



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIX - N° 625

Bogotá, D. C., martes, 4 de agosto de 2020

EDICIÓN DE 24 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO

PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 001 DE 2020 CÁMARA

por el cual se adicionan al artículo 310 de la Constitución Política Colombiana, normas especiales para la organización, funcionamiento, protección ambiental, cultural y étnica de los departamentos de Amazonas, Caquetá, Guainía, Guaviare, Putumayo y Vaupés.

"Por el cual se adicionan al artículo 310 de la Constitución Política Colombiana, normas especiales para la organización, funcionamiento, protección ambiental, cultural y étnica de los departamentos de Amazonas, Caquetá, Guainía, Guaviare, Putumayo y Vaupés".

Yenica Sugein Acosta Infante
Representante a la Cámara, Amazonas

Paloma Valencia Laserna
Senadora de la República

TABLA DE CONTENIDO

1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS	3
1.1. OBJETO DEL PROYECTO	3
1.2. ANTECEDENTES	3
1.3. MARCO NORMATIVO	4
1.4. JUSTIFICACIÓN	8
1.5. ALCANCE	17
2. BIBLIOGRAFÍA	20
3. ARTICULADO	23

1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1.1. OBJETO DEL PROYECTO

El proyecto de Acto Legislativo presentado a consideración del Honorable Congreso de la República, pretende garantizar la efectiva protección, preservación de la biodiversidad y riqueza ambiental de la Amazonía Colombiana; así como, la cultura de las comunidades indígenas ancestrales que la habitan, para lo cual se propone el establecimiento de un régimen especial, en consideración a las características del territorio que posee dificultades de acceso; zonas no carretables; baja densidad poblacional; corredores fronterizos y, unas circunstancias socio-económicas particulares.

1.2. ANTECEDENTES

Proyecto	Síntesis	Resultado
Proyecto de Acto Legislativo 004 de 2005 Cámara.	Adicionar un párrafo al artículo 310 de la Constitución Política de Colombia.	Archivado
Proyecto de Ley 172 de 2012 Cámara.	El proyecto de Ley se propuso modificar el artículo 310 de la Constitución Política de Colombia.	Retirado por el autor
Proyecto de Ley 188 de 2012 Cámara.	El proyecto tenía como objetivo autorizar la emisión de la estampilla Pro Medio Ambiente en el departamento del Amazonas.	Retirado por el autor
Proyecto de Ley 218 de 2014 Cámara.	El proyecto tenía como propósito crear régimen especial para la municipios, departamentos y regiones de frontera en Colombia, en concordancia con el artículo 337 de la Constitución Política de Colombia.	Archivado
Proyecto de Acto Legislativo 041 de 2017 Cámara.	Proyecto de Acto Legislativo que tenía como propósito dictar normas especiales para los departamentos de Amazonas, Guainía y Vaupés.	Archivado
Proyecto de Acto Legislativo 002 Cámara, 024 Senado de 2019.	Proyecto de Acto Legislativo que proponía "adicionar al artículo 310 de la Constitución Política de Colombia normas especiales para la organización, funcionamiento, protección cultural, étnica y ambiental de los departamentos de Amazonas, Caquetá, Guaviare, Guainía, Putumayo y Vaupés"	Archivado en segunda vuelta Cámara.

<p>1.3. MARCO NORMATIVO</p> <p>A. Constitucional</p> <p>De conformidad con lo previsto en el artículo 2° de la Constitución Política, <i>"son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución"</i>.</p> <p>A su turno, mediante el artículo 7° constitucional, se estableció que <i>"el Estado reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación Colombiana"</i>; y en el artículo siguiente, se impuso la obligación al Estado Colombiano y sus habitantes a proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.</p> <p>Adicionalmente, en el Capítulo III del Título II de la Constitución, por el cual se establecen los <i>Derechos Colectivos y del Ambiente</i>, el constituyente consagró como derecho el goce de un ambiente sano y, estableció a nivel constitucional el deber del Estado de proteger la diversidad e integridad del ambiente, así como, <i>"conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines"</i> (artículo 79).</p> <p>Por último, mediante el artículo 337 la Constitución previó la posibilidad de que el legislador establezca regímenes y normas especiales para promover el desarrollo en las zonas de frontera.</p> <p>B. Tratados y Convenciones Internacionales sobre la protección al medio ambiente</p> <p>Para el análisis del proyecto de Acto Legislativo debe tenerse en consideración los convenios ratificados por el Estado Colombiano, por los cuales se establecen obligaciones para la preservación del medio ambiente y la Amazonía, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tratado de Cooperación Amazónica – TCA <p>Suscrito el 3 de julio de 1978 y ratificado por los ocho países que comparten la Amazonía: Bolivia, Brasil, Colombia, Ecuador, Guyana, Perú, Surinam y Venezuela; reconoce la naturaleza transfronteriza de la Amazonía. Fue aprobado en Colombia mediante la Ley 74 de 1979, ratificada el 2 de agosto de 1980¹.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Convenio de Diversidad Biológica <p>Suscrito el 5 de junio de 1992 en Río de Janeiro (Brasil); este Tratado Internacional, jurídicamente vinculante, tiene tres objetivos fundamentales: (1) la conservación de la</p>	<p>diversidad biológica; (2) la utilización sostenible de sus componentes y, (3) la participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos genéticos². El marco de acción de este convenio es el enfoque por ecosistemas y es considerado como el principal instrumento internacional para el desarrollo sostenible³. Fue ratificado por el Estado Colombiano mediante la Ley 165 de 1994.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Convención de las Naciones Unidas de Lucha Contra la Desertificación y la Sequía - UNCCD <p>Aprobada en París (Francia), el 17 de junio de 1994 y ratificada en Colombia mediante la Ley 461 de agosto de 1998; tiene como objetivo preparar y ejecutar programas de acción destinados a prevenir la degradación de las tierras, luchar contra la desertificación y mitigar los efectos de la sequía⁴.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Unión Internacional para la Protección de las Obtenciones Vegetales - UPOV <p>Organización Intergubernamental con sede en Ginebra (Suiza), constituida en diciembre de 1961; a través del Convenio Internacional para la Protección de las Obtenciones Vegetales "Convenio de la UPOV", cuya misión es proporcionar y fomentar un sistema eficaz para la protección de las variedades vegetales con miras al desarrollo de obtenciones vegetales en beneficio de la sociedad⁵. Fue suscrito por Colombia y aprobado por el Congreso de la República mediante la Ley 243 de diciembre de 1995.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Convenio de Viena para la Protección de la Capa de Ozono <p>Primera iniciativa global para reparar el daño causado a la capa de ozono⁶. Fue adoptado el 22 de marzo de 1985 y ratificado por Colombia mediante la Ley 30 de 1990. De conformidad con lo previsto en este Convenio, los Estados Partes se obligan, en la medida de sus posibilidades, a cooperar en la investigación e intercambiar información para mejorar la comprensión de los efectos de las actividades humanas sobre la capa de ozono y de los efectos de la modificación de ésta sobre la salud humana y el medio ambiente. Igualmente, se comprometieron a adoptar medidas para controlar, limitar, reducir o prevenir las actividades humanas, cuando se compruebe que tienen o pueden tener efectos adversos como resultado de la modificación de la capa de ozono⁷.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Convenio Marco Cambio Climático <p>Resultado de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC). Mediante este instrumento se reconoció que el problema del cambio climático es real⁸. Establece un marco general para los esfuerzos intergubernamentales para hacer frente a los desafíos provocados por el cambio climático⁹. Suscrito el 9 de mayo de 1992, fue aprobado en Colombia, mediante la Ley 164 de 1995.</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Protocolo de Kioto <p>Ratificado por el Congreso de la República de Colombia mediante la Ley 629 del 27 de diciembre de 2000. Estableció metas vinculantes de reducción de las emisiones para 37 países industrializados y la Unión Europea, reconociéndolos como los principales responsables de los elevados niveles de emisiones de Gases Efecto Invernadero –GEI- y, tiene como principio central el de la <i>"responsabilidad común pero diferenciada"</i>. Fue considerado como un primer paso importante hacia un régimen verdaderamente mundial de reducción y estabilización de las emisiones de GEI¹⁰.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Convenio de Basilea Sobre el Movimiento Transfronterizo de Desechos Peligrosos <p>Adoptado el 22 de marzo de 1989 por la Conferencia de Plenipotenciarios en Basilea (Suiza), en respuesta a protestas públicas en los años 80, tras el descubrimiento de depósitos de desechos tóxicos en países en vía de desarrollo provenientes del extranjero; busca proteger la salud de las personas y el medio ambiente frente a los efectos perjudiciales de los desechos peligrosos. Establece la restricción de los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos, y la aplicación de un sistema regulatorio para los movimientos permisibles de desechos peligrosos¹¹. El Congreso Colombiano aprobó la firma de este Convenio mediante la Ley 253 de 1996.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Acuerdo de París <p>Adoptado en 2015, es un acuerdo universal y vinculante que busca mejorar la aplicación de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, con el objetivo de reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y de los esfuerzos por erradicar la pobreza¹². Fue ratificado por el Estado Colombiano mediante la Ley 1844 del 14 de julio de 2017.</p> <p>C. Tratados y convenciones internacionales sobre la protección de los pueblos indígenas</p> <p>Por último, en relación con el marco normativo a considerar para efectos de este proyecto de Acto Legislativo, se llama la atención sobre los siguientes convenios y tratados internacionales suscritos y ratificados por el Estado Colombiano que le imponen obligaciones de protección de los pueblos indígenas y comunidades ancestrales¹³:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Convenio 107 de la OIT <p>Convenio sobre poblaciones indígenas y tribales, ratificado por Colombia mediante la Ley 31 de 1967; establecen normas mínimas relacionadas con los derechos civiles, políticos, sociales y económicos de los pueblos indígenas y tribales.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Convenio 169 de la OIT <p>Versión revisada del Convenio 107 de la misma Organización; tiene como propósito asegurar los derechos de los pueblos indígenas y tribales a su territorio y la protección de sus valores culturales, sociales y económicos. Fue aprobado por el Congreso de la República de Colombia mediante la Ley 21 de 1991.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Convenio Fondo para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas <p>Suscrito en Madrid el 24 de julio de 1992 y aprobado en Colombia a través de la Ley 145 de 1994, el Convenio Constitutivo para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas de América Latina y el Caribe ha tenido un destacado rol en la promoción del desarrollo con identidad y los derechos de los Pueblos Indígenas, y fue declarado <i>"Patrimonio de los Pueblos y los Estados"</i> por la X Asamblea General del Fondo Indígena, al reconocerlo como un modelo organizativo a ser simulado en los diversos espacios nacionales e internacionales¹⁴.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales <p>Aprobado por la Asamblea General de las Naciones Unidas en votación unánime, en Nueva York, el 16 de diciembre de 1966. Por medio de este pacto el Estado Colombiano se comprometió a asegurar a hombres y mujeres igual título y a gozar de todos los derechos económicos, sociales y culturales, sin discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, opinión política o de otra índole, origen nacional o social, posición económica, nacimiento o cualquier otra condición social¹⁵. Fue ratificado por el Congreso de la República mediante la Ley 74 de 1968.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos <p>Adoptado por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 16 de diciembre de 1966, y ratificado por Colombia en la Ley 74 de 1968. Los Estados parte se comprometieron a promover y respetar el derecho a la autodeterminación. Reconoce igualmente los derechos de los pueblos a disponer, comerciar y poseer libremente sus recursos y riquezas naturales.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Convención Internacional sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Racial <p>Aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 1965, su suscripción fue ratificada por Colombia mediante la Ley 22 de 1981. A través de esta Convención, los Estados partes condenaron la segregación racial, incluída la segregación o discriminación étnica, y se comprometieron a prevenir, prohibir y eliminar todas las prácticas de esta naturaleza.</p>

1.4. JUSTIFICACIÓN

Tomando como referencia el informe de ponencia de la segunda vuelta del Proyecto Acto Legislativo 002 de 2019 Cámara, coordinada por el Representante Alejandro Vega; la Audiencia Pública realizada en el trámite de dicho proyecto, y los diferentes indicadores y características de los departamentos; y, a fin de garantizar el cumplimiento de los objetivos de preservación y conservación, el cumplimiento de los tratados y convenios internacionales suscritos y ratificados por Colombia en materia ambiental y, a favor de los pueblos indígenas y comunidades ancestrales; el presente Proyecto de Acto Legislativo se fundamenta en las siguientes razones que se exponen, a continuación:

A. El Bioma Amazónico

La necesidad de proteger y conservar la Amazonía no se restringe a los límites del departamento del Amazonas. Incluso, como es conocido, ni siquiera se restringe al ámbito territorial colombiano y es competencia de cinco (5) países que comparten este ecosistema. No obstante, en lo que es competencia de este Congreso, es decir, en lo que corresponde al territorio colombiano, la región Amazonía, representa el 6,4% del total del bioma amazónico y el 41,8% del territorio nacional¹⁶, tal como se puede apreciar en la siguiente imagen:



Mapa Región Amazónica Colombiana
Fuente: Instituto Científico SINCHI

De acuerdo con el Instituto Científico SINCHI, institución creada por la Ley 99 de 1993; vinculada al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible; cuyo objetivo es la generación de conocimiento, la innovación y transferencia tecnológica y la difusión de información sobre la realidad biológica, social y ecológica de la región Amazonía; el área total de esta región en Colombia es de 483.163 km².

De conformidad con el mismo Instituto, la región Amazonía ocupa los territorios completos de seis departamentos: Amazonas, Caquetá, Guainía, Guaviare, Putumayo y Vaupés; así

como una fracción de los siguientes cuatro: Vichada (sur del municipio de Cumaribo); Meta (territorio completo de La Macarena y fracción de los municipios de Mapiripán, Mesetas, La Uribe, Puerto Concordia, Puerto Gaitán, Puerto Rico, San Juan de Arama y Vistahermosa); Cauca (fracción del municipio de San Sebastián y el territorio completo de Piamonte y Santa Rosa); y Nariño (fracción de los municipios de Córdoba, Funes, Ipiales, Pasto, Potosí y Puerres)¹⁷.

Lo que se pretende con esta iniciativa es generar instrumentos jurídicos que permitan la protección del medio ambiente y, en especial, de la riqueza de la Amazonía, garantizando la preservación de la cultura y la biodiversidad allí existente y, velar por el desarrollo sostenible que permita a sus habitantes tener condiciones de vida dignas. En consecuencia, es necesario tener una mirada integral del territorio que, incluya en el ámbito de aplicación de las normas especiales, a todos aquellos territorios que conforman la Amazonía, de manera que, garantice que el Estado pueda diseñar e implementar políticas públicas que tengan en consideración y benefician a la región Amazonía en su integridad.

Por último, es necesario considerar para esta iniciativa que, se tomará los seis (6) departamentos (Amazonas, Caquetá, Guaviare, Guainía, Putumayo y Vaupés) que por carencias de normas específicas (especiales) generan brechas altas de desigualdad, para así garantizar el derecho fundamental a la igualdad que, de acuerdo con la jurisprudencia de la Corte Constitucional, implica igualdad entre iguales²⁰. Es decir, en el caso particular de los territorios que conforman la región de la Amazonía, el legislador debe ser consciente de los ecosistemas, condiciones sociales y riesgos compartidos entre los territorios que conforman esta región y, mal haría en expedir normas que beneficiaran sólo a uno de estos, pues ello constituiría un trato desigual.

B. Poblaciones indígenas y comunidades ancestrales

De acuerdo con información del Instituto Científico SINCHI, la Amazonia Colombiana cuenta con 185 resguardos indígenas que ocupan una superficie de 26'217.159 hectáreas, las cuales equivalen al 54,18% del total del territorio amazónico²¹. Como se muestra en el siguiente mapa, las comunidades indígenas de la región se encuentran en su mayoría concentrada en los departamentos definidos en la iniciativa:



Mapa resguardos indígenas en la región Amazónica colombiana
Fuente: Instituto Científico SINCHI

En la región Amazonía habitan 62 de los 102 pueblos indígenas sobrevivientes en el país con 17 estirpes lingüísticas diferentes. Sin embargo, de acuerdo con la Organización Nacional Indígena de Colombia —ONIC— de los 32 pueblos con menos de 500 miembros y en peligro de desaparición, 26 se encuentran en la Amazonía²²; lo que pone en evidencia los retos en conservación y preservación de estas culturas ancestrales que deben ser afrontados por el Estado en su conjunto, máxime si se considera no sólo su papel en la cultura e historia del país, sino, su rol como protectores de estos ecosistemas.

En la Amazonía Colombiana residen 960.239 habitantes que corresponden al 2.3% del total de la población Nacional, el cual asciende a 42.090.502 habitantes, censo general 2005 (DANE, 2007); con los datos reportados por el DANE se han consolidado las estadísticas de población para la región, para los departamentos de Amazonas, Caquetá, Guainía, Guaviare, Putumayo y Vaupés se incluye toda su jurisdicción.

Hay que señalar que el porcentaje de población indígena que habita la región Amazonía asciende al 9% del total de la región y se concentra en los departamentos de Putumayo (44% de la población indígena) y Amazonas (22% de la población indígena)²³.

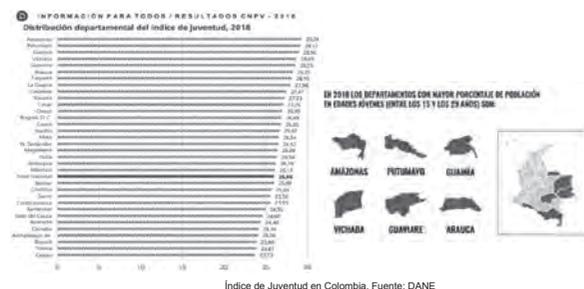
Además, de la población indígena, los otros sectores sociales que habitan la región son los asentamientos rurales o dispersos de colonos y campesinos, ubicados principalmente a lo largo del piedemonte del Caquetá, Putumayo, sur del Meta y norte del departamento del Guaviare; y los habitantes de los centros urbanos que en su expansión reúnen a la mayoría de la población en los departamentos de Caquetá y Guaviare²⁴. Igualmente, hay una importante presencia de población afrodescendiente colombiana en esta región, que representa el 3% del total regional y se encuentra principalmente asentada en los departamentos de Putumayo (43%) y Caquetá (42%)²⁵.

Según datos del Censo General de 2005, la población de la Amazonía Colombiana correspondía al 2.3% del total de la población Nacional. No obstante, se ha evidenciado

un incremento en la población que habita en estos departamentos y, hay que agregar, en general la región Amazonía, en parte, como consecuencia de procesos de colonización, lo cual plantea igualmente un desafío para el Estado quien debe estar vigilante a que dichos nuevos pobladores no atenten contra las condiciones propias del territorio que llegan a ocupar.

Teniendo en cuenta la condiciones de la población que ocupa este territorio se justifica que, el Estado disponga de herramientas jurídicas que le permitan la implementación de políticas públicas especiales y diferenciales que consideren las particularidades de las comunidades indígenas, así como las necesidades del resto de la población que habita en estas mismas áreas, garantizando en todo caso la preservación de los saberes ancestrales y haciendo de la conservación de los recursos naturales una opción viable y sostenible de desarrollo y bienestar para todos los habitantes de esta Región; respetando el principio de autonomía y gobernanza de los pueblos indígenas reconocido en la Constitución; coadyuvando en la organización de las diferentes autoridades que se superponen sobre el mismo territorio para garantizar el desarrollo armónico y coordinado, necesidad ésta que ya ha sido señalada por la CEPAL, y para lo cual se requiere la posibilidad de poder establecer regímenes y normas especiales que tengan en consideración estas características.

Por último, en relación con la población, se llama la atención sobre el hecho que, en el más reciente informe entregado por el DANE del Censo realizado en 2018, 4 de los 6 departamentos con mayor población en edades entre los 15 a los 29 años, hacen parte de la región Amazonía: Amazonas, Putumayo, Guainía y Guaviare; situación que debe motivar al Congreso a tomar medidas en pro de esta población joven (archivo anexo):



Uno de los mayores desafíos que enfrenta la Amazonía en su conjunto, no sólo la colombiana, es parar los procesos de deforestación que están destruyendo sus bosques y amenaza con disminuir considerablemente su biodiversidad y el potencial de la región para contrarrestar los efectos del cambio climático.

Como ya es reconocido, la ampliación de la frontera agrícola, la ganadería extensiva, los incendios forestales y la tala para la venta de madera constituyen los principales motores de deforestación. En Colombia, a estas causas deben sumarse la colonización y el desplazamiento de poblaciones, la minería y la siembra de cultivos ilícitos²⁶. Según la Oficina de la ONU contra las Drogas y el Delito, el 34% de cultivos de coca en el país estarían ubicados en zonas que hasta hace 4 años eran bosques, situación que demuestra que se requiere adoptar medidas que permitan al Estado actuar frente a esta crisis.

De acuerdo con datos del IDEAM²⁷, en el último trimestre de 2018, las tres Corporaciones Autónomas Regionales con competencia en la Región Amazonía, Corpoamazonia, Cormacarena y la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Norte y del Oriente Amazónico (CDA), reportaron cerca de 43.000 hectáreas deforestadas, siendo esta región la más afectada por la deforestación en el país, con un 75% del total nacional de hectáreas deforestadas.

De acuerdo con el Instituto Humboldt, si continúa la tendencia de deforestación en la región Amazónica Colombiana, para el año 2030 más de 4.300 especies animales y vegetales podrían desaparecer. Adicionalmente, de acuerdo con la misma entidad, aunque los cálculos realizados apuntan a que la mayor afectación se daría en la zona de transición de los Andes con la Amazonia, los puntos más críticos serían el piedemonte de Caquetá y Putumayo, el sur del Meta y Vichada y gran parte del Guaviare, lo que cambiaría el flujo de las fuentes hídricas de la región²⁸.

Vale la pena señalar que los puntos más fuertes de deforestación se han presentado muy cerca de la frontera norte de la región Amazonía, lo que demuestra la relación con la extensión de la frontera agrícola y ganadera²⁹, como se ve en las siguientes imágenes:

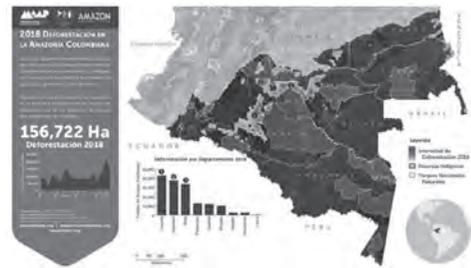


Imagen: Intensidad de deforestación en la Amazonía
Fuente: Monitoring the Andean Amazon Project –MAPP-



Mapa Núcleos de Deforestación en Colombia
Colombia Fuente: IDEAM - Boletín 21

Mapa Presiones Socioambientales Amazonia
Fuente: Instituto SINCHI

Como se ve en las anteriores imágenes, las principales presiones socioambientales y núcleos de deforestación se encuentran cerca al límite de la Amazonía que colinda hacia el centro del país y, del mapa del IDEAM, se ve como de los seis (6) focos más fuertes de deforestación en el país, cinco (5) se encuentran en la Región Amazonía, situación que pone de presente la existencia de fenómenos que buscan mover la frontera agrícola e incrementar la praderización.

Por lo anterior, es clara que hay una inminente necesidad por parte del Estado de contar con recursos y herramientas jurídicas que le permitan activar mecanismos que detengan la deforestación y procuren por un desarrollo regional sostenible que, aprovechando los

recursos existentes, garantice la conservación de la biodiversidad y la calidad de vida de todos los habitantes de la Amazonía Colombiana.

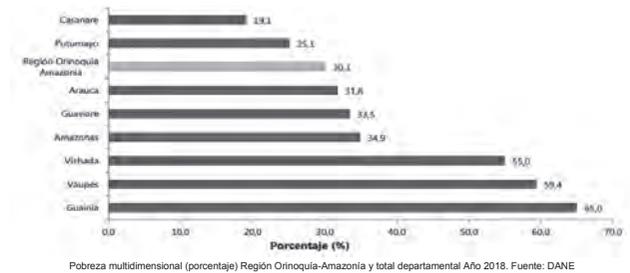
D. Rezago en infraestructura y el Régimen Especial

De conformidad con lo señalado por el DANE en 2018, Las cinco (5) dimensiones que componen el Índice de Pobreza Multidimensional –IPM-, involucran quince (15) indicadores. Para que una persona sea considerada en situación de pobreza multidimensional, se requiere que su hogar esté privado en una tercera parte de dichos indicadores, equivalente al 33%.³⁰

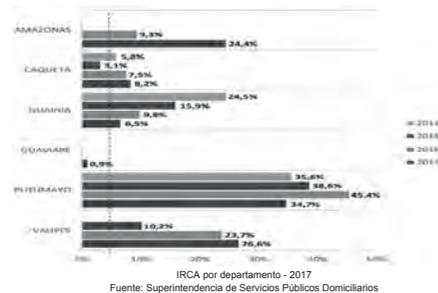
Entre los indicadores tenidos en cuenta por el DANE para efectos de la medición de la pobreza multidimensional se encuentran: bajo logro educativo, desempleo de larga duración, no aseguramiento en salud, trabajo infantil, inasistencia escolar, analfabetismo, no acceso a fuentes de agua mejorada, barreras de acceso a servicios en salud, inadecuada eliminación de excretas, material inadecuado de pisos y paredes de las viviendas; indicadores éstos que, en general, miden las condiciones más básicas de la calidad de vida de los habitantes del territorio Nacional.

De acuerdo con el DANE en 2018 el porcentaje de pobreza multidimensional promedio del país fue 19,6%. En contraste, en el mismo período en la región Orinoquía-Amazonia el porcentaje de personas en situación de pobreza multidimensional para el total regional, cabeceras, centros poblados y rural disperso fue 30,1%, 22,3% y 41,1% respectivamente, es decir, más de 10 puntos porcentuales por encima del promedio nacional en cabeceras y áreas rurales de la región.

Como se ve en el siguiente gráfico elaborado por el DANE, todos los departamentos cuyo territorio se encuentran completamente dentro de la región Amazonía tienen los porcentajes más altos de personas en situación de pobreza multidimensional, situación que evidencia, por una parte, una carencia sustancial de la infraestructura necesaria para prestar servicios públicos básicos y, por la otra, menor impacto de los programas de asistencia social ofrecidos por el Gobierno Nacional, a través de entidades del mismo orden y territoriales:



Además de lo hallado por el DANE, vale la pena destacar la evidencia presentada por la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios, de acuerdo con la cual la Región Amazonía, presenta bajos índices en cuanto a la prestación de servicios públicos domiciliarios. Por ejemplo, revisado el Índice de Riesgo de la Calidad del Agua para Consumo Humano –IRCA-, por el cual se analiza si el agua es o no apta para el consumo humano, según el cual cuando los valores de dicho índice superan el 5% el agua se considera como no apta para consumo humano³¹, se tiene que los valores registrados en los departamentos de la Región Amazonía son los siguientes:



De acuerdo con lo anterior, es claro que, a excepción de Guaviare, los departamentos de la Región Amazonía requieren una intervención por parte del Estado para garantizar que sus habitantes cuenten con agua que se considere apta para el consumo humano; hecho este que muestra, sin lugar a dudas, la cruda realidad sobre la infraestructura para la prestación de los servicios más básicos a los que tienen derecho todos los colombianos, pero que, evidentemente, no se garantiza en todo el territorio y que muestra nuevamente

la necesidad de la consagración constitucional de la posibilidad de establecer medidas especiales y diferenciales para esta región del país.

Por otra parte, la Región de la Amazonía Colombiana en general, presenta un atraso muy importante en materia de infraestructura vial. Como se verá en el siguiente mapa, la conexión intermunicipal es prácticamente inexistente lo que deriva en la necesidad de hacer desplazamientos vía aérea o por rutas peligrosas (trochas) en varias horas o días que bien podrían mejorarse a través de la inversión de recursos públicos.



Red Carretera de Colombia - 2014
Fuente: Ministerio de Transporte

E. División Político Administrativa de la Región

La incorporación de la Región Amazonía a las reglas especiales contenidas en el artículo 310 Constitucional, no implica la creación de una nueva entidad territorial. Por el contrario, lo que se pretende con este proyecto de Acto Legislativo es la consolidación de las entidades territoriales que hacen parte de esta región, incluidos los resguardos indígenas, e incrementar la presencia del Estado, a fin de mejorar las condiciones de vida de quienes habitan allí, garantizar la protección y conservación de este patrimonio de la humanidad y, por último, incrementar los procesos de investigación que permitan conocer más profundamente las riquezas de este territorio para aprovecharlas de manera sostenible y, con ello, asegurar su preservación para las futuras generaciones.

Como se mostró al inicio, la Región Amazonía ocupa no sólo los territorios completos de seis (6) departamentos, sino, también, fracciones de otros cuatro (4), situación que está plenamente reconocida por las instituciones estatales de diferente índole que tienen competencias en estas áreas; fracciones que en su mayoría son Parques Naturales Nacionales, que ya cuentan con directrices y normas especiales de protección.

1.5. ALCANCE

Todo lo expuesto, constituye evidencia plena de que existe un rezago muy importante en la capacidad estatal para proveer los servicios básicos a los habitantes de la Región Amazonía en sus seis (6) departamentos (Amazonas, Caquetá, Guainía, Guaviare, Putumayo y Vaupés), por lo que es evidente que se requiere garantizar, desde el orden constitucional, los derechos de la población que habita en esta región, de manera que el Estado cuente con las herramientas para establecer medidas de rango legal de tipo tributario, administrativo, ambiental, entre otras; cuyo objetivo sea asegurar la protección de la riqueza natural de la región y, a su vez, el cumplimiento de los mandatos constitucionales y de los derechos fundamentales de los habitantes de este territorio.

Como en el caso del departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, cuyas condiciones particulares ameritaron que el constituyente de 1991 estableciera el Régimen Especial hoy previsto en el artículo 310 Constitucional, la Región Amazonía tiene características que la hacen diferente a las demás regiones del país, por lo que, al igual que para el caso de San Andrés, es necesario contar con la facultad de establecer normas especiales en materia administrativa, de inmigración, fiscal, de comercio exterior, de cambios, financiera y de fomento económico que ayuden al desarrollo sostenible de la región y a mejorar la vida de sus habitantes.

Con la aprobación de este proyecto de Acto Legislativo, se lograría avanzar en la consolidación de un país más equitativo y una región con mayores posibilidades de cumplir con los fines esenciales de la población y el Estado.

De los honorables congresistas,

YENICA SUGEIN ACOSTA INFANTE
Representante a la Cámara
Departamento del Amazonas

PALOMA VALENCIA CASERNA
Senadora de la República

ANATOLIO HERNÁNDEZ LOZANO
Representante a la Cámara
Departamento del Guainía

MÓNICA LILIANA VALENCIA MONTAÑA
Representante a la Cámara
Departamento del Vaupés

JAIRO CRISTANCHO TARACHE
Representante a la Cámara
Departamento del Casanare

JOHN JAIRO BERMÚDEZ GARCÉS
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia

EDWIN ALBERTO VALDÉS RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara
Departamento del Caquetá

HENRY FERNANDO CORREAL HERRERA
Representante a la Cámara
Departamento del Vaupés

ESTEBAN QUINTERO CARDONA
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia

ÁLVARO HERNÁN PRADA ARTUNDUAGA
Representante a la Cámara
Departamento del Huila

CHRISTIAN GARCÉS ALJURE
Representante a la Cámara
Departamento del Valle del Cauca

JUAN DAVID VÉLEZ
Representante a la Cámara
Colombianos en el Exterior

ALEJANDRO CORRALES ESCOBAR
Senador de la República

GABRIEL JAIME VALLEJO CHUJI
Representante a la Cámara
Departamento de Risaralda

EDWIN GILBERTO BALLESTEROS
Representante a la Cámara
Departamento de Santander

GABRIEL JAIME MELASCO OCAMPO
Senador (a)
de la República

HARRY GIOVANNY GONZÁLEZ GARCÍA
Representante a la Cámara
Departamento del Caquetá

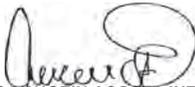
<p>2. BIBLIOGRAFÍA</p> <p>¹ Cancillería de Colombia, 2019. Disponible en https://www.cancilleria.gov.co/organizacion-deltratado-cooperacion-amazonica-otca</p> <p>² y Secretaría del Convenio sobre la Diversidad Biológica. Disponible en https://www.cbd.int/undb/media/factsheets/undb-factsheets-es-web.pdf</p> <p>³ Ibidem.</p> <p>⁴ Colombia. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, Dirección de Ecosistemas. Tercer Informe Nacional de Implementación de la Convención de las Naciones Unidas de Lucha contra la Desertificación y la Sequía. Bogotá, D.C. Colombia, Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial / Secretaría UNCCD, 2007. Disponible en http://www.minambiente.gov.co/images/BosquesBiodiversidadyServiciosEcosistemas/pdf/Zonas-Secas/5638_010610_tercer_informe_desertificacion.pdf</p> <p>⁵ Unión Internacional para la Protección de las Obtenciones Vegetales (UPOV). Disponible en https://www.upov.int/overview/es/upov.html</p> <p>⁶ Colombia. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. Convención de Viena y Protocolo de Montreal. Disponible en http://www.minambiente.gov.co/index.php/component/content/article/1705-plantilla-asuntos-ambientales-y-sectorial-y-urbana-sin-galeria-69</p> <p>⁷ Colombia. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. Convención de Viena. http://www.minambiente.gov.co/index.php/component/content/article?id=193:plantilla-asuntosambientales-y-sectorial-y-urbana-sin-galeria-9</p> <p>⁸ Colombia. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. Convención marco de naciones Unidas para el cambio climático. Disponible en http://www.minambiente.gov.co/index.php/convencion-marco-de-naciones-unidaspara-el-cambio-climatico-cmnucc/convencion-marcode-naciones-unidas</p> <p>⁹ CEPAL. Observatorio del Principio 10 en América Latina y el Caribe. Convención Marco De Las Naciones Unidas Sobre el Cambio Climático. Disponible en https://observatoriop10.cepal.org/es/tratados/convencion-marco-naciones-unidas-cambio-climatico</p> <p>¹⁰ Colombia. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. Protocolo de Kioto. Disponible en http://www.minambiente.gov.co/index.php/convencion-marco-de-naciones-unidaspara-el-cambio-climatico-cmnucc/protocolo-de-kioto</p>	<p>¹¹ CEPAL. Observatorio del Principio 10 en América Latina y el Caribe. Convenio de Basilea sobre el Control de los Movimientos Transfronterizos de los Deshechos Peligrosos y su Eliminación. Disponible en https://observatoriop10.cepal.org/es/tratados/convenio-basilea-controlmovimientos-transfronterizos-deshechos-peligrosos-su-eliminacion</p> <p>¹² García Arbeláez, C., G. Vallejo, M. L. Higgings y E. M. Escobar. 2016. El Acuerdo de París. Así actuará Colombia frente al cambio climático. 1 ed. WWF-Colombia. Cali, Colombia. Disponible en http://www.minambiente.gov.co/images/cambioclimatico/pdf/colombia_hacia_la_COP21/el_acuerdo_de_paris_frente_a_cambio_climatico.pdf</p> <p>¹³ Con información del grupo de investigación en derecho ambiental de la Universidad del Rosario, disponible en https://www.urosario.edu.co/jurisprudencia/catedra-viva-intercultural/ur/Legislacion-Internacional/</p> <p>¹⁴ Fondo para el Desarrollo de los Pueblos Indígenas de América Latina y El Caribe. 2014. Disponible en http://www.fondoindigena.org/drupal/es/node/168</p> <p>¹⁵ Consejo Europeo. COMPASS: Manual de Educación en los Derechos Humanos con jóvenes. Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (ICCPR) Disponible en https://www.coe.int/es/web/compass/the-international-covenant-on-civil-and-politicalrights#targetText=Pacto%20internacional%20de%20Derechos%20Civiles%20y%20Pol%C3%ADticos%20(ICCPR)&targetText=Este%20pacto%20fue%20adoptado%20por,23%20de%20marzo%20de%20201976.</p> <p>¹⁶ Giraldo, M. (2012). Amazonía Posible y Sostenible. <i>Comisión Económica para América Latina CEPAL, Bogotá</i>. Disponible en https://www.cepal.org/sites/default/files/news/files/folleto_amazonia_posible_y_sostenible.pdf</p> <p>¹⁷ Instituto SINCHI. Amazonia Política Administrativa. Disponible en https://www.sinchi.org.co/division-politico</p> <p>¹⁸ Giraldo, M. (2012). Amazonía Posible y Sostenible. <i>Comisión Económica para América Latina CEPAL, Bogotá</i>.</p> <p>¹⁹ UNESCO. World Heritage Committee. (2018) Decisions adopted during the 42nd session of the World Heritage Committee. Manama. Disponible en https://whc.unesco.org/archive/2018/whc1842com-18-en.pdf</p> <p>²⁰ Colombia. Corte Constitucional [M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra] (2008). Sentencia C-862/08. Bogotá.</p> <p>²¹ Instituto SINCHI. Resguardos Indígenas. Disponible en http://siatac.co/web/guest/productos/territorios-ancestrales/resguardos-indigenas</p>
<p>²² Universidad Nacional. La Amazonía. Disponible en http://amazonia.unal.edu.co/index.php/homepage/historia/la-amazonia</p> <p>²³ Instituto SINCHI. Población. Disponible en http://siatac.co/web/guest/poblacion</p> <p>²⁴ Universidad Nacional. La Amazonía. Disponible en http://amazonia.unal.edu.co/index.php/homepage/historia/la-amazonia</p> <p>²⁵ Instituto SINCHI. Población. Disponible en http://siatac.co/web/guest/poblacion</p> <p>²⁶ Giraldo, M. (2012). Amazonía Posible y Sostenible. <i>Comisión Económica para América Latina CEPAL, Bogotá</i>.</p> <p>²⁷ Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM). Subdirección de Ecosistemas e Información Ambiental. Sistema de Monitoreo de Bosques y Carbono (SMBYC) (2018). Boletín de detección temprana de deforestación. No. 17. Disponible en http://documentacion.ideam.gov.co/openbiblio/bvirtual/023856/023856.html</p> <p>²⁸ Más de 4.300 especies amazónicas peligran por la deforestación. En Revista Semana Sostenible. Disponible en https://sostenibilidad.semana.com/medio-ambiente/articulo/mas-de-4300especies-amazonicas-peligran-por-la-deforestacion/42447</p> <p>²⁹ Hettler B, Thieme A, Finer M (2018) Auge de Deforestación en la Amazonía Colombiana: 2017-18. MAAP: #97. Disponible en https://maaproject.org/2019/colombia-2018-esp/</p> <p>³⁰ DANE (2018). Boletín Técnico Pobreza Multidimensional Departamental Disponible en https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/condiciones_vida/pobreza/2018/Region_bt_pobreza_multidimensional_18_amazonia-orinoquia.pdf</p> <p>³¹ Ministerio de Transporte. (2014). PLAN VÍAS-CC: vías compatibles con el clima. Plan de Adaptación de la Red Vial Primaria de Colombia. Disponible en https://www.superservicios.gov.co/sites/default/archivos/Publicaciones/Publicaciones/2019/Ene/informe_sectorial-cuatrenio_2014-2017_.pdf</p>	<p>3. ARTICULADO</p> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO ____ DE 2020</p> <p style="text-align: center;">“Por el cual se adicionan al artículo 310 de la Constitución Política Colombiana, normas especiales para la organización, funcionamiento, protección ambiental, cultural y étnica de los departamentos de Amazonas, Caquetá, Guainía, Guaviare, Putumayo y Vaupés”.</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1. Modifíquese el artículo 310 de la Constitución Política de Colombia, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 310. El departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina y la región Amazonia, conformada por los departamentos de Amazonas, Caquetá, Guainía, Guaviare, Putumayo y Vaupés; se regirán por normas especiales, de acuerdo con lo establecido en este artículo, además, de las normas previstas en la Constitución y las leyes para los otros departamentos.</p> <p>El departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, se regirá por las normas especiales que, en materia administrativa, de inmigración, fiscal, de comercio exterior, de cambios, financiera y de fomento económico, establezca el legislador.</p> <p>Mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de cada Cámara se podrá limitar el ejercicio de los derechos de circulación y residencia, establecer controles a la densidad de la población, regular el uso del suelo y someter a condiciones especiales la enajenación de bienes inmuebles con el fin de proteger la identidad cultural de las comunidades nativas y preservar el ambiente y los recursos naturales del Archipiélago.</p> <p>Mediante la creación de los municipios a que hubiere lugar, la Asamblea Departamental garantizará la expresión institucional de las comunidades raizales de San Andrés. El municipio de Providencia tendrá en las rentas departamentales una participación no inferior del 20% del valor total de dichas rentas.</p> <p>Los departamentos de la Amazonía, se regirán por normas especiales para garantizar la efectiva protección y conservación de la biodiversidad, de la riqueza ambiental y cultural de las comunidades indígenas moradoras y contribuir con el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.</p> <p>Para este fin, se expedirán normas especiales en materia ambiental, administrativa, fiscal y de inmigración, circulación y residencia que, garanticen el bienestar y el ejercicio y</p>

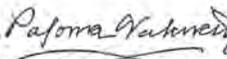
protección de los derechos fundamentales de sus habitantes y la preservación de los ecosistemas hacia el futuro, tales como la investigación científica, el turismo, y el aprovechamiento sostenible de los recursos naturales. En dichas normas se establecerán mecanismos de compensación y pago de servicios ambientales que permitan que otras entidades territoriales, el gobierno nacional y los colombianos, en general, contribuyan con recursos para la preservación de la riqueza ambiental y el bienestar de los habitantes de la región Amazonía, toda vez que su preservación es obligación de todos.

Parágrafo transitorio. El Gobierno nacional presentará el proyecto de ley para el desarrollo de este artículo dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de este Acto Legislativo; además de lo establecido, deberá trazar una estrategia para detener la deforestación de los bosques amazónicos, así como todas las actividades criminales que la afectan.

Artículo 2°. Vigencia. El presente Acto Legislativo entrará a regir a partir de su promulgación.

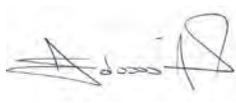
De los honorables congresistas,

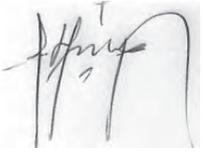

YENIKA SUGEIN ACOSTA INFANTE
 Representante a la Cámara
 Departamento del Amazonas


PALOMA VALENCIA CASERNA
 Senadora de la República

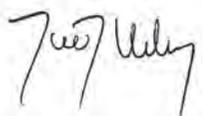

ANATOLIO HERNÁNDEZ LOZANO
 Representante a la Cámara
 Departamento del Guainía


MÓNICA LILIANA VALENCIA MONTAÑA
 Representante a la Cámara
 Departamento del Vaupés


EDWIN ALBERTO VALDÉS RODRÍGUEZ
 Representante a la Cámara
 Departamento del Caquetá


HENRY FERNANDO CORREAL HERRERA
 Representante a la Cámara
 Departamento de Vaupés


CHRISTIAN GARCÉS ALJURE
 Representante a la Cámara
 Departamento del Valle del Cauca

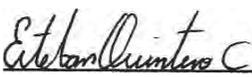

JUAN DAVID VÉLEZ
 Representante a la Cámara
 Colombianos en el Exterior


EDWIN GILBERTO BALLESTEROS
 Representante a la Cámara
 Departamento de Santander

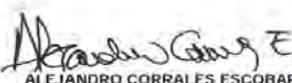

GABRIEL JAIME VELASCO OCAMPO
 Representante a la Cámara
 de la República


JAIRO CRISTANCHO TARACHE
 Representante a la Cámara
 Departamento del Casanare


JOHN JAIFO BERMÚDEZ GARCÉS
 Representante a la Cámara
 Departamento de Antioquia


ESTEBAN QUINTERO CARDONA
 Representante a la Cámara
 Departamento de Antioquia


ÁLVARO HERNÁN PRADA ARTUNDUAGA
 Representante a la Cámara
 Departamento del Huila


ALEJANDRO CORRALES ESCOBAR
 Senador de la República


GABRIEL JAIME VALLEJO CHUJI
 Representante a la Cámara
 Departamento de Risaralda


HARRY GIOVANNY GONZÁLEZ GARCÍA
 Representante a la Cámara
 Departamento del Caquetá

Bogotá, D.C., martes 21 de junio de 2020

SEÑORES
 SECRETARÍA GENERAL
 CÁMARA DE REPRESENTANTES
Secretaria.general@camara.gov.co
 Ciudad

Asunto: Solicitud adhesión Proyecto de Acto Legislativo Amazonía

Respetados señores:

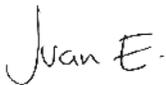
Por medio de la presente solicitamos muy amablemente se adhieran nuestras firmas al proyecto de acto legislativo "Por el cual se adicionan al artículo 310 de la Constitución Política Colombiana, normas especiales para la organización, funcionamiento, protección ambiental, cultural y étnica de los departamentos de Amazonas, Caquetá, Guainía, Guaviare, Putumayo y Vaupés", presentado por varios miembros de la bancada del Centro Democrático y otros representantes de la bancada Amazonía de diferentes partidos.

Cordialmente,


RICARDO FERRO LOZANO
 Representante a la Cámara por el Tolima
 Partido Centro Democrático


PAOLA HOLGUÍN MORENO
 Senadora de la República
 Partido Centro Democrático

Copia: H.R. Yenika Acosta. Email: yenicacosta@hotmail.com

<p>Bogotá, D.C., martes 21 de julio de 2020</p> <p>Doctor JORGE HUMBERTO MANTILLA Secretario General Cámara de Representantes secretaria.general@camara.gov.co Ciudad</p> <p>Asunto: Solicitud adhesión Proyecto de Acto Legislativo Amazonía</p> <p>Respetado señor Mantilla:</p> <p>Por medio de la presente solicito muy amablemente se adhiera mi firma al Proyecto de Acto Legislativo <i>"Por el cual se adicionan al artículo 310 de la Constitución Política Colombiana, normas especiales para la organización, funcionamiento, protección ambiental, cultural y étnica de los departamentos de Amazonas, Caquetá, Guainía, Guaviare, Putumayo y Vaupés"</i>, presentado por varios miembros de la bancada del Centro Democrático y otros representantes de la bancada Amazonía de diferentes partidos.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>Juan Fernando Espinal Ramírez Representante a la Cámara Antioquia Partido Centro Democrático</p> <p><small>Copia: H.R. Yenica Acosta Infante Email: yenica.acosta@camara.gov.co</small></p>	<p>Bogotá, D.C., martes 21 de junio de 2020</p> <p>SEÑORES SECRETARÍA GENERAL CÁMARA DE REPRESENTANTES Secretaria.general@camara.gov.co Ciudad</p> <p>Asunto: Solicitud adhesión Proyecto de Acto Legislativo Amazonía</p> <p>Respetados señores:</p> <p>Por medio de la presente solicitamos muy amablemente se adhiera mi firma al proyecto de acto legislativo <i>"Por el cual se adicionan al artículo 310 de la Constitución Política Colombiana, normas especiales para la organización, funcionamiento, protección ambiental, cultural y étnica de los departamentos de Amazonas, Caquetá, Guainía, Guaviare, Putumayo y Vaupés"</i>, presentado por varios miembros de la bancada del Centro Democrático y otros representantes de la bancada Amazonía de diferentes partidos.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>MILTON HUGO ANGULO VIVEROS Representante a la Cámara Valle del Cauca</p> <p><small>Copia: H.R. Yenica Acosta Infante Email: yenica.acosta@camara.gov.co</small></p>
--	--

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 002 DE 2020 CÁMARA *por medio del cual se modifica el artículo 2° de la Ley 1814 de 2016.*

<p style="text-align: center;">Bogotá D.C, Julio de 2020</p> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY ____ DE 2020 CÁMARA</p> <p style="text-align: center;"><i>"Por medio del cual se modifica el artículo 2° de la Ley 1814 de 2016".</i></p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>ARTICULO 1o. Objeto. Autorizar la financiación de la matrícula de los estudiantes de la Universidad Surcolombiana, con recursos de la estampilla "Prodesarrollo de la Universidad Surcolombiana", creada por la Ley 136 de 1997 y renovada por la Ley 1814 de 2016.</p> <p>ARTICULO 2o. Modifíquese el artículo 2° de la Ley 1814 de 2016, el cual quedará así:</p> <p>El artículo 3° de la Ley 367 de 1997, quedará así:</p> <p>Artículo 3°. Autorícese a la Asamblea Departamental, para que ordenen la emisión de la estampilla "Prodesarrollo de la Universidad Surcolombiana en el departamento del Huila", cuyo producido se destinará al mantenimiento y/o ampliación de la infraestructura física de la Universidad, al igual que para la adecuación de esta con destino al establecimiento de centros de investigación y programas de pregrado y posgrado; financiamiento de programas específicos que tiendan a elevar el nivel científico de la Universidad, equipos de laboratorio, dotación y fortalecimiento de bibliotecas e investigación. Igualmente, autorícese para que dicho producido sea destinado al financiamiento de la matrícula de los estudiantes de la Universidad.</p> <p>Parágrafo 1. La tarifa que contempla esta ley no podrá exceder el 2% del valor del hecho sujeto al gravamen.</p> <p>Parágrafo 2. La destinación referente al financiamiento de la matrícula de los estudiantes de la Universidad en mención será gradual y proporcional al estrato socioeconómico del estudiante, y su alcance dependerá de la reactivación económica del país, o como mínimo deberá destinarse a financiar las matrículas de los estudiantes a partir de la sanción de esta ley. Facúltese a la Asamblea Departamental del Huila, para que reglamente mediante ordenanza el alcance y la gradualidad de la financiación.</p>	<p>ARTÍCULO 3°. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p> <p>de los Honorables Congressistas;</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  <p>JULIO CESAR TRIANA QUINTERO Representante a la Cámara</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>CARLOS ALBERTO GUENCA CHAU Representante a la Cámara</p> </div> </div>
--	--

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Generalidades

El Proyecto de Ley “Por medio del cual se modifica el artículo 2º de la Ley 1814 de 2016” se ajusta a las facultades conferidas al Congreso de la República y al ejercicio de las funciones que le corresponden constitucionalmente, establecidas en los Artículos 150 y 154 de la Constitución Política y concordantes, en consonancia los preceptos de la Ley 5 de 1992, para la iniciativa legislativa, así como a la jurisprudencia de la Corte Constitucional. El presente Proyecto de Ley, garantiza y desarrolla el cumplimiento de los derechos constitucionales consagrados en la Constitución Política y de manera especial el Preámbulo y los Artículos 1, 2, 41, 44, 45, 64, 67, 70, 79, 336, 361 366, y concordantes sobre la materia.

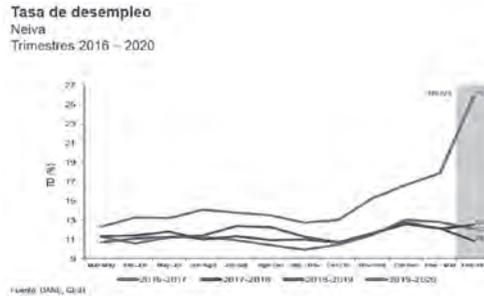
El presente proyecto de ley que presentamos ante esta Honorable Corporación, tiene como objetivo modificar el artículo 2º de la Ley 1814 de 2016, para permitir que el recaudo de la estampilla "Prodesarrollo de la Universidad Surcolombiana en el Departamento del Huila”, pueda destinarse a la financiación de la matrícula de los estudiantes de la referida Universidad. Actualmente los recursos de la estampilla solo pueden destinarse al mantenimiento y/o ampliación de la infraestructura física de la Universidad, al igual que para la adecuación de esta con destino al establecimiento de centros de investigación y programas de pregrado y posgrado; financiamiento de programas específicos que tiendan a elevar el nivel científico de la Universidad, equipos de laboratorio, dotación y fortalecimiento de bibliotecas e investigación. Esta propuesta surge como respuesta a la profunda crisis nacional generada por el COVID-19 que ha impactado la economía de las familias colombianas, disminuyendo sus ingresos, y por lo tanto, limitando las posibilidades de los estudiantes de pagar sus matrículas en las universidades.

2. Impacto Económico de la crisis sanitaria en el departamento del Huila

Si bien en Colombia, para el trimestre de marzo a mayo del 2020 se presentó un incremento generalizado sobre la tasa de desempleo que alcanzó el 21,4%, casi el doble que el mismo

trimestre en los últimos 8 años, desde el 2012 no se presentaba un desempleo en mayo mayor al 10,7%. El desempleo no solo se sintió de manera general en el territorio nacional, si no que afectó de manera especial a la capital del departamento del Huila que registró la tasa más alta de desempleo de las 23 ciudades y áreas metropolitanas llegando al 32,8% con solo el 38,2% de tasa de ocupación.

Según los indicadores del DANE, entre el trimestre entre febrero-abril de 2020, significó para la capital del departamento del Huila, un incremento del 90% en su tasa de población desocupada, pasando de 21 personas por mil a 41 personas por cada mil. Las personas inactivas pasaron de 99 por cada mil en 2019, a 115 por cada mil personas en el 2020. En comparación a los últimos 6 años, el departamento no había experimentado una cifra de desempleo tan alta, duplicando el promedio de las vigencias anteriores, incluso en sus tasas más altas.



Fuente: DANE, 2020¹

Esto impactó de forma crucial los sectores de Construcción, las actividades artísticas y de recreación, las actividades profesionales, científicas, técnicas y de servicios administrativos que presentaron una variación negativa de más del 20% sobre el aporte a la población ocupada.

¹ DANE. 2020. Boletín Técnico Gran Encuesta Integrada de Hogares (GEH). Principales indicadores del Mercado Laboral mayo 2020.

Si nos enfocamos en la población inactiva, encontramos que, a comparación del mismo trimestre del 2019, se incrementó en un 24,4% la población que pasó a dedicarse a oficios del hogar, y solo se incrementó en un 2,7% quienes pasaron a dedicarse a actividades educativas. Es preocupante saber que el mayor incremento se dio con el 25,5% de personas que recaen en la categoría “otros” que incluye “incapacitado permanente para trabajar, rentista, pensionado, jubilado, personas que no les llama la atención o creen que no vale la pena trabajar”.



Fuente: DANE, GEH.
Nota: La categoría "otros" incluye: incapacitado permanente para trabajar, rentista, pensionado, jubilado, personas que no les llama la atención o creen que no vale la pena trabajar.

Si por el otro lado, se identifican las cifras de la Encuesta Mensual de Comercio para el mes de abril de 2020 en todo el país, encontramos que las ventas de comercio minorista disminuyeron un 42,9% frente al 2019. De igual forma el personal ocupado por el comercio minorista en abril de 2020 disminuyó 1,6% frente al mismo mes del año anterior, como resultado de la reducción de 3,9% en el personal temporal directo, 8,6% del personal temporal contratado a través de empresas y de 14,7% de los aprendices y pasantes en etapa práctica.

Las cifras de desempleo, la poca población que se ha trasladado a inactivos estudiantes, aunado a que, según el DANE, para junio de 2020 Neiva es una de las 10 ciudades donde se reportó un mayor incremento del IPC del año corrido en los servicios de educación (incremento del 5,55), son indicadores de que la crisis sanitaria ha impactado de forma crítica a la población del departamento del Huila.

Ciudad	Alquileres Y Rentas De Alquileres		Precios En Venta Y Alquileres De Otros Inmuebles		Medios, Alimento Y Bebidas		Alquileres Y Precios De Servicios De Vivienda		Salud		Transporte		Industria Y Construcción		Comercio Y Cultura		Educación		Recreación Y Turismo		Bienes Y Servicios		Total
	2019=100	2020=100	2019=100	2020=100	2019=100	2020=100	2019=100	2020=100	2019=100	2020=100	2019=100	2020=100	2019=100	2020=100	2019=100	2020=100	2019=100	2020=100	2019=100	2020=100	2019=100	2020=100	
Bogotá	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Barranquilla	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Bucaramanga	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Cali	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Cartagena	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Medellín	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Neiva	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Quibdó	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Soledad	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Tunja	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Valledupar	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Yopal	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Fuente: DANE, 2020.²

Por otro lado, la encuesta publicada por Transunion en abril de 2020 titulada “Estudio de Dificultades Financieras del Consumidor: El impacto financiero del COVID-19 en Colombia” indicó que cerca del 83% de las personas consultadas informaban que sus ingresos familiares se estaban viendo afectados negativamente por el COVID-19. El 21% de los adultos impactados reportan haber perdido sus trabajos, y un 23% adicional dijo ser dueño de un pequeño negocio que tuvo que cerrar o ha visto reducidas sus ventas de forma significativa como resultado de las restricciones del COVID-19. La encuesta también encontró que uno de cada tres encuestados impactados (33%) vieron sus horas de trabajo reducidas. De igual forma, fueron la región centro sur, y la costa pacífica quienes reportaron un 93% de preocupación respecto a la capacidad de pago de obligaciones³.

² DANE. 2020. IPC: Variación del año corrido, Total y por divisiones de bienes y servicios, según ciudades. Disponible: <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/precios-y-costos/indice-de-precios-al-consumidor-ipc>
³ Transunion. 2020. Estudio de Dificultades Financieras del Consumidor: El impacto financiero del COVID-19 en Colombia. Disponible en línea: <https://www.transunion.com/estudio-dificultades-financieras>

Figura 6. Nivel regional de preocupación respecto a la capacidad de pago de obligaciones



Fuente: Transunión, 2020.⁴

Por otro lado, en el Boletín Económico Regional publicado por el Banco de la República para el I trimestre de 2020, se estableció que para la región central (Huila, Tolima y Caquetá), se había reportado un comportamiento desfavorable sobre la mayoría de actividades económicas en razón a la crisis sanitaria del COVID-19. Esto se vio reflejado en una disminución de casi 20 puntos en la cantidad de créditos otorgados por la entidad FINAGRO en el departamento del Huila, a comparación del I trimestre de 2019.

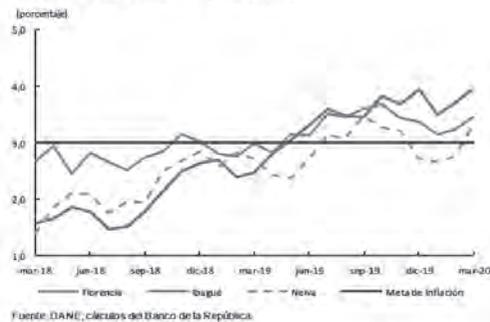
De igual forma se reportó que durante el primer trimestre del año se exportaron 139 millones de dólares FOB desde la zona, lo cual significó una reducción anual del 6,2%; dicho comportamiento fue causado por la contracción de las ventas de café (-15,9%) en el marco de la desaceleración que experimentó la economía mundial por razón de la crisis del COVID-19. Esto golpeó de forma importante al departamento, ya que no solo es el cultivo más

⁴ Ibidem.

importante si no que representa el 26,9% de los cultivos permanentes y contribuye con un 18,48% del total de la producción cafetera nacional.

En congruencia con lo reportado por el DANE, el Reporte Regional del Banco de la República establece: “en un contexto de choque de oferta y demanda derivada de la pandemia 2019-nCoV, y acorde con las divisiones de bienes y servicios, se observó que el mayor incremento de precios promedio en la región se presentó en alimentos, seguidos por educación, y en tercer lugar por las bebidas alcohólicas y tabaco. Es de señalar que, en el caso de Neiva, la presión al alza de precios prosiguió en alimentos primarios y en menor proporción en los procesados o industriales.”

Gráfico 12. Región Centro. Inflación anual por ciudades



Fuente: Banco de la República, 2020.⁵

Con todo lo anterior, obtenemos una imagen del departamento que no solo implica una desaceleración económica, sino que un aumento en los costos de vida para los Huilenses. El aumento del desempleo, la inflación y los costos de la educación, aunado a una preocupación

⁵ Banco de la República, 2020. Boletín Económico Regional. Región Centro, Caquetá, Huila, Tolima. Disponible en <https://www.banrep.gov.co/es/ber>

generalizada sobre la incapacidad de cumplir con sus obligaciones financieras, establecen condiciones esenciales que promueven la deserción estudiantil.

3. Panorama de la educación superior en Colombia

Ante el complejo panorama económico generado por las restricciones de la cuarentena, el Fondo Monetario Internacional (FMI) ya advirtió que la pandemia dejará a su paso la peor recesión global desde 1929. Las proyecciones del FMI señalan una contracción del 4,9 por ciento en la economía mundial y del 9,4 en América Latina, epicentro actual de la covid-19⁶. En Colombia, el Ministerio de Hacienda apunta a que esta cifra será 5,5 por ciento⁷. En cuanto al desempleo, el panorama también es desalentador. Según el último reporte del DANE, solo en mayo la tasa de desocupación en el país fue de 21,4 por ciento, 10,9 puntos más frente al mismo mes de 2019⁸. Esto significa que casi 5 millones de colombianos perdieron sus empleos en mayo, la cifra más alta en la historia de Colombia. Para los jóvenes, el escenario es aún peor pues la tasa de desempleo para ellos llegó al 26,6 por ciento, un aumento de 8,5 puntos frente al mismo periodo de 2019.

Este impacto económico también afectará gravemente la educación superior en el país, al respecto la UNESCO afirma que “a corto plazo habrá un número de estudiantes que ya no volverán a las aulas y cuyo porcentaje es difícil de estimar. En Estados Unidos se ha calculado, a partir de una encuesta a estudiantes de pregrado, que uno de cada seis estudiantes no volverá al campus cuando las actividades presenciales se reemprenden...”⁹.

En este sentido, de acuerdo con la Asociación Colombiana de Universidades (ASCUN) el cálculo de deserción para el segundo semestre en Colombia estaría entre un 23% y 25%¹⁰. Aunque no es posible tener una noción exacta de los porcentajes de deserción, el panorama

⁶ Informe de Perspectivas de la Economía Global – abril de 2020 - FMI. Véase <https://www.imf.org/es/Publications/WEO/Issues/2020/04/14/wso-april-2020>
⁷ Artículo económico de la revista Dinero. “Historico! La economía colombiana caerá este año un 5,5%”. Véase <https://www.dinero.com/economia/articulo/his-de-colombia-para-2020-por-coronavirus-285953>
⁸ Boletín Técnico – Gran Encuesta Integradora de Hogares (GEH) mayo 2020. Véase https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ech/hol_empleo_may_20.pdf
⁹ Informe del Instituto Internacional para la Educación Superior en América Latina y el Caribe (IESALC): “COVID-19 y educación superior: De los efectos inmediatos al día después – Análisis de impactos, respuestas políticas y recomendaciones”. Véase <https://www.semama.com/educacion/articulo/coronavirus-universidad-del-rosario-frena-infraestructura-para-dar-becas-677935>
¹⁰ Artículo de la revista Portafolio. “Preven deserción de hasta el 25% en universidades del país”. Véase <https://www.portafolio.com/economia/preven-desercion-de-hasta-el-25-en-universidades-del-pais-540759>

no es alentador, la mayoría de las estimaciones rondan el 30% a nivel nacional y en muchos casos regionales alrededor, o en ocasiones más, del 50%. De la misma manera, ASCUN también espera que este porcentaje de deserción para el semestre 2021-1 se reduzca levemente hacia el 18%, claro esta que esta proyección se realiza teniendo en cuenta un panorama donde la apertura y regreso de la presencialidad logre darse para el primer semestre del siguiente año.

Un ejemplo y muestra del impacto y perspectivas que se tienen respecto a la deserción universitaria para el siguiente semestre es expuesto por una carta dirigida al presidente Iván Duque, firmada por 10 rectores de universidades privadas, entre los firmantes 7 están acreditadas y las restantes en proceso de acreditación de alta calidad, en esta argumentan: “estamos ante el riesgo de una alta deserción o reducción sustancial de la matrícula universitaria, que podría llegar a ser superior al 50 %, la consecuente cesación de miles y miles de docentes y personal administrativo, e incluso la desventura de la inviabilidad de algunas universidades, lo que implicaría un retroceso de muchos años y la pérdida de logros mayúsculos en la construcción del capital social, científico e intelectual del país”¹¹.

En línea con lo anterior, uno de los pilares fundamentales de la educación y capacitación laboral en Colombia también se ha visto gravemente afectado, de manera anticipada el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) ha documentado como sus estadísticas en matrículas y prácticas laborales han ido en picada. En un debate control político virtual, ante la Comisión Séptima del Senado, el director general del SENA, Carlos Mario Estrada, señaló que, de una matrícula de 855 mil aprendices a comienzo de año, en este momento cuentan con 328 mil, lo que representa una deserción de 527 mil, es decir, del 61,6 % de la población estudiantil inicial¹².

El Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Educación y otras entidades ha tomado medidas al respecto, una de estas ha sido la formulación del programa “Generación E” que busca reconocer, a partir de dos componentes, Equidad y Excelencia los mejores resultados de la prueba ICFES de aquellas personas que son vulnerables económica y socialmente. Por

¹¹ Observatorio de la Universidad Colombiana, “Rectores de las universidades privadas acreditadas temen deserción superior al 50%”. Véase <https://www.universidad.edu.co/rectores-de-universidades-privadas-acreditadas-temen-una-desercion-superior-al-50/>
¹² Observatorio de la Universidad Colombiana, “Pandemia ha causado una deserción del 60% de aprendices del SENA”. Véase <https://www.universidad.edu.co/pandemia-ha-causado-una-desercion-del-60-de-aprendices-del-sena/>

medio de este programa, se han registrado un total de 110.800 jóvenes colombianos que hoy en día son parte de Generación E, programa liderado por el presidente Iván Duque, en cabeza del Ministerio de Educación y apoyado por Prosperidad Social - PS, que brinda acceso, permanencia y bienestar en su tránsito por la Educación Superior.

La meta del Gobierno Nacional es llegar a 336.000 jóvenes beneficiados en el cuatrienio: 320.000 de ellos por el componente de Equidad y 16.000 por el de Excelencia. Para diciembre de 2019, primer año de funcionamiento del programa, se vincularon 75.135 jóvenes por el componente de Equidad y 3.667 por el de Excelencia. A ellos se suman 31.998 estudiantes nuevos en los primeros meses de 2020. Actualmente, “Generación E” está terminando las últimas validaciones y legalizaciones de los estudiantes para tener un cierre definitivo.

Con Generación E, el Gobierno del presidente Duque ha beneficiado a estudiantes en condición de vulnerabilidad de 1.094 municipios, lo que equivale al 97,5 % del total del país, llegando a los 32 departamentos¹³.

Otra de las alternativas y mecanismos que ha generado el Gobierno Nacional para paliar y evitar la crisis que se prevé en la Educación Superior, se evidencia en el decreto legislativo 662 de 14 de mayo de 2020, en este se decreta el Fondo Solidario para la Educación con el objeto de mitigar la deserción y fomentar la permanencia en el sector educativo. Respecto a este decreto legislativo la ministra de educación María Victoria Angulo manifestó que *“Hoy el Gobierno del presidente Iván Duque Márquez, le sigue cumpliendo a la Educación Superior pública, asignando nuevos recursos del Presupuesto General de la Nación por \$97.500 millones, para que los jóvenes de más bajos recursos cuenten con el apoyo para continuar con el segundo semestre académico del 2020 y permanezcan en el sistema educativo; a estos recursos se suman los \$798.200 millones invertidos por el Ministerio y el DPS en el programa Generación E que en 2020 llegará a 160 mil estudiantes beneficiados”*¹⁴. Con esta inversión el Gobierno Nacional ha destinado un total de \$895.700 millones para evitar la deserción en las universidades públicas del país.

¹³ ASCUN, “110.800 jóvenes colombianos ya son parte de Generación E”. Véase <https://www.ascun.org.co/noticias/detalle/110-800-jovenes-colombianos-ya-son-partes-de-generacion-e-56f>

¹⁴ ASCUN, “MEN asigna importantes recursos para apoyar el pago de matrículas de los estudiantes de las IES públicas”. Véase <https://www.ascun.org.co/noticias/detalle/men-asigna-importantes-recursos-para-apoyar-el-pago-de-matricula-de-los-estudiantes-de-las-ies-publicas-d94>

Sin embargo, a pesar de los ingentes esfuerzos realizados por el Gobierno Nacional y sus dependencias, los apoyos siguen siendo insuficientes, así, por ejemplo, el programa “Generación E” con las cifras y cobertura hoy en día, sólo representa el 4.6% del número de matriculados para este año. Esta cobertura se reduce aún más teniendo en cuenta que una cantidad importante de recursos que tiene el programa se ha destinado u otorgado estos estímulos a universidades privadas, pues alrededor de la mitad de los beneficiarios han preferido ingresar a estas instituciones sobre las de carácter público.

Las universidades calculan que la matrícula caerá más del 30 por ciento para el próximo semestre. De acuerdo con el último reporte anual del Sistema Nacional de Información de la Educación Superior (SNIES), había 2,4 millones de estudiantes matriculados. Esto significa que alrededor de 800.000 jóvenes aplazaran su semestre y posiblemente no vuelvan a retomarlo, pues ante el panorama económico no parece factible acceder a créditos educativos, sobre todo con un panorama laboral tan inestable.

Como solución y alternativa a esta situación, alguno de los ejemplos más destacables ha sido la estrategia y decisión tomada tanto por la Universidad de Cundinamarca como en la de Córdoba, para estas instituciones el semestre será gratis para los estudiantes antiguos. En el mismo otras medidas tomadas orientadas en el mismo sentido de incentivar y estimular a la comunidad universitaria para continuar con sus estudios ha sido la decisión tomada por las universidades del Valle y la Antioquia, pues financiarán a sus estudiantes, dependiendo el estrato, también con hasta el 100 por ciento del valor de la matrícula. Los Andes, El Externado y la Javeriana tendrán descuentos del 15 al 70 por ciento y el Rosario anunció que frenará sus proyectos de infraestructura para darle la mano a quienes lo necesitan. “No vamos a construir edificios físicos en los siguientes años, pero estamos construyendo un mega edificio de solidaridad”, explicó su rector, Alejandro Cheyne¹⁵.

A modo de síntesis de este apartado cabe recordar las recomendaciones realizadas por la UNESCO a la educación superior a nivel mundial, la cual parte del reconocimiento de que *“es imperativo que las instituciones y los dirigentes gubernamentales se comprometan a apoyar a estos estudiantes en situación de riesgo y a encontrar vías para que continúen sus*

¹⁵ Revista Semana, “Nuestro compromiso es con los estudiantes”: U. Rosario anuncia fondo de becas”. Véase <https://www.semana.com/educacion/articulo/coronavirus-universidad-del-rosario-frena-infraestructura-para-dar-beccas/677935>

*estudios. De lo contrario, corren el riesgo de convertirse en víctimas secundarias de la pandemia y sus consecuencias”*¹⁶.

4. Universidad Surcolombiana

Por su responsabilidad, la Universidad es la más grande e importante del sur colombiano, a ella confluyen la mayoría de estudiantes provenientes del Caquetá, Putumayo, oriente del Cauca y sur del Tolima; programas como el de medicina que cuentan con estudiantes de todo el país; sino porque también su labor se desarrolla a lo largo y ancho del departamento en 3 sedes estratégicamente ubicadas, siendo el eje central su Campus Universitario ubicado al norte de la ciudad de Neiva, y en los tres municipios más importantes del departamento Pitalito, Garzón, y la Plata, por ello el Proyecto de Ley *“Por la cual se adiciona un párrafo transitorio al artículo 2º de la Ley 1814 de 2016”*, busca destinar las partidas presupuestales necesarias para financiar la matrícula de los estudiantes de la Universidad Surcolombiana, esto ante el complejo panorama económico y de deserción estudiantil que se espera para el periodo de los semestres 2020-2 y 2021-1.

Actualmente la Universidad Surcolombiana cuenta con más de 13.000 estudiantes de toda la región Surcolombiana en un 89% de estratos 1 y 2¹⁷. La Universidad Surcolombiana cuenta con 7 facultades (Facultad de Ciencias Exactas y Naturales, Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Facultad de Ciencias Sociales y Humana, Facultad de Economía y Administración, Facultad de Educación, Facultad de Ingeniería, Facultad de Salud.); un Instituto de Lenguas, 4 centros de investigación, facultades que ofertan educación superior tecnológica y profesional a través de 5 tecnologías, 45 programas de pregrado 12 de los cuales cuentan con acreditación de alta calidad en todas las áreas del conocimiento, además imparte formación de postgrado a través de 16 especializaciones, 14 maestrías y 3 doctorados¹⁸, programas y posgrados de los cuales en estos 50 años han egresado 38.209 personas¹⁹.

¹⁶ Informe del Instituto Internacional para la Educación Superior en América Latina y el Caribe (IESALC): “COVID-19 y educación superior: De los efectos inmediatos al día después – Análisis de impactos, respuestas políticas y recomendaciones”. Véase <https://www.semana.com/educacion/articulo/coronavirus-universidad-del-rosario-frena-infraestructura-para-dar-beccas/677935>

¹⁷ Acuerdo 031 de 2014. Plan de Desarrollo Institucional PDI para el decenio comprendido entre 2015-2024 Consejo Superior Universidad Surcolombiana.

¹⁸ Informe de Estadísticas Generales de la Educación Superior – Universidad Surcolombiana (SNIES, 2018).

¹⁹ Informe del rector al Consejo Superior Universitario – enero de 2020. Véase <https://www.usco.edu.co/archivos/Usuarios/20/publicacion/gestion/Informe%20del%20Rector%20al%20Consejo%20Superior%20Enero%202020.pdf>

Su planta docente de aproximadamente 931²⁰ entre docentes de planta y catedráticos, de los cuales el 37,7% posee títulos de maestría y 5,6% doctorado; la Universidad además de liderar la formación académica en la región, también es líder en investigación científica con 100 semilleros de investigación, 34 de ellos categorizados ante el Colciencias, y ha conseguido 2 patentes. Por otro lado, ha obtenido la acreditación de alta calidad en el 48% de sus programas de pregrado y ha sido la única institución del sur colombiano que obtuvo acreditación institucional por 4 años.

Su campus universitario ubicado en el norte de la ciudad de aproximadamente 180.000 M2, que alberga el área administrativa aulas y espacio de esparcimiento y cultura, alberga casi que a diario los 10.000 estudiantes matriculados, sede donde se oferta alrededor del 80% de los cupos para nuevos estudiantes de pregrado.

Ante la imposibilidad de muchos estudiantes de la Universidad Surcolombiana por pagar la matrícula correspondiente para el siguiente semestre, el pasado 19 de junio se realizó un plantón en las instalaciones de este claustro universitario, compuesta por estudiantes, padres de familia y directivos que han propuesto la estrategia “Matrícula 0”. Humberto Perdomo quien es representante de los estudiantes ante el Consejo Superior Universitario explicó que esta propuesta consiste en que los próximos dos periodos académicos 2020-2 y 2021-1 se garantice la matrícula gratuita de carácter universal para todos y todas las estudiantes de la Institución. De acuerdo con declaraciones en el Diario del Huila, el apoyo presupuestal que estaría solicitando la comunidad universitaria, teniendo en cuenta como referente la vigencia del año 2020 por concepto de matrícula, ascendería a poco más de 13.000 millones de pesos²¹.

Otro valor estimado para el pago de las matrículas se encuentra alrededor de \$7.000 millones, esto costaría o cubriría el subsidio del valor total de las matrículas de estudiantes de pregrado de los estratos 1 y 2 de la Universidad, cabe recordar que la población de estratos 1 y 2 representa el 80% de los más de 9.000 matriculados, y para el rector encargado preocupa que

²⁰ *ibidem*.

²¹ Diario del Huila, “Propuesta busca financiación absoluta de matrículas USCO”. Véase <https://www.diariodelhuila.com/propuesta-busca-financiacion-absoluta-de-matriculas-usco>

ese porcentaje no cuenta con el dinero para pagar el semestre B del 2020, y desde ya se prevé que entre el 37% y 40% de alumnos están en riesgo de una deserción escolar²².

Un ejemplo de la factibilidad y posibilidad de materializar esta propuesta, ha sido el caso del doctor Jairo Torres Oviedo, rector de la Universidad de Córdoba y Presidente del Sistema Universitario Estatal (SUE), organización que congrega a las 32 universidades públicas del país, quien bajo la argumentación de que Colombia necesita urgentemente implementar una política de gratuidad que garantice a los jóvenes de escasos recursos ingresar a la educación superior, logró que 11.974 estudiantes se beneficiarán de matrícula gratuita para el segundo semestre de 2020 gracias al esfuerzo entre la Gobernación de Córdoba, la Alcaldía de Montería, el Gobierno Nacional y ese centro de estudios que permitió obtener los 5.808 millones de pesos equivalentes al valor de esas matrículas²³.

En específico, para el caso de la Universidad Surcolombiana, encontramos que esta cuenta con 13.133 matriculados para el año 2020, estos se reparten de las diferentes sedes de la siguiente manera: 10.436 estudiantes en Neiva, 1.353 en Pitalito, 680 en La Plata y 664 en Garzón²⁴. En este sentido, tomando como base el Acuerdo 004 del 25 de febrero del 2020 de la Universidad Surcolombiana, se evidencia que por recursos de Estampilla en el plan plurianual de inversiones se utiliza como fuente de financiación la estampilla universidades para la vigencia 2020-2024 por valor \$5.165.135.989 cada año, recursos a repartir entre cada una de las distintas sedes.

FUENTE DE FINANCIACIÓN	PLAN PLURIANUAL DE INVERSIONES				
	2020	2021	2022	2023	2024
INVERSIÓN FUNCIÓN	\$ 3.070.330.850	\$ 3.070.330.850	\$ 3.070.330.850	\$ 3.070.330.850	\$ 3.070.330.850
ESTAMPILLA UNIVERSIDADES	\$ 5.165.135.989	\$ 5.165.135.989	\$ 5.165.135.989	\$ 5.165.135.989	\$ 5.165.135.989
EXCIDENTES FACULTAD	\$ 3.208.285.916	\$ 1.808.585.916	\$ 1.808.585.916	\$ 1.808.585.916	\$ 1.808.585.916
EXCIDENTES UNIVERSIDAD	\$ 1.577.448.081	\$ 1.577.448.081	\$ 1.577.448.081	\$ 1.577.448.081	\$ 1.577.448.081
EDUCACIÓN RPA	\$ 1.195.065.295	\$ 1.195.065.295	\$ 1.195.065.295	\$ 1.195.065.295	\$ 1.195.065.295
CONFINANCIACIÓN	\$ 3.500.000.000	\$ 3.500.000.000	\$ 3.500.000.000	\$ 3.500.000.000	\$ 3.500.000.000
EN FINANCIAMIENTO	\$ 3.408.802.185	\$ 3.408.802.185	\$ 3.408.802.185	\$ 3.408.802.185	\$ 3.408.802.185
GERENCIA COMPLEMENTARIOS	\$ 255.157.291	\$ 255.157.291	\$ 255.157.291	\$ 255.157.291	\$ 255.157.291
VENTA DE SERVICIOS	\$ 3.251.686.936	\$ 250.000.000	\$ 250.000.000	\$ 250.000.000	\$ 250.000.000
RECURSOS DEL CREDITO	\$ 10.500.000.000				
CONVOCATORIAS SUR	\$ 8.314.299.508	\$ 11.781.999.508	\$ 11.806.999.508	\$ 10.628.999.508	\$ 11.581.999.508
PLANES DE FOMENTO	\$ 6.334.000.000	\$ 6.334.000.000	\$ 6.334.000.000	\$ 6.334.000.000	\$ 6.334.000.000
RECURSOS DE BALANCE	\$ 3.761.086.059	\$ 200.000.000	\$ 200.000.000	\$ 200.000.000	\$ 200.000.000
REFINANCIOS FINANCIEROS 26%	\$ 300.000.000	\$ 300.000.000	\$ 300.000.000	\$ 300.000.000	\$ 300.000.000
TOTAL RECURSOS PROYECTADOS	\$ 48.918.497.410	\$ 37.327.285.312	\$ 37.426.285.312	\$ 36.174.265.392	\$ 37.127.265.392

Fuente: Acuerdo 004 de 2020

²² Diario del Huila, "Estudiantes de la USCO realizan plantón para solicitar la "Matrícula Cero" . Véase <https://www.diariodelhuila.com/estudiantes-de-la-usco-realizan-planton-para-solicitar-la-matricula-cero>.

²³ Diario del Huila, "En Colombia urge una política de gratuidad en educación: Presidente del SUE" . Véase <https://www.diariodelhuila.com/en-colombia-urge-una-politica-de-gratuidad-en-educacion-presidente-del-sue>.

²⁴ Informe del rector al Consejo Superior Universitario enero de 2020. Véase <https://www.usco.edu.co/archivos/usuarios/20/publicacion/gestion/Informe%20del%20Rector%20al%20Consejo%20Superior%20Enero%202020.pdf>

Ahora bien, de acuerdo con la distribución realizada por el Ministerio de Educación Nacional por concepto de Estampilla Pro-Universidad Nacional de Colombia y demás Universidades estatales de Colombia, le correspondió a la Universidad Surcolombiana la suma de \$1.272.408.122, de estos recursos la Universidad apropió en el presupuesto de la vigencia 2020 la suma de \$472.992.255, a este valor posteriormente se le adicionaron \$799.415.867 por medio del Acuerdo 013 del 7 de mayo de 2020 de la Universidad Surcolombiana.

Respecto a esta adición el Acuerdo 014 del 7 de mayo de 2020, establece que los recursos por este concepto irán destinados a desarrollo de planta física y dotación de equipos y muebles de la siguiente manera:

ADICIÓN RECURSOS AL SUBSISTEMA ADMINISTRATIVO			
PROYECTO	RUBRO	VALOR	FUENTE
SA.PY 1 Desarrollo Planta Física	111	\$ 308.000.000	ESTAMPILLA UNIVERSIDAD LEY 1807/13
PI.2 Dotación de Equipos y muebles	211	\$ 489.415.867	ESTAMPILLA UNIVERSIDAD LEY 1807/13
TOTAL		\$ 797.415.867	
	CONSTRUCCIÓN	111	\$ 308.000.000
	DOTACIÓN	211	\$ 489.415.867
TOTAL PLAN OPERATIVO ANUAL DE INVERSIÓN 2020		\$ 797.415.867	

Tomado de: Acuerdo 014 de 2020

Esto resulta contradictorio cuando el 8 de abril mediante el acuerdo 010 de 2020 se realizaron traslados en el gasto correspondiente al desarrollo de planta física por valor de \$41.938.011 disminuyendo su totalidad de recursos asignado a \$14.588.986.166, una cifra bastante elevada, sobre todo teniendo en cuenta que en su mayoría no las están utilizando y se espera una reducción en el número de matriculados para el siguiente semestre.

Tomando como base las adiciones que realiza el Acuerdo 010 de 2020 a el PD²⁵ "Acreditación Institucional Sostenible con Calidad, Pertinencia y Compromiso" , se evidencia un desequilibrio abismal entre los recursos por fomento a la permanencia, que debería ser fundamental para la Universidad ante el panorama ya expuesto, y las construcción y desarrollo de planta física, aunque entendemos que el contexto los obliga a invertir en el tema tecnológico este también parece verse olvidado, pues por el concepto de dotación

²⁵ Universidad Surcolombiana, Acuerdo 010 del 8 de abril de 2020. Véase https://www.usco.edu.co/archivos/usuarios/20/publicacion/consejo_superior/acuerdo/acuerdo_010_de_2020.pdf

tecnológica tan tolo se destinaron \$586.785.122, para un departamento y municipios que en general tienen grandes problemas de conectividad y acceso a herramientas tecnológicas, cabe recordar que para 2019 el número de matriculado en modalidad virtual era 0.

Estas inversiones dan cuenta del desconocimiento de la situación económica por la que atraviesan los estudiantes, pues al igual que la estrategia tomada por el rector de la Universidad del Rosario de paralizar las inversiones en construcción de edificios, es primordial apoyar la continuidad de la comunidad universitaria en su formación. Estas inversiones en planta física resultan mucho mayores cuando se observa el Plan Anual de Compras para el 2020²⁶, pues de los \$23.331.946.569 que se piensa gastar por este concepto, casi la mitad se destinarán a la construcción y adecuación de los edificios de la universidad, exactamente \$11.490.700.788 corresponden a este gasto.

En síntesis, la propuesta que contiene el presente proyecto de ley va dirigida a abrir la posibilidad de utilizar los recursos correspondientes a la Estampilla Pro-Universidad Surcolombiana reglamentada en la ley 1814 de 2016, para el subsidio de las matrículas universitarias, generando de esta manera, mayores garantías para la continuidad de la población estudiantil vulnerable a los daños económicos causado por la pandemia del COVID-19.

PROPOSICIÓN

Por las razones precedentemente expuesta, en consonancia con los Principios Constitucionales contenidos en el Capítulo 3 del Título VI de la Constitución Política de Colombia y Legales previstas en la Ley 5 de 1992 que las soportan, así como la Doctrina Jurisprudencial de la Corte Constitucional y, en razón del reparto de competencias autorizado por la Constitución Nacional, solicito a esta Honorable Corporación, darle el trámite constitucional al Proyecto de Ley "Por medio del cual se modifica el artículo 2° de la Ley 1814 de 2016".

A consideración de los Honorables Congressistas;


JULIO CESAR TRIANA QUINTERO
 Representante a la Cámara


CARLOS ALBERTO CUENCÁ CHAU
 Representante a la Cámara

²⁶ Universidad Surcolombiana, Plan de Anual de Compras para la vigencias fiscal 2020 . Véase <https://www.usco.edu.co/es/gestion/plan-de-compras/>

PROYECTO DE LEY NÚMERO 003 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se crea la categoría del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, y se dictan otras disposiciones.

<p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY _____ DE 2020</p> <p style="text-align: center;"><i>“Por medio de la cual se crea la categoría del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, y se dictan otras disposiciones.”</i></p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DECRETA</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES</p> <p>Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto crear y regular la categoría de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas.</p> <p>Artículo 2. Ámbito de Aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente Ley se aplicarán a la categoría de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, en todo el territorio nacional.</p> <p>En lo no previsto en la presente Ley, se aplicarán las demás disposiciones de la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, el Código de Comercio, la Ley 1437 de 2011, y demás normas que rijan la materia siempre y cuando no le sean contrarias.</p> <p>Artículo 3. Principios. La presente Ley se regirá por los siguientes principios, en adición a los establecidos en la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996, así:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) La protección al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, en particular que el usuario del servicio pueda transportarse a través del medio que escoja en condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad. b) La libertad de empresa será garantizada a todos los sujetos que intervengan en la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediadas por plataformas tecnológicas; de manera que no se podrán exigir otros requisitos que los establecidos en las normas legales y demás disposiciones reglamentarias. c) La libre adopción de tecnologías, teniendo en cuenta recomendaciones, conceptos y normativas de los organismos internacionales competentes e 	<p>idóneos en la materia, que permitan fomentar la eficiente prestación de servicios, contenidos y aplicaciones que usen Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y garantizar la libre y leal competencia, y que su adopción sea armónica con el desarrollo ambiental sostenible.</p> <p>Artículo 4. Definiciones. Para efectos de la interpretación y aplicación de la presente Ley, se tendrán en consideración las siguientes definiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas. Se entiende por empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, aquella persona natural constituida legalmente bajo la normatividad colombiana como unidad de explotación económica permanente, con permiso emitido por la autoridad competente en esta categoría de servicio público de transporte, quien presta con un (1) solo vehículo particular de su propiedad o en modalidad de arrendamiento financiero o leasing a su nombre, para efectuar el traslado de personas de un lugar a otro. b) Operador de la Plataforma Tecnológica. Toda empresa, persona natural o jurídica, que opere un conjunto de elementos tecnológicos que conforman un sistema y obre como intermediario, conectando al usuario del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular con conductores y vehículos legalmente autorizados para prestarlo. c) Plataforma tecnológica de intermediación: Son aplicaciones o interfaces informáticas, páginas de Internet o cualquier otro medio de comunicación análoga, electrónica o digital a través de las cuales se genere el servicio de intermediación para alcanzar la prestación del servicio público de transporte. d) Servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas debidamente registradas, a través de la celebración de un (1) contrato por la capacidad total de pasajeros del vehículo, donde la empresa, previa solicitud del servicio por parte del usuario a través de una plataforma tecnológica, se obliga con el usuario a cambio de un precio, a conducirlo desde el lugar donde este solicita iniciar el servicio hasta el lugar o sitio de destino indicado, sin sujeción a rutas ni horarios, en el que el recorrido será establecido libremente por las partes contratantes y cuyo pago solo podrá hacerse por medios electrónicos.
<ul style="list-style-type: none"> e) Servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, en servicio compartido. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas debidamente registradas, en aquel servicio de carácter compartido, esto es, aquellos en que existe una ruta o trazado preestablecido y dentro de un mismo viaje se recoge a distintos pasajeros sin relación entre sí. Servicio que sólo podrá prestarse previa autorización por parte de la autoridad de transporte competente en la jurisdicción, siempre y cuando se trate de (i) primera o última milla, teniendo en cuenta la posibilidad de alimentación a los Sistema Integrado de Transporte Masivo - SITM, Sistema Estratégico de Transporte Público - SETP, Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, y Sistema Integrado de Transporte Regional - SITR, de acuerdo con las necesidades propias de cada sistema; o (ii) servicio entre un aeropuerto que sirve a un área metropolitana o a la capital del departamento y que está ubicado en un municipio diferente a ésta, cuando se presta por vehículos de empresas autorizadas en la respectiva capital o del área metropolitana y del municipio sede del terminal aéreo. f) Vehículo particular. Es el vehículo automotor matriculado como vehículo de servicio particular conforme a lo establecido en la Ley 769 de 2002, la que la modifique, adicione o sustituya; al que previo el cumplimiento de los requisitos establecidos en la presente Ley, la autoridad competente de transporte le concede registro y autorización, por solicitud de la empresa habilitada, para ser utilizado en la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas. <p style="text-align: center;">TÍTULO II JURISDICCIÓN Y COMPETENCIA</p> <p>Artículo 5. Radio de acción. El servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, se presta en</p> <ul style="list-style-type: none"> a) El radio de acción distrital o municipal: Cuando se presta dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio. Comprende áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción. b) El radio de acción metropolitana: Cuando el servicio se presta dentro de la jurisdicción de un área metropolitana constituida legalmente. Comprende los 	<p>recorridos con origen, destino o tránsito, entre los municipios que hacen parte del área metropolitana y los que se realicen al interior de la jurisdicción de cada uno de estos municipios.</p> <p>Artículo 6. Autoridades de transporte. Son autoridades de transporte competentes en la categoría de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, según su radio de acción, las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) En la Jurisdicción Distrital y Municipal: los Alcaldes Municipales y/o Distritales o los organismos en quien estos deleguen tal atribución. b) En la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la Ley: La Autoridad de Transporte Metropolitana. <p>Parágrafo. Las autoridades de transporte no podrán autorizar servicios por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta.</p> <p>Artículo 7. Vigilancia, Inspección y Control. Las autoridades de transporte competentes de cada jurisdicción, serán las encargadas de ejercer la vigilancia, inspección y control de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas; incluyendo la supervisión del cumplimiento de las especificaciones, condiciones, requisitos y obligaciones a que se refiere la presente Ley.</p> <p>Así mismo, las autoridades de transporte competentes, serán las encargadas de adelantar las acciones administrativas sancionatorias a que haya lugar con ocasión de la infracción a las normas que regulan el sector transporte por los sujetos a que se refiere la presente Ley.</p> <p>Parágrafo Primero. En todo caso, aquel que actúe en calidad de empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataforma tecnológica, así como el operador de la plataforma tecnológica, tienen la obligación de suministrar la información que requieran las autoridades del Estado colombiano.</p> <p>Parágrafo Segundo. El incumplimiento de las especificaciones, condiciones, requisitos y obligaciones a que se refiere la presente Ley, junto con aquellas contenidas en las Leyes para transporte terrestre de pasajeros, vigentes a la época de ocurrencia de los hechos, darán lugar a la aplicación de las sanciones previstas en las normas de transporte.</p>

<p>Artículo 8. Competencia preferente de la Superintendencia de Transporte. En cualquier caso, la Superintendencia de Transporte podrá de oficio o a solicitud del Ministerio Público, iniciar o asumir la actuación administrativa adelantada por la autoridad sancionatoria competente en su jurisdicción, previo a la expedición del acto administrativo que decide en primera instancia el asunto de fondo por parte de tal autoridad. En dicho caso, la autoridad competente en su jurisdicción suspenderá la actuación y la pondrá a su disposición, dejando constancia de ello en el expediente. Una vez avocado el conocimiento por parte de la Superintendencia de Transporte, ésta agotará el trámite de la actuación hasta la decisión final.</p> <p>Una vez la Superintendencia Transporte avoque conocimiento de la actuación administrativa a que se refiere el presente artículo, habrá de comunicarlo al Ministerio Público, para los efectos de su competencia.</p> <p>Parágrafo. Con el fin de garantizar el derecho al debido proceso y demás principios de las actuaciones administrativas, estas actuaciones tendrán garantizada la doble instancia administrativa. La primera instancia competente dentro de la Superintendencia de Transporte será aquella que conozca de las investigaciones administrativas en primera instancia, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 2409 de 2018, o las normas que lo reglamenten, modifiquen y/o sustituyan.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO III DEL ACCESO AL SERVICIO</p> <p>Artículo 9. Permiso. El operador de la plataforma tecnológica deberá proceder a gestionar, ante la autoridad de transporte competente de la jurisdicción donde se prestará el servicio, el correspondiente permiso de la persona natural legalmente constituida como empresa ante el Registro Mercantil, interesada en prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas.</p> <p>Para otorgar el respectivo permiso, la autoridad deberá validar el pago de los derechos de permiso que se causen, conforme a la tarifa que para el efecto fije el Concejo Distrital, Municipal o la Junta Directiva del Área Metropolitana, según corresponda.</p> <p>No podrá otorgarse el derecho de permiso sin la asignación de la capacidad transportadora a que se refiere el artículo 13 de la presente Ley.</p> <p>Parágrafo Primero. El permiso otorgado lleva implícito la autorización para la prestación del servicio público de transporte únicamente en la categoría de</p>	<p>servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas.</p> <p>Parágrafo Segundo. La solicitud del permiso se realizará por una única vez por parte de un operador de la plataforma tecnológica y se le concederá la autorización para la prestación del servicio en la jurisdicción, sin que ello implique exclusividad con el operador de la plataforma tecnológica que hubiera gestionado la solicitud.</p> <p>Parágrafo Tercero. El permiso para la prestación del servicio concedido a la persona natural legalmente constituida como empresa, es personal e intransferible a cualquier título.</p> <p>Parágrafo Cuarto. Constituida legalmente un área metropolitana, solo se podrán habilitar empresas bajo la competencia de la autoridad de transporte metropolitana, con radio de acción metropolitano. En consecuencia, las autoridades municipales o distritales no podrán habilitar empresas en esta categoría de servicio con jurisdicción municipal o distrital.</p> <p>Parágrafo Quinto. La autoridad competente dispondrá de hasta noventa (90) días a partir de la fecha de la solicitud de permiso para verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos y decidir sobre ésta. El permiso se concederá mediante resolución motivada en la que se especificarán las características de la empresa y del servicio a prestar. Dentro del referido término habrá de notificarse la decisión al interesado.</p> <p>Artículo 10. Requisitos del permiso. El operador de la plataforma tecnológica, deberá presentar ante la autoridad de transporte competente de la jurisdicción donde se prestará el servicio, la solicitud de permiso suscrito por la persona natural legalmente constituida como empresa, indicando el número de cédula, número de identificación tributaria - NIT, el nombre y número de su matrícula mercantil como comerciante persona natural y la dirección de su domicilio principal. Tal solicitud, deberá ser acompañada de los siguientes documentos:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Certificado de Antecedentes Penales y Requerimientos Judiciales de la persona natural expedido por la autoridad competente, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días. b) Paz y salvo expedido por el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) o quien haga sus veces, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días. c) Licencia de tránsito del vehículo, emitida por la autoridad competente.
<ol style="list-style-type: none"> d) Certificado que acredite que está en situación de paz y salvo en el Registro Nacional de Medidas Correctivas de la Policía Nacional – RNMC expedido por tal autoridad, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días. e) Los demás que establezca el Gobierno Nacional. <p>Artículo 11. Vigencia del permiso. El permiso a la persona natural legalmente constituida como empresa para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, será otorgado por un término de un (1) año, siempre que subsistan las condiciones originariamente exigidas para su otorgamiento. Vencido este plazo, se deberá solicitar y obtener un nuevo permiso.</p> <p>Parágrafo Primero. El permiso para operar será de dos (2) años siempre y cuando el vehículo registrado para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, sea de tecnología de bajas o cero emisiones, o híbridos, eléctricos, o a gas natural dedicado. El Gobierno Nacional reglamentará los requisitos técnicos, elementos, condiciones, y estándares que deben cumplir los vehículos para estos fines.</p> <p>Parágrafo Segundo. La Superintendencia de Transporte podrá en cualquier tiempo de oficio o a petición de parte, verificar el cumplimiento de las condiciones que dieron lugar a la expedición del permiso.</p> <p>Artículo 12. Fijación y pago de derechos de permiso. La persona natural constituida legalmente como empresa para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas o el operador de la plataforma tecnológica a favor de la persona natural constituida legalmente como empresa, deberá pagar a la autoridad de transporte competente que otorga el permiso, los derechos de permiso que se causen, conforme con la tarifa que para el efecto fije el Concejo Distrital, o Municipal o la Junta Directiva del Área Metropolitana, según corresponda.</p> <p>Parágrafo Primero. El Concejo Distrital, o Municipal o la Junta Directiva del Área Metropolitana deberá fijar la tarifa correspondiente, al tiempo deberán fijar el método y el sistema para determinar la misma, de conformidad con el artículo 338 de la Constitución Política de Colombia. La tarifa a establecer deberá basarse en estudios técnicos y económicos que la respalden, los cuales deberán actualizarse cuando menos cada cuatro (4) años.</p> <p>Parágrafo Segundo. El pago de los derechos de permiso que realice la persona natural constituida legalmente como empresa o el operador de la plataforma a favor de la persona natural legalmente constituida como empresa, le permitirá la</p>	<p>prestación del servicio mediante la intermediación de todas las plataformas que se encuentren debidamente registradas, con independencia de la operadora de la plataforma que solicitó el registro. Este pago de derechos será personal e intransferible.</p> <p>Artículo 13. Capacidad transportadora. La autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción fijará la capacidad transportadora que considere necesaria para la categoría del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas. En cualquier caso, la capacidad transportadora asignada a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas será personal e intransferible.</p> <p>La determinación de la capacidad a que se refiere el presente artículo deberá responder a un estudio técnico, el cual deberá actualizarse cuando menos cada cuatro (4) años.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO IV DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO</p> <p>Artículo 14. Condiciones de operación. El servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas se prestará teniendo en cuenta las siguientes condiciones de operación:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) En la jurisdicción del radio de acción autorizado. b) Bajo la responsabilidad de una empresa habilitada por la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción para el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas. c) Con máximo un (1) vehículo de servicio particular previamente autorizado por la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción, para operar bajo la responsabilidad de la empresa habilitada en esta categoría de servicio que solicitó su registro y autorización. d) Bajo un (1) contrato por la capacidad total de pasajeros del vehículo, entre la empresa habilitada para esta categoría de servicio público de transporte y el usuario que solicita el servicio a través de la plataforma tecnológica, donde la empresa se obliga con el usuario a cambio de un precio, a conducirlo desde el lugar donde este solicita iniciar el servicio hasta el lugar o sitio de destino

<p>indicado, sin sujeción a rutas ni horarios, en el que el recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.</p> <p>e) El acceso al servicio sólo puede darse previo registro del usuario en una plataforma tecnológica, a través de la cual deberá realizar la solicitud del mismo cada vez que lo requiera.</p> <p>f) Los conductores y vehículos autorizados para la prestación del servicio no podrán recoger los pasajeros directamente en la vía pública, sin que con anterioridad el usuario haya solicitado el servicio a través de plataforma tecnológica.</p> <p>g) El pago del servicio por parte del usuario sólo podrá hacerse por medios electrónicos a través de la plataforma.</p> <p>h) La plataforma tecnológica usada para la intermediación de la prestación del servicio deberá estar debidamente registrada en el Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT para el registro de los operadores de las plataformas tecnológicas intermediarias de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, bajo custodia del Ministerio de Transporte.</p> <p>i) La plataforma, el conductor y la empresa habilitada guardarán estricta confidencialidad de los datos personales del usuario.</p> <p>Parágrafo transitorio. El pago del servicio por medios electrónicos a través de plataforma de que trata el literal g) del presente artículo, entrará en vigencia a los doce (12) meses siguientes a la publicación de la presente Ley.</p> <p style="text-align: center;">TITULO V VEHÍCULOS</p> <p>Artículo 15. Vehículos. El servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, se prestará con vehículo matriculado para el servicio particular, con Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT vigente, y un máximo de siete (7) años de antigüedad contados a partir de la fecha de su matrícula, al que la autoridad de transporte competente de la jurisdicción registra y concede autorización en calidad de vehículo particular a ser usado en esta categoría de servicio público de transporte, bajo la responsabilidad de la empresa quien recibe el permiso para operar.</p>	<p>Parágrafo Primero. Cada empresa habilitada para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, contará con un (1) solo vehículo registrado y autorizado, que deberá ser de propiedad o bajo la modalidad de arrendamiento financiero a nombre de la persona natural que constituye la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas.</p> <p>Parágrafo Segundo. Mientras el vehículo particular esté autorizado para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, estará sometido a la periodicidad y condiciones de la revisión técnico mecánica y emisiones contaminantes establecida para los vehículos de servicio público en los artículos 51 y 52 de la Ley 769 de 2001, o las normas que los adicionen, modifiquen o sustituyan.</p> <p>Parágrafo Tercero. Los vehículos deberán estar debidamente identificados durante la prestación del servicio, conforme a la reglamentación que para el efecto expida la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción.</p> <p>Parágrafo Cuarto. El Gobierno Nacional reglamentará el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito – SOAT que deben adquirir quienes presten el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular.</p> <p>Artículo 16. Especificaciones de los vehículos. Los vehículos que se utilicen para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, deberán cumplir con los reglamentos técnicos y medidas en materia de seguridad activa y pasiva que para el uso de vehículos automotores relacionados con la materia.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte podrá establecer nuevas especificaciones o categorías de vehículos obedeciendo a los desarrollos tecnológicos, de seguridad y comodidad de la industria automotriz y demás que considere para garantizar los principios generales del transporte público.</p> <p>Artículo 17. Autorización. La autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción procederá a verificar el cumplimiento de las condiciones, requisitos y especificaciones del vehículo, para conceder la respectiva autorización, previa solicitud del operador de la plataforma tecnológica a requerimiento de la empresa registrada y deberá proceder a su registro.</p>
<p style="text-align: center;">TITULO VI CONDUCTORES</p> <p>Artículo 18. Conductores. El servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, se prestará con conductores que cumplan las siguientes condiciones:</p> <p>a) Personas naturales mayores de edad, que cuenten con licencia de conducción vigente de la categoría de servicio público correspondiente a la reglamentaria para la conducción de vehículo automotor tipo automóvil, campero y camioneta de servicio público.</p> <p>b) Certificado en formación o en competencias laborales de conformidad con el reglamento para el efecto expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>c) Contar con los siguientes documentos:</p> <ol style="list-style-type: none"> i. Certificado de Antecedentes Penales y Requerimientos Judiciales de la persona natural expedido por la autoridad competente, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días. ii. Paz y salvo expedido por el Sistema Integrado de Información sobre Multas y Sanciones por Infracciones de Tránsito (SIMIT) o quien haga sus veces, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días. iii. Certificado que acredite que está en situación de paz y salvo en el Registro Nacional de Medidas Correctivas de la Policía Nacional – RNMC expedido por tal autoridad, con fecha de expedición no menor a treinta (30) días. iv. Constancia de afiliación al sistema general de seguridad social, de conformidad con lo establecido en las respectivas normas que regulen la materia. <p>Parágrafo Primero. Para los efectos del servicio, el conductor actuará bajo la responsabilidad de la empresa que obtuvo el permiso.</p> <p>Parágrafo Segundo. El vehículo autorizado y registrado podrá ser conducido por diferentes conductores para la prestación del servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas, siempre que cada uno de los conductores esté debidamente autorizado por la autoridad de transporte competente en su respectiva jurisdicción y registrado ante el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT. El operador de</p>	<p>la plataforma tecnológica controlará que un solo conductor no preste el servicio por más de ocho horas ininterrumpidas.</p> <p>Artículo 19. Autorización. La autoridad de transporte competente de la jurisdicción procederá a verificar el cumplimiento de las condiciones de los conductores, para conceder la respectiva autorización y proceder a su registro.</p> <p style="text-align: center;">TÍTULO VII REGISTRO</p> <p>Artículo 20. Registro. Las autoridades de transporte competentes, deberán registrar las empresas y a los conductores y vehículos autorizados para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas a través del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.</p> <p>Parágrafo Primero. El Ministerio de Transporte reglamentará las características, el montaje, la operación y actualización de la información en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.</p> <p>Parágrafo Segundo. El Ministerio de Transporte tendrá un término de doce (12) meses, prorrogable por seis (6) meses más, para efectuar el desarrollo tecnológico necesario que permita a las autoridades competentes realizar el registro de que trata la presente Ley, entre tanto, las autoridades competentes habrán de efectuar un registro propio.</p> <p>Artículo 21. Registro de Empresas. La autoridad de transporte competente deberá realizar el registro de la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas a través del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT.</p> <p>Artículo 22. Registro del Vehículo. Una vez registrada la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción, previa solicitud del operador de la plataforma a requerimiento de la empresa, procederá al registro del vehículo autorizado en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.</p> <p>Parágrafo. El vehículo sólo podrá ser autorizado y registrado para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, para una única jurisdicción donde se prestará el servicio.</p>

<p>Artículo 23. Registro de Conductores. Una vez otorgado el permiso a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción, previa solicitud del operador a requerimiento de la empresa, procederá al registro de los conductores autorizados en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT.</p> <p>Artículo 24. Registro de los operadores de las plataformas tecnológicas intermediadoras del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular intermediado por plataformas. El Ministerio de Transporte deberá realizar el registro de los operadores de las plataformas tecnológicas en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, previa solicitud de la persona jurídica que opere la plataforma tecnológica y verificación de su constitución legal en Colombia y del cumplimiento de las disposiciones que el Ministerio de Transporte reglamente para el efecto.</p> <p>Parágrafo. Para los efectos de la presente Ley, créese el Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas en el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT para el registro de los operadores de las plataformas tecnológicas intermediarias de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, bajo custodia del Ministerio de Transporte. La información a registrar, procedimiento y términos serán establecidas por el Gobierno Nacional. El Ministerio de Transporte tendrá un término de doce (12) meses, prorrogable por seis (6) meses más, para efectuar el desarrollo de que trata la presente Ley, entre tanto, el registro se efectuará en los términos que establezca el Ministerio de Transporte.</p>	<p style="text-align: center;">TITULO VIII DE LOS OPERADORES DE LAS PLATAFORMAS TECNOLÓGICAS INTERMEDIADORAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL DE PASAJEROS EN VEHÍCULO PARTICULAR</p> <p>Artículo 25. Responsabilidad de los operadores de las plataformas tecnológicas intermediadoras del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular. Los operadores de las plataformas tecnológicas tienen por función intermediar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular intermediado por plataformas. Para lo cual, son responsables por:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Efectuar intermediación únicamente entre los usuarios del servicio y las empresas habilitadas, los conductores y los vehículos debidamente autorizados y registrados en los términos de la presente Ley. b) Constatar las condiciones para la calidad, seguridad e idoneidad del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular. c) Suministrar información oportuna, clara, veraz y suficiente respecto del servicio ofertado. Como mínimo el operador de la plataforma deberá suministrar: datos principales de identificación del vehículo tales como placa, marca, color, y modelo; origen y destino del servicio; nombre, apellido y foto del conductor. d) Garantizar que mediante la plataforma tecnológica, el usuario reciba, al momento de la confirmación del servicio solicitado, información referente al precio que pagaría discriminando los factores que lo componen, tales como tarifa fija, dinámica, entre otros. Así mismo, deberá garantizar que el valor de la tarifa no podrá variar una vez el usuario acepte el servicio, salvo modificaciones en el destino, tiempo o distancia durante el recorrido. e) Garantizar que, mediante la plataforma tecnológica que opera, el usuario tenga la oportunidad de aceptar o declinar el servicio antes de que se ejecute la solicitud. f) Efectuar el recaudo del valor del servicio público de transporte; y dar cumplimiento a la distribución de los montos de dinero que correspondan a quienes intervienen en la prestación del servicio.
<ul style="list-style-type: none"> g) Entregar al usuario la factura electrónica que genere, y que contenga como mínimo: fecha, hora, valor, origen y destino del servicio, datos principales de identificación del vehículo tales como placa, marca, color, y modelo; y nombre y apellido del conductor. h) Disponer que sólo se acepte como medio de pago de los usuarios los medios electrónicos autorizados en la República de Colombia. i) Gestionar la recepción del pago de las tarifas que hagan los usuarios, transacción que se efectuará para fines tributarios en el territorio nacional colombiano, y por lo tanto, constituirán ingreso gravable de acuerdo con la legislación tributaria vigente. j) Asumir, pagar y responder por las cargas impositivas previstas en la normatividad tributaria vigente de acuerdo con la naturaleza de su actividad económica, especialmente, aquella relacionada con el pago del impuesto a las ventas por los servicios de intermediación de acuerdo con lo previsto en los artículos 420 y 437 del Estatuto Tributario o normas que los modifiquen, adicionen o reglamenten. k) Contar con los medios idóneos para recibir, tramitar y responder peticiones, quejas, y reclamos de los usuarios del servicio, así como de las empresas prestadoras del servicio. l) Velar porque las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, los conductores y los vehículos cumplan con las disposiciones establecidas en la presente Ley. m) Registrarse en el Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas del sistema del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT como operador de la plataforma que intermedia en la prestación de servicio público de transporte individual de pasajeros en vehículo particular bajo custodia del Ministerio de Transporte, de acuerdo con la reglamentación que se expida para el efecto. Así mismo, el operador de la plataforma tecnológica habrá de mantener su registro actualizado, en los términos que reglamente el Ministerio de Transporte. n) Disponer de al menos una sede física en territorio colombiano. o) Contar con estadísticas, libros, y demás documentos que permitan validar y verificar los requisitos e información suministrada de forma electrónica. p) Atender los requerimientos que les formulen las autoridades colombianas. 	<ul style="list-style-type: none"> q) Tomar, por su nombre y cuenta, los seguros exigidos mediante la presente Ley, y en los cuales figure como aseguradas las empresas y conductores autorizados para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular. Sin perjuicio que la empresa autorizada obtenga los seguros respectivos por su nombre y cuenta. r) Verificar que las empresas, conductores y vehículos se encuentren debidamente autorizados por la autoridad competente, y registrados ante el Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas. De lo contrario, deberán proceder a efectuar los trámites correspondientes ante las autoridades de transporte competentes en la respectiva jurisdicción, en los términos de la presente Ley. s) Recaudar y consignar ante las autoridades de tránsito el valor correspondiente a los aportes que se recauden por cada servicio prestado, en los términos de la presente Ley. <p>Artículo 26. Solidaridad entre operadores de plataformas y empresas prestadoras. Los operadores de las plataformas tecnológicas intermediadoras del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, y las empresas prestadoras del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, serán responsables solidariamente ante los usuarios por la prestación de este servicio, incluyendo la información suministrada al usuario, y las condiciones de calidad, idoneidad, y seguridad en la prestación del servicio.</p> <p>Artículo 27. Protección de datos para garantizar las transacciones seguras. Con el fin de garantizar transacciones seguras, los operadores de las plataformas tecnológicas que intermedien el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, tienen la obligación de proteger la información que reciban de los usuarios, los conductores y las empresas que presten el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular. Al tiempo, los operadores de las plataformas tecnológicas a las que se refiere la presente Ley tienen la obligación de cumplir las disposiciones colombianas que se refieren a la protección de datos personales vigentes al momento de la realización de las transacciones.</p>

Artículo 28. Autoridad competente para supervisar los operadores de las plataformas tecnológicas intermediadoras del servicio público de transporte terrestre automotor individual en vehículo particular. La Superintendencia de Transporte será la encargada de ejercer la supervisión, esto es vigilancia, inspección y control, respecto de los operadores de plataformas tecnológicas intermediadoras del servicio público de transporte terrestre automotor individual en vehículo particular a las que se refiere la presente Ley. Las conductas sancionables son las contenidas en la presente Ley y las sanciones aquellas dispuestas en la Ley 336 de 1996, Ley 105 de 1993 o aquellas normas que la adicione, modifiquen o sustituyan.

**TÍTULO IX
TARIFAS**

Artículo 29. Tarifa. La tarifa base para el cálculo del precio como remuneración de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, no podrá ser inferior a la tarifa base regulada por la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción, para la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi en el servicio básico.

Parágrafo Primero. En ningún caso puede ofrecerse de manera gratuita el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas.

Parágrafo Segundo. Los operadores de las plataformas tecnológicas podrán estructurar factores de cálculos que viabilicen el establecimiento de primas o cobros dinámicos que se adicionarán al precio calculado con la tarifa base, sin perjuicio del cumplimiento de las normas relacionadas con protección al usuario y de libre competencia.

Artículo 30. Fondo para la Movilidad y la Infraestructura. Por iniciativa de la autoridad local correspondiente, el Concejo Distrital o Municipal según corresponda, deberá crear un fondo, denominado "Fondo para la Movilidad y la Infraestructura" destinado a la formalización del sector transporte, la modernización del parque automotor y mejoras en la infraestructura que faciliten la movilidad.

Parágrafo Primero. El Fondo estará conformado por los aportes que se recauden de un porcentaje del valor de cada servicio, el sistema y método para este cálculo será determinado por el Concejo Distrital, o Municipal o la Junta Directiva del Área Metropolitana según corresponda.

Parágrafo Segundo. Las empresas que presten el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado

por plataformas tecnológicas, mediante vehículos de tecnología de bajas o cero emisiones, o aquellos vehículos híbridos, eléctricos, o a gas natural dedicado, sólo efectuarán el pago del cincuenta por ciento (50%) del aporte que sea determinado por la respectiva autoridad.

Artículo 31. Aportes con destino a la Superintendencia de Transporte. El uno por ciento (1%) de cada uno de los aportes que se recauden por el valor de cada servicio, será destinado a la Superintendencia de Transporte, para el ejercicio de las funciones a que se refiere la presente Ley.

El operador de la plataforma tecnológica deberá liquidar y hacer el pago respectivo de este aporte; en los términos que para tal efecto establezca el Gobierno Nacional.

**TITULO X
SERVICIOS EXCEPCIONALES**

Artículo 32. Servicios excepcionales. Los servicios de carácter compartido, esto es, aquellos en que existe una ruta o trazado preestablecido y dentro de un mismo viaje se recoge a distintos pasajeros sin relación entre sí, sólo podrán prestarse previa autorización por parte de la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción, siempre y cuando se trate de:

- a) Primera o última milla, teniendo en cuenta la posibilidad de alimentación al Sistema Integrado de Transporte Masivo - SITM, Sistema Estratégico de Transporte Público - SETP, Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, y Sistema Integrado de Transporte Regional - SITR de acuerdo con las necesidades propias de cada sistema.
- b) Servicio entre un aeropuerto que sirve a un área metropolitana o a la capital del departamento y que está ubicado en un municipio diferente a ésta, cuando se presta por vehículos de empresas autorizadas en la respectiva capital o del área metropolitana y del municipio sede del terminal aéreo.

**TITULO XI
SEGUROS**

Artículo 33. Pólizas. Los operadores de las plataformas tecnológicas, por su nombre y cuenta, o las empresas autorizadas para la prestación del servicio, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, pólizas de seguros de responsabilidad civil que amparen los riesgos inherentes a la actividad transportadora; y deberán tener coberturas respecto de usuarios y terceros, quienes tendrán la calidad de beneficiarios de éstas.

Cuando sean los operadores de las plataformas tecnológicas quienes tomen los seguros, deberán hacerlo a nombre de las empresas autorizadas para la prestación de este servicio público, o de los conductores, quienes ostentarán la calidad de asegurados.

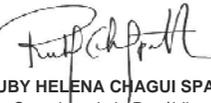
Parágrafo. El Gobierno Nacional reglamentará los requisitos, condiciones, amparos y cuantías de los seguros previstos en este artículo, los cuales serán otorgados por entidades aseguradoras, cooperativas de seguros o compañías de seguros, legalmente establecidas.

Artículo 34. Obligación de los seguros. Las pólizas de seguros señaladas en la presente Ley serán en todo caso, requisito y condición necesaria para la prestación del servicio y para la intermediación según corresponda.

**TÍTULO XII
DISPOSICIONES FINALES**

Artículo 35. Vigencia. Esta Ley rige a partir de su publicación.

Cordialmente,

 EDWIN GILBERTO BALLESTEROS Representante a la Cámara	 EMETERIO MONTES DE CASTRO Representante a la Cámara
 RUBY HELENA CHAGUI SPATH Senadora de la República	 HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA Senador de la República

 ANDRÉS GARCÍA ZUCCARDI Senador de la República	 AMANDA ROCÍO GONZÁLEZ Senadora de la República
 MILTON HUGO ANGULO VIVEROS Representante a la Cámara	 ESTEBAN QUINTERO CARDONA Representante a la Cámara
 AQUILEO MEDINA ARTEAGA Representante a la Cámara	 CARLOS ANDRÉS TRUJILLO Senador de la República

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

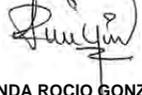
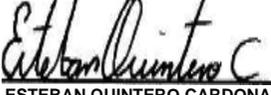
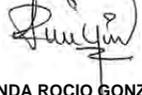
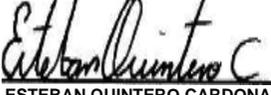
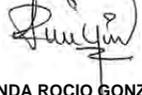
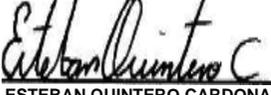
1. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El Proyecto de Ley tiene por objeto establecer una categoría dentro de la modalidad del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, determinando condiciones mínimas para la prestación de dicho servicio.

2. CONTEXTO

Con este Proyecto de Ley se busca preservar los principios de seguridad, calidad y accesibilidad al servicio público de transporte terrestre automotor individual, creando una categoría regulada para prestar el precitado servicio en vehículos particulares, garantizando que la libertad de empresa se efectúe en los términos del

<p>artículo 333 de la Constitución Política de Colombia, es decir, que para el ejercicio de la iniciativa privada, no se exijan permisos ni requisitos no previstos en la normativa.</p> <p>En particular, desde hace algunos años en el territorio nacional se han efectuado actividades económicas de empresas que operan y/o representan plataformas tecnológicas a través de las cuales, se facilita el traslado de personas, generalmente dentro de centros urbanos, a través de vehículos de servicio particular. De manera que con el Proyecto de Ley se hace frente al fenómeno, estableciendo legalidad en el sector transporte.</p> <p>Por otra parte, vale la pena resaltar que el presente Proyecto de Ley no es un desafío único en Colombia, a la fecha en diferentes países y ciudades del mundo se han reglamentado los servicios prestados mediante vehículos particulares a través de las plataformas tecnológicas de transporte, como en el caso de Londres, Río de Janeiro o Ciudad de México.</p> <p>A pesar de lo anterior, el transporte en este tipo de vehículos y condiciones que el propio mercado ha generado, hace necesario que en el mismo cese la carencia de regulación en Colombia, teniendo en cuenta que el transporte tiene dos dimensiones a considerar: <i>(i)</i> es la materialización del derecho a la libre locomoción, descrita en el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia y, <i>(ii)</i> permite el ejercicio de otros derechos, como al trabajo, a la libre escogencia de profesión u oficio, entre otros.</p> <p>Ahora bien, el papel de las plataformas tecnológicas en la economía del país ha ocupado un importante espacio, situación que fue analizada por parte de Fedesarrollo a julio de 2020, identificando el grupo de ocupados en la encuesta de hogares (GEIH) que son trabajadores servicios de conducción de vehículos, estimándose en un total de ocupados de 323 mil en el subsector del transporte.</p> <p>3. CONSIDERACIONES JURÍDICAS</p> <p>El Proyecto que se presenta:</p> <ol style="list-style-type: none"> i) Crea y regula la categoría de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas. ii) Determina principios como la protección a los derechos de los usuarios, la libertad de empresa, y la libre adopción de tecnologías; definiciones para la interpretación de la Ley; autoridades de transporte competentes y el radio de acción para la prestación del servicio, siendo este, municipal, distrital o metropolitano, según el caso. 	<ol style="list-style-type: none"> iii) Describe las condiciones relativas del acceso al servicio, como el sujeto que podrá prestarlo, siendo exclusivamente una persona natural constituida como empresa ante el Registro Mercantil, sin necesidad de configurarse dentro de los tipos societarios descritos en el ordenamiento jurídico colombiano. iv) Describe la forma de la fijación de la capacidad transportadora en la respectiva jurisdicción, para la categoría del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, precisando que la misma deberá responder a un estudio técnico, con un límite de tiempo establecido. v) Establece las condiciones de operación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas. <p>Igualmente, cita que el servicio sólo puede prestarse previo registro del usuario en una plataforma tecnológica y no podrá ser prestado directamente en vía pública sin la solicitud a través de la precitada plataforma.</p> <ol style="list-style-type: none"> vi) Determina que el pago del servicio por parte del usuario únicamente podrá hacerse mediante medios electrónicos a través de la plataforma. vii) Describe las condiciones mínimas de los vehículos permitidos para la prestación del servicio y garantizando el principio de seguridad y accesibilidad. viii) Determina que las especificaciones de los vehículos deben corresponder a las de los reglamentos técnicos. ix) Establece las condiciones que deberán tener los conductores para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, intermediado por plataformas tecnológicas. x) Determina que los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros, intermediado por plataformas tecnológicas, no podrán laborar más de ocho (8) horas ininterrumpidas. xi) Establece que dentro del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT-, se deberán registrar las empresas y conductores del servicio, al igual que los vehículos particulares que lo prestarán, y los operadores de las
<p>plataformas tecnológicas intermediadoras de las respectivas plataformas.</p> <ol style="list-style-type: none"> xii) Crea el Registro Nacional de Plataformas Tecnológicas en el Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT- para el registro de los operadores de las plataformas citadas. xiii) Determina las responsabilidades de los operadores de las plataformas tecnológicas intermediadoras del servicio público de transporte terrestre individual de pasajeros en vehículo particular. xiv) Establece que los operadores de las plataformas y las empresas prestadoras del servicio serán solidariamente responsables ante los usuarios por la prestación del servicio. xv) Dispone que la autoridad que ejercerá supervisión sobre los operadores de las plataformas tecnológicas del servicio público de transporte terrestre automotor individual en vehículo particular será la Superintendencia de Transporte. xvi) Describe las condiciones sobre las tarifas, teniendo siempre una tarifa base regulada por la autoridad de transporte competente en la respectiva jurisdicción para la modalidad de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo taxi en el servicio básico. xvii) Establece la creación del Fondo de la Movilidad y la Infraestructura por parte de los respectivos Concejos distritales o municipales, según corresponda, y estará destinado a la formalización del sector transporte, la modernización del parque automotor y mejoras en la infraestructura que faciliten la movilidad. xviii) Determina que podrán ofrecerse dos servicios de carácter compartido dentro de esta categoría: <i>(i)</i> primera o última milla teniendo en cuenta la posibilidad de alimentación de los sistemas de transporte de la jurisdicción, de acuerdo con las necesidades propias de cada sistema y, <i>(ii)</i> servicio entre el aeropuerto que sirve a un área metropolitana o a la capital del departamento y que está ubicado en un municipio diferente a esta. xix) Establece que los operadores de las plataformas tecnológicas a su nombre y cuenta, o las empresas prestadoras, deberán tomar pólizas de seguro de responsabilidad civil con las compañías de seguros autorizadas en el país. 	<p>Lo anterior, se da en el marco de la competencia que posee el Congreso de la República para expedir las leyes que regirán sobre la prestación de servicios públicos, según el numeral 23 del artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, como lo es el servicio público de transporte.</p> <p>En ese sentido, la Corte Constitucional ha precisado que <i>"(l)os servicios públicos son el medio por el cual el Estado realiza los fines esenciales de servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios derechos y deberes constitucionales"</i> e insiste que <i>"a través de la noción de servicio público el Estado tiene el principal instrumento para alcanzar la justicia social y promover condiciones de igualdad real y efectiva"</i> (Corte Constitucional de Colombia, 1992)</p> <p>De esta manera, los servicios públicos no pueden ser entendidos solamente como actividades económicas, y la calificación de <i>"públicos"</i> no hace alusión al prestador de este, sino a sus destinatarios, a los fines que persiguen y a la función social que cumplen.</p> <p>Por otra parte, desde la normativa legal e infralegal vigente y la jurisprudencia de las altas cortes, se evidencian que el servicio de transporte permite el ejercicio y efectiva de derechos y valores constitucionalmente amparados:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Derecho fundamental a la vida, - artículo 11 de la Constitución Política de Colombia - (Sentencia C-450 de 1995; Sentencia C-043 de 1998) • Derecho fundamental al libre desarrollo de la personalidad - artículo 16 de la Constitución Política de Colombia - (Sentencia T-604 de 1992; Sentencia C-408 de 2004; Sentencia T-897 de 2012) • Derecho a la libertad de circulación o locomoción - artículo 24 de la Constitución Política de Colombia - (Sentencia T-604 de 1992; Sentencia C-450 de 1995; Sentencia C-043 de 1998; Sentencia C-066 de 1999; Sentencia T-595 de 2002; Sentencia C-408 de 2004; Sentencia C-981 de 2010) - Sujetos de especial protección constitucional (Sentencia T-595 de 2002; Sentencia T-328 de 2018) • Derecho fundamental al trabajo - artículo 25 de la Constitución Política de Colombia - (Sentencia T-604 de 1992; Sentencia C-450 de 1995; Sentencia C-408 de 2004; Sentencia T-897 de 2012); • Derecho fundamental a la salud – artículos 44 y 49 de la Constitución Política de Colombia - (Sentencia C-450 de 1995; Sentencia T-636 de 2010; Sentencia T-897 de 2012);

<ul style="list-style-type: none"> El desarrollo económico y social de la comunidad, la iniciativa privada, la realización de actividades económicas y de intercambio de mercancías, la profundización de la división social del trabajo y la libre competencia, entre otros (Sentencia T-604 de 1992; Sentencia C-066 de 1999; Sentencia C-981 de 2010); Derecho a la recreación, consagrado como derecho fundamental de los niños en el artículo 44 de la Constitución Política de Colombia - (Sentencia T-604 de 1992); El derecho de las personas a participar en las decisiones que las afectan – artículos 1, 2 y 40 de la Constitución Política de Colombia - (Sentencia C-490 de 2011). <p>4. CONCLUSIÓN</p> <p>El Proyecto de Ley contiene una propuesta para regular el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, cumpliendo con las condiciones y requisitos necesarios, el cual podrá ser incorporado en cualquier momento en el sistema jurídico colombiano por guardar plena correspondencia.</p> <p>5. ESTRUCTURA DEL PROYECTO DE LEY</p> <p>Por lo expuesto, a continuación, se presenta la estructura del Proyecto de Ley:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cantidad de artículos: 35. - Cantidad de títulos: 12. - Contenido del Proyecto: <ul style="list-style-type: none"> Título I “Disposiciones generales”. El título incluye el objeto, ámbito de aplicación, principios y definiciones. Título II “Jurisdicción y competencia”. Este título establece el radio de acción del servicio, las autoridades de transporte, disposiciones relativas a la Vigilancia, inspección y control del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas, y la competencia preferente de la Superintendencia de Transporte, en el marco de sus funciones y competencias, descritas en el Decreto 2409 de 2018, así como en el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte – Decreto 1079 de 2015- 	<ul style="list-style-type: none"> Título III “Del acceso al servicio”. Este título incluye lo relativo al permiso para la prestación del servicio, los requisitos para su obtención, la vigencia y, la fijación y pago de los derechos sobre este. Título IV “De la prestación del servicio”. Este título incluye disposiciones que regulan las condiciones de operación. Título V “Vehículos”. Este título incluye lo relativo a las especificaciones técnicas, calidades y autorizaciones frente a los vehículos particulares que podrán prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas. Título VI “Conductores”. Este título contiene las disposiciones que se relacionan a las calidades y requisitos que deberán tener los conductores de los vehículos que presten el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, intermediado por plataformas tecnológicas. Título VII “Registro”. Este título establece lo relativo a los diversos registros que se tendrán para el servicio, entre ellos, el registro de empresas, vehículos, conductores y el registro de los operadores de las plataformas tecnológicas intermediadoras del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular intermediado por plataformas. Título VIII “De los operadores de las plataformas tecnológicas intermediadoras del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular”. Este título incluye los deberes y responsabilidades de los operadores de las plataformas tecnológicas intermediadoras del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular; así como la solidaridad entre plataformas y empresas prestadoras, la protección de datos para garantizar las transacciones seguras y la autoridad competente para supervisarlos, siendo esta la Superintendencia de Transporte. Título IX “Tarifas”. Este título contiene disposiciones referentes a las tarifas del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular, la creación del Fondo para la movilidad y la infraestructura y, los aportes con destino a la Superintendencia de Transporte. 										
<ul style="list-style-type: none"> Título X “Servicios excepcionales”. Este título contiene los servicios que excepcionalmente se podrán prestar bajo las condiciones que el Proyecto de Ley contiene y que son distintos al habitual y natural del mismo. Título XI “Seguros”. Este título incluye lo relativo a las pólizas y a la obligatoriedad de los seguros que serán reglamentados por parte del Gobierno nacional y que ampararán la responsabilidad civil de la prestación del servicio, protegiendo a los usuarios. Título XII “Disposiciones finales”. Este título incluye lo relativo a la vigencia de la norma. <p>6. BIBLIOGRAFÍA</p> <p>Banco Interamericano de Desarrollo - BID -. (2019). ¿Quiénes son los conductores que utilizan las plataformas de transporte en América Latina?</p> <p>Congreso de la República. (1993). Ley 105 de 1993. <i>Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.</i></p> <p>Congreso de la República. (1996). Ley 336 de 1996. <i>Estatuto Nacional de Transporte.</i></p> <p>Congreso de la República. (2002). Ley 769 de 2002. <i>Código Nacional de Tránsito.</i></p> <p>Congreso de la República. (12 de octubre de 2011). Ley 1480 de 2011. <i>Por medio de la cual se expide el Estatuto del Consumidor y se dictan otras disposiciones.</i></p> <p>Consejo de Estado. (23 de septiembre de 1999). Sentencia con radicado número 5316. Consejero Ponente: Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.</p> <p>Corte Constitucional. (30 de agosto de 2000). Sentencia C-1141 de 2000. Magistrado Ponente Eduardo Cifuentes Muñoz.</p> <p>Corte Constitucional de Colombia. (1992). Sentencia T- 540 de 1992. Magistrado Ponente Eduardo Cifuentes Muñoz.</p> <p>Corte Constitucional de Colombia. (2010). Sentencia C - 981 de 2010, Magistrado Ponente: Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.</p> <p>Corte Constitucional de Colombia. (2014). Sentencia C-033 de 2014. Magistrado ponente Nilson Pinilla Pinilla.</p> <p>Fundación para la Educación Superior y el Desarrollo -Fedesarrollo-. (2020). <i>Las plataformas digitales, la productividad y el empleo en Colombia.</i></p> <p>Presidencia de la República. (26 de mayo de 2015). Decreto 1079 de 2015. <i>Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.</i></p>	<p>Presidencia de la República de Colombia. (24 de diciembre de 2018). Decreto 2409 de 2018. <i>Por el cual se modifica y renueva la estructura de la Superintendencia de Transporte y se dictan otras disposiciones.</i></p> <p>Presidencia de República. (1971). Decreto 410 de 1971. <i>Código de Comercio.</i></p> <p>Cordialmente,</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="836 1488 1149 1651">  EDWIN GILBERTO BALLESTEROS Representante a la Cámara </td> <td data-bbox="1149 1488 1461 1651">  EMETERIO MONTES DE CASTRO Representante a la Cámara </td> </tr> <tr> <td data-bbox="836 1651 1149 1831">  RUBY HELENA CHAGUI SPATH Senadora de la República </td> <td data-bbox="1149 1651 1461 1831">  HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA Senador de la República </td> </tr> <tr> <td data-bbox="836 1831 1149 2004">  ANDRÉS GARCÍA ZUCCARDI Senador de la República </td> <td data-bbox="1149 1831 1461 2004">  AMANDA ROCÍO GONZÁLEZ Senadora de la República </td> </tr> <tr> <td data-bbox="836 2004 1149 2192">  MILTON HUGO ANGLUO VIVEROS Representante a la Cámara </td> <td data-bbox="1149 2004 1461 2192">  ESTEBAN QUINTERO CÁRDONA Representante a la Cámara </td> </tr> <tr> <td data-bbox="836 2192 1149 2372">  AQUILEO MEDINA ARTEAGA Representante a la Cámara </td> <td data-bbox="1149 2192 1461 2372">  CARLOS ANDRÉS TRUJILLO Senador de la República </td> </tr> </table>	 EDWIN GILBERTO BALLESTEROS Representante a la Cámara	 EMETERIO MONTES DE CASTRO Representante a la Cámara	 RUBY HELENA CHAGUI SPATH Senadora de la República	 HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA Senador de la República	 ANDRÉS GARCÍA ZUCCARDI Senador de la República	 AMANDA ROCÍO GONZÁLEZ Senadora de la República	 MILTON HUGO ANGLUO VIVEROS Representante a la Cámara	 ESTEBAN QUINTERO CÁRDONA Representante a la Cámara	 AQUILEO MEDINA ARTEAGA Representante a la Cámara	 CARLOS ANDRÉS TRUJILLO Senador de la República
 EDWIN GILBERTO BALLESTEROS Representante a la Cámara	 EMETERIO MONTES DE CASTRO Representante a la Cámara										
 RUBY HELENA CHAGUI SPATH Senadora de la República	 HORACIO JOSÉ SERPA MONCADA Senador de la República										
 ANDRÉS GARCÍA ZUCCARDI Senador de la República	 AMANDA ROCÍO GONZÁLEZ Senadora de la República										
 MILTON HUGO ANGLUO VIVEROS Representante a la Cámara	 ESTEBAN QUINTERO CÁRDONA Representante a la Cámara										
 AQUILEO MEDINA ARTEAGA Representante a la Cámara	 CARLOS ANDRÉS TRUJILLO Senador de la República										

PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA NÚMERO 004 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se genera un alivio al sector agropecuario, para el pequeño productor, jóvenes, mujeres rurales y víctimas.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA
DECRETA:

Artículo 1. Modifíquese el artículo 13 de la ley 1266 de 2008 la cual quedará así:

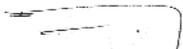
Artículo 13. Permanencia de la información. La información de carácter positivo permanecerá de manera indefinida en los bancos de datos de los operadores de información.

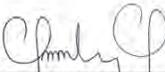
Los datos cuyo contenido haga referencia al tiempo de mora, tipo de cobro, estado de la cartera y en general, aquellos datos referentes a una situación de incumplimiento de obligaciones, se registrarán por un término máximo de permanencia vencido, el cual deberá ser retirado de los bancos de datos por el operador, de forma que los usuarios no puedan acceder o consultar dicha información. El término de permanencia de esta información será de cuatro (4) años contados a partir de la fecha en que sean pagadas las cuotas vencidas o sea pagada la obligación vencida.

PARÁGRAFO: La información negativa producto del incumplimiento del pago en los créditos agropecuarios definidos por el Fondo para el Financiamiento del Sector Agropecuario - Finagro - como de pequeños productores, jóvenes y mujeres rurales, será suprimida de manera inmediata una vez se haya pagado las cuotas vencidas o sea pagada la obligación vencida de los mismos. Este beneficio también aplicará para los créditos agropecuarios tomados por las víctimas que trata la Ley 1448 de 2011.

Artículo 2. La presente ley rige a partir de su fecha de promulgación.

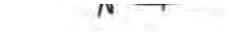
Cordialmente,


EDWIN BALLESTEROS ARCHILA
Representante a la Cámara
Departamento de Santander


ADRIANA MAGALI MATIZ
Representante a la Cámara
Departamento de Tolima

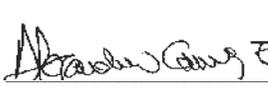

ÁLVARO HERNÁN PRADA
Representante a la Cámara
Departamento de Huila


ÓSCAR SÁNCHEZ LEÓN
Representante a la Cámara
Departamento de Cundinamarca


JOSÉ JAIME USCÁTEGUI P.
Representante a la Cámara
Bogotá D.C.

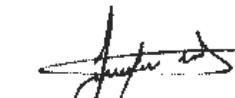

HARRY GIOVANNY GONZÁLEZ
Representante a la Cámara
Departamento de Caquetá


ÁNGEL MARÍA GAITÁN
Representante a la Cámara
Departamento de Tolima

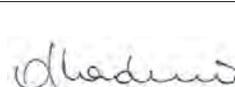

ALEJANDRO CORRALES ESCOBAR
Senador de la República

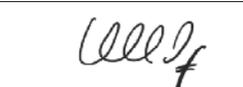

JUAN DAVID VÉLEZ
Representante a la Cámara
Colombianos en el Exterior

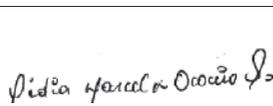

JUAN FERNANDO ESPINAL
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia


JENIFER K. ARIAS FALLA
Representante a la Cámara
Departamento de Meta

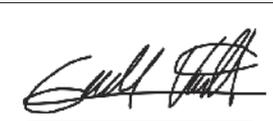

ENRIQUE CABRALES BAQUERO
Representante a la Cámara
Bogotá D.C.

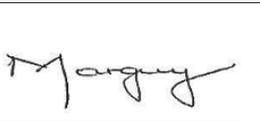

CÉSAR AUGUSTO LORDUY
Representante a la Cámara
Departamento de Atlántico

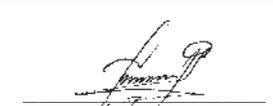

ALFREDO RAFAEL DELUQUE
Representante a la Cámara
Departamento de la Guajira

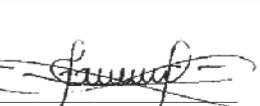

NIDIA MARCELA OSORIO
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia

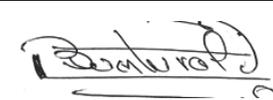

RICARDO FERRO
Representante a la Cámara
Departamento de Tolima

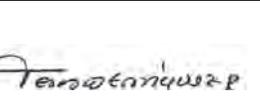

GABRIEL VALLEJO CHUJI
Representante a la Cámara
Departamento de Risaralda

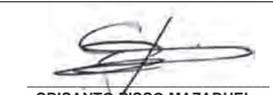

MARGARITA MARÍA RESTREPO
Representante a la Cámara
Departamento de Antioquia

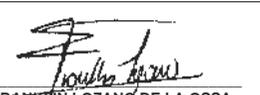

NILTON CÓRDOBA MANYOMA
Representante a la Cámara
Departamento de Chocó


ERWIN ARIAS BETANCUR
Representante a la Cámara
Departamento de Caldas


BUENAVENTURA LEÓN LEÓN
Representante a la Cámara
Departamento de Cundinamarca


TERESA DE JESÚS ENRÍQUEZ
Representante a la Cámara
Departamento de Nariño


CRISANTO PISSO MAZABUEL
Representante a la Cámara
Departamento de Nariño


FRANKLÍN LOZANO DE LA OSSA
Representante a la Cámara
Departamento de Magdalena

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. CONTEXTO.

OBJETO DEL PROYECTO Y FUNDAMENTOS LEGALES Y DE CONVENIENCIA.

Actualmente, dada la expedición de la ley de Habeas Data (1266 de 2008), se les permite a las entidades bancarias presentar reportes negativos a las personas que ostentan moras en los pagos de sus obligaciones con los bancos o entidades financieras, esto con el propósito que otras entidades conozcan de la deuda y evalúen generarle beneficios económicos.

Corolario a lo anterior, el decreto 2952 del 6 de agosto de 2010, compilado por el artículo 2.2.2.28.3 del decreto 1074 de 2015 reglamenta el tiempo máximo y mínimo en el que puede permanecer la información negativa en los bancos de información o bases de datos, si la mora se presenta en menos de dos años, la información negativa durará reportada el doble de los meses en que se presente el no pago de la obligación. En los casos que superen 2 años, el tiempo en el que permanecerá la información negativa es de hasta 4 años contados a partir de la fecha en la que se registra el pago de la obligación.

El presente proyecto de ley, busca generar un alivio a aquellos pequeños productores, así como a los jóvenes y mujeres rurales, que ya se encuentran al día en sus deudas con el Sector financiero después de haber sido beneficiarios de créditos agropecuarios según la clasificación de créditos de FINAGRO, pero que por los reportes negativos que presentan por el incumplimiento de la(s) obligación(es) pecuniaria(s) impiden que puedan aplicar y ser beneficiarios de nuevas líneas de crédito.

De acuerdo a las cifras de FINAGRO se refleja que los montos de los créditos son relativamente bajos (gráfica 1), además que el riesgo financiero puede ser cubierto por los seguros agropecuarios que existen en el mercado, los cuales se busca que se masifiquen también para que se reduzcan sus costos que beneficiarían las tasas de intereses de estos créditos agropecuarios.

Gráfica 1: Clasificación de los tipos de productores en relación con sus activos y las respectivas tasas¹

Tipo de Productor	Activos (C)	Monto más de crédito	Tasa indexada a DTF		Tasa indexada a IBR	
			Tasa de refinanciamiento	Tasa de interés	Tasa de refinanciamiento	Tasa de interés
Pequeño	Hasta 284 granos Hasta \$235'184.944			Hasta DTF +7% (e.a.)	IBR (nominal) + 6.7%	
Mediano rural	Hasta \$164'629.461	Hasta \$164'629.461	DTF - 2.5% (e.a.)		IBR (nominal) - 2.6%	
Consolidados rurales				Hasta DTF +5% (e.a.)	IBR (nominal) + 4.8%	

Si bien existen los consolidados anuales sobre los préstamos a los pequeños productores, las mujeres y los jóvenes, no puede encontrarse un estimativo del número de afectados por el reporte negativo en las centrales de riesgo, ya que al estar reportados en dichas bases, los trabajadores rurales generalmente no solicitan ni se

¹ <https://www.finagro.com.co/sites/default/files/portafoliofinagro2019.pdf>

postulan a nuevos créditos, convirtiendo la situación en una trampa de pobreza que impide que se logren desarrollar nuevas estructuras de desarrollo económico y social en el sector agropecuario.

Así como lo expusieron Bardhan y Mookherjee (2004), el crédito es una institución fundamental para el desarrollo agrario²; en el mismo sentido la OCDE ha manifestado la importancia del crédito con el fin de lograr innovación tecnológica, ya que es fundamental para impulsar la competitividad del sector agropecuario y poder reducir los costos de producción junto a los resultados en materia de productividad agropecuaria.

Las líneas de crédito de FINAGRO, están dirigidas a "los productores, personas naturales o jurídicas, clasificadas y definidas por FINAGRO como pequeño, mediano, gran productor, jóvenes, mujeres rurales y MIPymes que desarrollen proyectos agrícolas, pecuarios, pesqueros, acuícolas, forestales y actividades rurales como artesanías, turismo rural y comercialización de metales y piedras preciosas"³. El presente proyecto de ley, busca brindar alivio a los pequeños productores, así como a los jóvenes y mujeres rurales, que según definición de FINAGRO son:

Tipo de productor	Activos hasta
Pequeño	235.184.944
Joven Rural	164.629.461
Mujer Rural	164.629.461

Es de resaltar que en nuestro País, en el sector rural tanto el pequeño productor, como los jóvenes y mujeres rurales son personas que dependen en su gran mayoría exclusivamente de su actividad agropecuaria, por esta razón surge la necesidad de este tipo de incentivos con el ánimo que vuelvan a acudir a líneas de crédito del sector financiero formal. No obstante, los resultados del Censo Nacional Agropecuario ponen en evidencia que, tan sólo el 16.4% de los productores demandan algún tipo de crédito para el desarrollo de sus actividades agropecuarias del sector financiero formal.

De igual manera, como una acción en materia de garantías de no repetición y en concordancia con el parágrafo del artículo 128 de la Ley 1448 de 2011 es importante, generar el estímulo a las víctimas de la violencia en Colombia que están bajo el Registro Único de Víctimas (RUV), por lo cual bajo los mismos requisitos de capital aplicados por la clasificación de FINAGRO generaría una acción positiva toda vez que lograría que las víctimas de la violencia, accediendo a este beneficio podrían volver a solicitar créditos en el sector financiero y de esta forma buscar que no recurran a los créditos no regulados como el gota a gota.

La inclusión de las víctimas en este beneficio tiene lugar por las recomendaciones de la Sala de Casación Civil de la Corte Suprema de Justicia, quien estima que las disposiciones del parágrafo nuevo al artículo 13 de la Ley 1266 de 2008 se puedan extender y explicitar a las víctimas de la violencia, en los términos regulados por FINAGRO. Esto en concordancia a que dicha población vulnerable también puede verse afectada con los reportes negativos de las entidades financieras y por causa de ellos pueden dejar de acceder a créditos.

En consecuencia, el presente Proyecto de Ley permitirá que esta población pueda acceder nuevamente a la seguridad y garantías que sólo el sistema bancario formal puede ofrecerles, acercándolos a los créditos agropecuarios, alejándolos de los reportes negativos y evitando que tengan que recurrir a la búsqueda de otras alternativas como los préstamos informales o los comúnmente denominados "gota a gota", con el ánimo de estimular la inversión en el sector agropecuario, aumentar su producción, permitiendo el acceso a nuevas tecnologías que vuelvan el campo más competitivo y evitando la migración de nuestros campesinos a los cinturones de pobreza de las ciudades. Este será un paso más hacia la reactivación del campo, pues incentivará

² http://www.banrep.gov.co/sites/default/files/publicaciones/archivos/borradores_de_economia_1020.pdf

³ (FINAGRO, s.f.)

a jóvenes y mujeres rurales a permanecer en el campo colombiano, aumentando la productividad de sus cultivos, contribuyendo al emprendimiento, generando empleo, riqueza y construyendo equidad.

II. IMPACTO FISCAL.

Dando cumplimiento a lo señalado en el Artículo 7o. de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa tiene un efecto nulo para las finanzas del gobierno por consiguiente no representa ningún impacto fiscal.

"ARTÍCULO 7°. Análisis del impacto fiscal de las normas.

Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

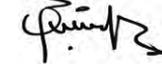
En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces."

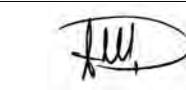
Cordialmente,


EDWIN BALLESTEROS ARCHILA
 Representante a la Cámara
 Departamento de Santander

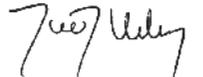
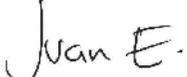
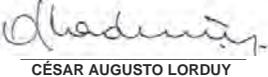
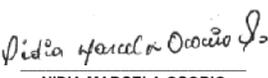

ADRIANA MAGALI MATIZ
 Representante a la Cámara
 Departamento de Tolima

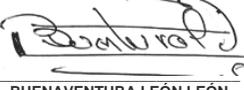
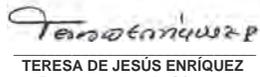
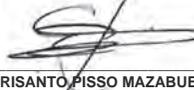
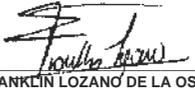

ÁLVARO HERNÁN PRADA
 Representante a la Cámara
 Departamento de Huila


ÓSCAR SÁNCHEZ LEÓN
 Representante a la Cámara
 Departamento de Cundinamarca


JOSÉ JAIME USCÁTEGUI P.
 Representante a la Cámara
 Bogotá D.C.


HARRY GIOVANNY GONZÁLEZ
 Representante a la Cámara
 Departamento de Caquetá

 ÁNGEL MARÍA GAITÁN Representante a la Cámara Departamento de Tolima	 ALEJANDRO CORRALES ESCOBAR Senador de la República
 JUAN DAVID VÉLEZ Representante a la Cámara Colombianos en el Exterior	 JUAN FERNANDO ESPINAL Representante a la Cámara Departamento de Antioquia
 JENNIFER K. ARIAS FALLA Representante a la Cámara Departamento de Meta	 ENRIQUE CABRALES BAQUERO Representante a la Cámara Bogotá D.C.
 CÉSAR AUGUSTO LORDUY Representante a la Cámara Departamento de Atlántico	 ALFREDO RAFAEL DELUQUE Representante a la Cámara Departamento de la Guajira
 NIDIA MARCELA OSORIO Representante a la Cámara Departamento de Antioquia	 RICARDO FERRO Representante a la Cámara Departamento de Tolima

 GABRIEL VALLEJO CHUJFI Representante a la Cámara Departamento de Risaralda	 MARGARITA MARÍA RESTREPO Representante a la Cámara Departamento de Antioquia
 NILTON CORDOBA MANYOMA Representante a la Cámara Departamento de Chocó	 ERWIN ARIAS BETANCUR Representante a la Cámara Departamento de Caldas
 BUENAVENTURA LEÓN LEÓN Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca	 TERESA DE JESÚS ENRÍQUEZ Representante a la Cámara Departamento de Nariño
 CRISANTO PISSO MAZABUEL Representante a la Cámara Departamento de Nariño	 FRANKLIN LOZANO DE LA OSSA Representante a la Cámara Departamento de Magdalena

Doctor
JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
 Secretario General
 CAMARA DE REPRESENTANTES
 Ciudad

REF: Adhesión al Proyecto de Ley “Por medio de la cual se genera un alivio al sector agropecuario, para el pequeño productor, jóvenes, mujeres rurales y víctimas” radicado por el Honorable Representante Edwin Ballesteros.

Cordial saludo,

De manera atenta me permito informar que me adhiero con mi firma al Proyecto de Ley “Por medio de la cual se genera un alivio al sector agropecuario, para el pequeño productor, jóvenes, mujeres rurales y víctimas”, radicado mediante el correo electrónico de Secretaría General de la H. Cámara de Representantes el día 21 de julio del año en curso a las 14:19, por el Representante Edwin Ballesteros.

Agradezco de antemano su gentil colaboración y quedo atenta a su respuesta

Atentamente,


CHRISTIAN M. GARCÉS ALJURE
 Representante a la Cámara Valle del Cauca
 Partido Centro Democrático

PROYECTO DE LEY NÚMERO 005 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se amplía la licencia de maternidad o paternidad durante las declaratorias de emergencia y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY NÚMERO _____ de 2020 Cámara

“POR MEDIO DE LA CUAL SE AMPLÍA LA LICENCIA DE MATERNIDAD O PATERNIDAD DURANTE LAS DECLARATORIAS DE EMERGENCIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

El Congreso de Colombia

DECRETA

Artículo 1°. Extender la licencia de maternidad o paternidad durante el tiempo que dure la declaratoria de emergencia realizada por el Gobierno Nacional y sus prórrogas, con ocasión a un evento epidémico o pandémico.

Artículo 2°. Extiéndase la licencia de maternidad que concluya en el marco de la declaratoria de emergencia realizada por el Gobierno Nacional con ocasión a un evento epidémico o pandémico, hasta la vigencia de esta o de su prórroga.

Parágrafo. En caso de muerte o grave enfermedad de la madre, la licencia de paternidad se extenderá hasta la vigencia de la declaratoria de emergencia realizada por el Gobierno Nacional o de su prórroga.

Artículo 3°. Extiéndase la licencia de paternidad que haya iniciado durante la declaratoria de emergencia realizada por el Gobierno Nacional con ocasión a un evento epidémico o pandémico, por el término de un mes.

Artículo 4°. Extiéndase el fuero de maternidad y de paternidad según corresponda, que termine o haya terminado en el marco de la declaratoria de emergencia realizada por el Gobierno Nacional con ocasión a un evento epidémico o pandémico, hasta la vigencia de esta o de su prórroga.

Artículo 5°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.


MARÍA JOSÉ PIZARRO RODRÍGUEZ
 Representante a la Cámara


LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA
 Representante a la Cámara

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Objeto del Proyecto de Ley

Con el propósito de proteger a los niños, niñas y recién nacidos en sus primeros meses de vida, presentamos esta iniciativa, que tiene como fin extender la licencia de maternidad o paternidad durante el tiempo que dure la declaración de emergencia realizada por el Gobierno Nacional con ocasión a un evento epidémico o pandémico, con el fin de evitar que tanto la madre como el padre al cumplir la respectiva licencia y obligados a regresar a sus trabajos, como producto del contacto con otras personas, puedan ser portadores de algún tipo de virus o enfermedad infecciosa y por lo tanto terminen contagiando a su hijo o hija recién nacida o que se encuentre en los primeros meses de vida.

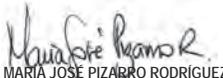
2. Antecedentes

El pasado 30 de junio de 2020, se envió una solicitud formal al Ministro de Trabajo y al Presidente de la República con el objetivo que las disposiciones contenidas en el presente proyecto de ley fueran adoptadas por medio de un Decreto o Resolución por parte del Ministerio de Trabajo. Sin embargo, a la fecha no se ha tenido una respuesta frente a la mencionada solicitud.

La solicitud se fundamentó bajo el contexto actual de Declaratoria de Pandemia por parte de la Organización Mundial de la Salud y la Declaratoria de Emergencia Sanitaria por parte del Ministerio de Salud mediante Resolución 844 del 26 de mayo de 2020 frente a la existencia y propagación del virus SARS COV 2 y la enfermedad COVID 19, ya que, según cifras de la Secretaría de Salud de Bogotá, solamente en la ciudad de Bogotá, de acuerdo a información proporcionada por la red pública nacieron 1.792 bebés entre el 06 y el 31 de marzo del presente año¹.

De esa forma, y teniendo en cuenta que los niños y niñas son sujetos de especial protección en el ordenamiento jurídico colombiano en virtud al artículo 44 de la Constitución Política, es deber del Estado garantizar su vida, integridad física y salud, por lo que se hace necesario tomar medidas que respondan a las circunstancias actuales derivadas de la propagación del virus Sars - cov - 2, teniendo en cuenta las recomendaciones establecidas en la Resolución 385 de 2020 del pasado 12 de marzo donde se declaró la Emergencia Sanitaria por causa del coronavirus (COVID 19) hasta el 31 de mayo y la

¹ Tomado de: <https://bogota.gov.co/mi-ciudad/salud/bebes-nacidos-en-bogota-durante-cuarentena#:~:text=M%C3%A1s%20de%201.700%20beb%C3%A9s%20han%20nacido%20durante%20la%20cuarentena,493%20beb%C3%A9s%20nacieron&text=La%20Secretar%C3%ADa%20de%20Salud%20inform%C3%B3%20que%20hab%C3%ADa%20hospitalaria%20de%20la%20ciudad>.

<p>Resolución 844 del 26 de mayo de 2020 que prorrogó la Emergencia Sanitaria hasta el 31 de agosto de 2020, por causa del coronavirus (COVID 19).</p> <p>3. Fundamentos Jurídicos</p> <p>Esta iniciativa se fundamenta en los siguientes fundamentos jurídicos:</p> <p>➤ Constitucionales</p> <ul style="list-style-type: none"> • Art 5º. El Estado reconoce, sin discriminación alguna, la primacía de los derechos inalienables de la persona y ampara a la familia como institución básica de la sociedad. • Art 42. La familia es el núcleo fundamental de la sociedad. Se constituye por vínculos naturales o jurídicos, por la decisión libre de un hombre y una mujer de contraer matrimonio o por la voluntad responsable de conformarla. El Estado y la sociedad garantizan la protección integral de la familia. La ley podrá determinar el patrimonio familiar inalienable e inembargable. La honra, la dignidad y la intimidad de la familia son inviolables. Las relaciones familiares se basan en la igualdad de derechos y deberes de la pareja y en el respeto recíproco entre todos sus integrantes. Cualquier forma de violencia en la familia se considera destructiva de su armonía y unidad, y será sancionada conforme a la ley. Los hijos habidos en el matrimonio o fuera de él, adoptados o procreados naturalmente o con asistencia científica, tienen iguales derechos y deberes. La ley reglamentará la progenitura responsable. La pareja tiene derecho a decidir libre y responsablemente el número de sus hijos, y deberá sostenerlos y educarlos mientras sean menores o impedidos. Las formas del matrimonio, la edad y capacidad para contraerlo, los deberes y derechos de los cónyuges, su separación y la disolución del vínculo, se rigen por la ley civil. Los matrimonios religiosos tendrán efectos civiles en los términos que establezca la ley. Los efectos civiles de todo matrimonio cesarán por divorcio con arreglo a la ley civil. También tendrán efectos civiles las sentencias de nulidad de los matrimonios religiosos dictadas por las autoridades de la respectiva religión, en los términos que establezca la ley. La ley determinará lo relativo al estado civil de las personas y los consiguientes derechos y deberes. • Art 43. La mujer y el hombre tienen iguales derechos y oportunidades. La mujer no podrá ser sometida a ninguna clase de discriminación. Durante el embarazo y después del parto gozará de especial asistencia y protección del Estado, y recibirá de éste subsidio alimentario si entonces estuviere desempleada o desamparada. El Estado apoyará de manera especial a la mujer cabeza de familia. • Art 44. Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, 	<p>tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia. La familia, la sociedad y el Estado tienen la obligación de asistir y proteger al niño para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus derechos. Cualquier persona puede exigir de la autoridad competente su cumplimiento y la sanción de los infractores. Los derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de los demás.</p> <p>➤ Legales</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ley 1098 de 2006 (Código de infancia y adolescencia): <ul style="list-style-type: none"> - ARTÍCULO 7o. PROTECCIÓN INTEGRAL. Se entiende por protección integral de los niños, niñas y adolescentes el reconocimiento como sujetos de derechos, la garantía y cumplimiento de los mismos, la prevención de su amenaza o vulneración y la seguridad de su restablecimiento inmediato en desarrollo del principio del interés superior. La protección integral se materializa en el conjunto de políticas, planes, programas y acciones que se ejecuten en los ámbitos nacional, departamental, distrital y municipal con la correspondiente asignación de recursos financieros, físicos y humanos. - ARTÍCULO 8. INTERÉS SUPERIOR DE LOS NIÑOS, LAS NIÑAS Y LOS ADOLESCENTES. Se entiende por interés superior del niño, niña y adolescente, el imperativo que obliga a todas las personas a garantizar la satisfacción integral y simultánea de todos sus Derechos Humanos, que son universales, prevalentes e interdependientes. • Código Sustantivo del Trabajo <ul style="list-style-type: none"> - ARTÍCULO 236 (Modificado por el artículo 1 de la Ley 1822 de 2017). Licencia en la época del parto e incentivos para la adecuada atención y cuidado del recién nacido. <ol style="list-style-type: none"> 1. Toda trabajadora en estado de embarazo tiene derecho a una licencia de dieciocho (18) semanas en la época de parto, remunerada con el salario que devengue al momento de iniciar su licencia.
<p>PARÁGRAFO 2o. <Aparte subrayado CONDICIONALMENTE exequible> El <u>esposo o compañero permanente</u> tendrá derecho a ocho (8) días hábiles de licencia remunerada de paternidad.</p> <p>➤ Tratados internacionales</p> <ul style="list-style-type: none"> • Convención sobre los Derechos Del Niño, esta Convención fue ratificada por Colombia a través de la Ley 12 de 1991. <ul style="list-style-type: none"> - Artículo 24 <ol style="list-style-type: none"> 1. Los Estados Partes reconocen el derecho del niño al disfrute del más alto nivel posible de salud y a servicios para el tratamiento de las enfermedades y la rehabilitación de la salud. Los Estados Partes se esforzarán por asegurar que ningún niño sea privado de su derecho al disfrute de esos servicios sanitarios. 2. Los Estados Partes asegurarán la plena aplicación de este derecho y, en particular, adoptarán las medidas apropiadas para: <ol style="list-style-type: none"> a) Reducir la mortalidad infantil y en la niñez; b) Asegurar la prestación de la asistencia médica y la atención sanitaria que sean necesarias a todos los niños, haciendo hincapié en el desarrollo de la atención primaria de salud; • Convenio 183 de la OIT La OIT considera que el embarazo, el parto y el período puerperal son tres fases de la vida procreadora de la mujer que suponen peligros particulares para su salud, por lo que es necesario brindarles una protección especial en el lugar de trabajo. Por esto se prohíbe el trabajo en condiciones peligrosas para la salud de la madre o del niño. ➤ Jurisprudencia <ul style="list-style-type: none"> • T-293/17 - MP GLORIA STELLA ORTIZ La Corte ha entendido que la categoría de sujeto de especial protección constitucional que incluye entre otros los menores de edad, las mujeres embarazadas, los adultos mayores, las personas con disminuciones físicas y psíquicas y las personas en situación de desplazamiento, es una institución jurídica cuyo propósito fundamental es reducir los efectos nocivos de la desigualdad material. Todo lo anterior debe ser entendido como una acción positiva en favor de quienes, por razones particulares, se encuentran en una situación de debilidad manifiesta. No obstante, la condición de sujeto de especial protección constitucional no excluye ni elimina el deber de autogestión que tienen todos los individuos para hacer valer sus derechos. 	<ul style="list-style-type: none"> • C-262/16 - MP JORGE IVÁN PALACIO PALACIO El artículo 44 de la Constitución señala algunos derechos fundamentales de los niños, hace extensivos todos los otros derechos plasmados en la Carta Política, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia, y consagra en forma expresa que los derechos de los niños prevalecen sobre los derechos de los demás. Esta norma es el fundamento constitucional de lo que se conoce como el interés superior del menor, aun cuando su reconocimiento normativo también emana de instrumentos de derecho internacional, algunos vinculantes para Colombia por la vía del bloque de constitucionalidad. El interés superior del menor implica reconocer a su favor un trato preferente de parte de la familia, la sociedad y el Estado, procurando que se garantice siempre su desarrollo armónico e integral. <p>4. Derecho Comparado</p> <p>Países como Chile, han adoptado estas medidas para los trabajadores/as que ejerzan derecho de descanso de postnatal y fuero postnatal, cuyo plazo vena durante estado de excepción de catástrofe, su permiso se extiende hasta que se levante la declaración de ese estado.</p> <p>Bajo estas consideraciones, presentamos el siguiente proyecto de ley,</p> <p>De los honorables representantes,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">  MARIA JOSÉ PIZARRO RODRIGUEZ Representante a la Cámara </div> <div style="text-align: center;">  LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA Representante a la Cámara </div> </div>

CONTENIDO

Gaceta número 625 - Martes, 4 de agosto de 2020

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO

Págs.

Proyecto de Acto legislativo número 001 de 2020 Cámara, por el cual se adicionan al artículo 310 de la Constitución Política Colombiana, normas especiales para la organización, funcionamiento, protección ambiental, cultural y étnica de los departamentos de Amazonas, Caquetá, Guainía, Guaviare, Putumayo y Vaupés.	1
PROYECTOS DE LEY	
Proyecto de ley número 002 de 2020 Cámara, por medio del cual se modifica el artículo 2° de la Ley 1814 de 2016.	8
Proyecto de ley número 003 de 2020 Cámara, por medio de la cual se crea la categoría del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículo particular intermediado por plataformas tecnológicas, y se dictan otras disposiciones.	13
Proyecto de ley Estatutaria número 004 de 2020 Cámara, por medio de la cual se genera un alivio al sector agropecuario, para el pequeño productor, jóvenes, mujeres rurales y víctimas.	20
Proyecto de ley número 005 de 2020 Cámara, por medio de la cual se amplía la licencia de maternidad o paternidad durante las declaratorias de emergencia y se dictan otras disposiciones.	22