).

10. Baúl con capacidad mínima de 350 litros.

11. Airbags (bolsas de aire) para los ocupantes delanteros y airbags de cortina laterales para las plazas de asiento ubicados en los laterales.

12. Cinturones de seguridad de tres (3) puntos en todas las plazas de asiento.

13. Apoyacabezas en todas las plazas de asiento.

14. Certificado de homologación de emisiones bajo estándar Euro 4 o posterior.

**Parágrafo.** Los vehículos de transporte público individual de pasajeros tipo taxi tendrán una vida útil para la prestación del servicio público de diez (10) años.

**Artículo 4°. Vehículos de transporte público terrestre de pasajeros de más de ocho (8) plazas de asientos, sin contar el asiento del conductor (Categoría M2 y M3 de clase 3 y todos los usos).** Todos los vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje, de más de ocho plazas de asiento, sin contar el asiento del conductor, en todas sus modalidades, deberán contar al menos con las siguientes características para cada línea y origen de cada modelo de vehículo:

2. Contar con certificado de homologación de tercera parte bajo regulación UNECE o estándar FMVSS:

Tipo de certificado	Regulación UNECE	Estándar FMVSS
Resistencia de estructuras de buses.	R66	FMVSS 220
Cinturones de seguridad, sistemas de retención y anclajes de los cinturones de seguridad	R14 y R16	FMVSS 209 y FMVSS 210
Asientos de vehículos de grandes dimensiones para el transporte de viajeros y de estos vehículos por lo que respecta a la resistencia de los asientos y de sus anclajes	R80	FMVSS 207
Comportamiento frente al fuego de los materiales utilizados en la fabricación del interior de los vehículos.	R118	FMVSS 302

9. Sistema de control de estabilidad.

10. Sistema de frenado con:

2.3. ABS (antibloqueo), y

2.4. Sistemas auxiliares o de respaldo diferentes al freno de estacionamiento.

11. Sistema de control de tracción.

12. Airbags (bolsas de aire) en la fila del conductor.

13. Dispositivos catadióptricos y Marcado de alta visibilidad (cintas retrorreflectivas).

14. Certificado de homologación de emisiones bajo estándar Euro 4 o posterior.

15. Sistema contra incendios automáticos amigable con el ambiente.

16. Sistema de gestión de flota por medio satelital

**Artículo 5°. Vehículos de uso particular.** Todos los vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje, de ocho (8) plazas de asiento o menos, destinados para uso particular, deberán contar al menos con las siguientes características para cada línea y origen de cada modelo de vehículo:

2. Contar con certificado de homologación de tercera parte bajo regulación UNECE o estándar FMVSS:

Tipo de Prueba	Regulación UNECE	Estándar FMVSS
Colisión Frontal	R94	FMVSS 208
Colisión Lateral	R95	FMVSS 214
Impacto trasero	R32	FMVSS 301 (excepto para vehículos de motorización exclusivamente eléctrica)
Rigidez de Asientos	R17	FMVSS 207
Apoyacabezas de todas las plazas de asiento	R25	FMVSS 202

f) Sistema de frenos con ABS (antibloqueo);

g) Airbags (bolsas de aire) para los ocupantes delanteros y airbags de cortina laterales para las plazas de asiento ubicados en los laterales;

h) Cinturones de seguridad de tres (3) puntos en todas las plazas de asiento;

i) Apoyacabezas en todas las plazas de asiento;

j) Certificado de homologación de emisiones bajo estándar Euro 4 o posterior.

**Artículo 6°. Control, vigilancia y protección del consumidor y del usuario.** El Ministerio de Transporte, en plazo no mayor a 6 meses, deberá expedir los actos administrativos que definan la forma en que se acreditará la dotación del equipamiento u homologación para cada uno de los elementos o sistemas arriba mencionados. Los fabricantes e importadores también deberán remitir los certificados a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, quien realizará pruebas de dotación de equipamiento o funcionamiento previas a la homologación de cada línea y origen de cada modelo de vehículo. También la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá verificar los ensayos en las instalaciones que el fabricante indique, sin perjuicio de efectuarlos directamente en laboratorios acreditados para ello por la autoridad nacional de acreditación del país del laboratorio.

Cada propietario de vehículo nuevo, al momento de su entrega recibirá del comercializador un documento suscrito por el fabricante o por su representante oficial en Colombia, en que este manifieste expresamente que el vehículo posee el equipamiento de seguridad activa y pasiva y de control ambiental señalado en esta ley y las condiciones, instalaciones y el país bajo las cuales lo obtuvo. En los casos de conjuntos de chasis y carrocería, el fabricante de cada uno deberá expedirlo.

Los elementos del equipamiento exigido por la presente ley para los vehículos de servicio público no podrán ser mantenidos o reparados sino en los

servicios oficiales autorizados por el fabricante, con el fin de conservar la integridad de las condiciones bajo las cuales se hicieron las pruebas de las piezas, módulos y sistemas originales que garantizan la seguridad de los usuarios. Las empresas de transporte público verificarán tal condición a través de certificaciones de servicio o reparación remitidas directamente desde los servicios oficiales a los responsables de cada empresa habilitada antes de programar la operación. Anualmente se obtendrá certificado de la dotación y estado de los sistemas de cada vehículo, por parte del servicio autorizado.

**Artículo 7°. Vigencia y derogatorias.** La presente ley rige a partir del 1° de enero de 2020 y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,

De los honorables Congresistas,

De los Honorables Congresista

  
**CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN**  
 Representante a la Cámara por Bogotá

**CÁMARA DE REPRESENTANTES**  
**COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL**  
**PERMANENTE**  
**SUSTANCIACIÓN**

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE**

Bogotá, D. C., 15 de noviembre de 2016

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate, al Proyecto de ley número 192 de 2016 Cámara, por la cual se fijan normas de seguridad y ambientales en los vehículos que se matriculen en el país y se dictan otras disposiciones.

Dicha ponencia fue presentada por el honorable Representante *Carlos Eduardo Guevara Villabón*.

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6 - 517 del 15 de noviembre de 2016, se solicita la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República.

  
**JAIR JOSÉ EBRATT DÍAZ**  
 Secretario

**CONTENIDO**

Gaceta número 1004 - Jueves, 17 de noviembre de 2016

**CÁMARA DE REPRESENTANTES**

**PONENCIAS**

Ponencia para primer debate en comisión sexta constitucional permanente de cámara de representantes al proyecto de ley número 073 de 2016 cámara, por medio de la cual se reglamenta la destinación de la maquinaria pesada incautada en actividades ilícitas, se crea el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada y se dictan otras disposiciones.....	1
Informe de ponencia para primer debate al proyecto de ley número 078 de 2016 cámara, por medio de la cual se generan incentivos, estímulos y exenciones para promover la movilidad internacional y el retorno de estudiantes y profesionales colombianos, y se dictan otras disposiciones.....	4
Informe de ponencia primer debate al proyecto de ley número 142 de 2016 cámara, 05 de 2015 senado, por medio de la cual se adiciona la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.....	14
Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 192 de 2016 cámara, por la cual se fijan normas de seguridad y ambientales en los vehículos que circulan en el país y se dictan otras disposiciones.....	18