



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - N° 489

Bogotá, D. C., lunes, 24 de mayo de 2021

EDICIÓN DE 25 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

## PONENCIAS

### INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 602 DE 2021 CÁMARA

*por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política tarifaria de los peajes en la infraestructura de transporte.*

Bogotá, 21 de mayo de 2021

Presidente  
**OSWALDO ARCOS BENAVIDES**  
Comisión Sexta Cámara de Representantes.  
Congreso de la República.  
Ciudad

**Referencia:** Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 602 de 2021 Cámara, "Por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política tarifaria de los peajes en la infraestructura de transporte".

Respetado Presidente.

En cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, por medio del presente escrito nos permitimos rendir informe de ponencia positiva para primer debate al proyecto de ley de la referencia.

#### TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El pasado 26 de abril de 2021 fue radicado en la Secretaría General de la Cámara, el Proyecto de Ley No. 602 de 2021 Cámara. La iniciativa tiene como autores a los Honorables Representantes Fabián Díaz Plata, Rodrigo Rojas Lara, León Fredy Muñoz, Mauricio Andrés Toro, Carlos Eduardo Acosta, Edwin Fabian Orduz, John Jairo Roldán Avendaño, Andrés Calle, Aquileo Medina Arteaga, Wilmer Leal, Alejandro Vega, María José Pizarro Rodríguez, Karina Rojano; y a los Honorables Senadores Jorge Eliécer Guevara, Aida Avella Esquivel y Criselda Lobo Silva.

Por designación de la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Sexta Constitucional de la Cámara se nombraron como ponentes para el estudio de esa iniciativa legislativa a los H.R. Rodrigo Rojas (coord. ponente), León Fredy Muñoz y Aquileo Medina.

#### 1. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Este proyecto de ley de conformidad con el texto radicado tiene por objeto crear "lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales", al modificar la Ley 105 de 1993, la Ley 1508 de 2012 y

#### 2. MODIFICACIONES AL PROYECTO

El texto propuesto contiene las modificaciones propuestas al proyecto de ley:

Articulado original del proyecto	Articulado propuesto para primer debate	Justificación de la modificación
<p><b>Proyecto de Ley No. 602 de 2021</b></p> <p>"Por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política</p>	<p><b>Proyecto de Ley No. 602 de 2021</b></p> <p>"Por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política</p>	<p>Si bien los aspectos tarifarios son fundamentales en el proyecto, la iniciativa prevé disposiciones en otros asuntos relacionados con los peajes como son: las distancias mínimas y la</p>

<p>tarifaria de los peajes en la infraestructura de transporte".</p>	<p>tarifaria de los peajes en la infraestructura de transporte".</p>	<p>prohibición de peajes internos, por lo tanto se propone una denominación general.</p>	<p>y que no permitan el uso total y completo de la vía.</p>	<p>trazado de la concesión o el mantenimiento que requieran estos elementos y que no permitan el uso total y completo de la vía.</p>	<p>Ministerio de Transporte y el DNP dicten directrices frente a la correcta destinación de los recursos provenientes del recaudo de peajes, en vista de que la ausencia de estos lineamientos son un hallazgo frecuente de la Contraloría General de la República.</p>
<p><b>ARTÍCULO 1. Objeto.</b> La presente ley crea lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales.</p>	<p>Sin cambios</p>			<p><b>La reglamentación deberá establecer mecanismos, directrices y controles sobre la ejecución, distribución y control de los recursos provenientes del recaudo de peajes, en cumplimiento al artículo 22 del Ley 105 de 1993.</b></p>	
<p><b>ARTÍCULO 2. Lineamientos de la estructura tarifaria de peajes.</b> El Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación expedirán dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta ley, una reglamentación marco que estructure una fórmula tarifaria unificada para los peajes y su variación anual, en función de las externalidades generadas por el tránsito vehicular, el estado de la infraestructura según la estimación del Invia y de la ANI, el uso efectivo de la infraestructura y la recuperación de los costos de operación y mantenimiento.</p> <p>Además, la reglamentación deberá establecer la distancia mínima entre las casetas de peajes, de manera que esta nunca sea menor a 150 kilómetros.</p> <p>Sin perjuicio de otros indicadores, en la reglamentación se tendrán en cuenta los siguientes indicadores para constatar el uso efectivo de la vía: reducción de dos a un carril, el uso de carreteras secundarias diferentes al trazado de la concesión o el mantenimiento que requieran estos elementos</p>	<p><b>ARTÍCULO 2. Lineamientos de la estructura tarifaria de peajes.</b> El Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación expedirán dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta ley, una reglamentación marco que estructure una fórmula tarifaria unificada para los peajes y su variación anual, en función de las externalidades generadas por el tránsito vehicular, el estado de la infraestructura según la estimación del Invia y de la ANI, <u>la estructuración financiera de cada proyecto</u>, el uso efectivo de la infraestructura y la recuperación de los costos de operación, <u>desarrollo</u> y mantenimiento.</p> <p>Además, la reglamentación deberá establecer la distancia mínima entre las casetas de peajes, de manera que esta nunca sea menor a 150 kilómetros.</p> <p>Sin perjuicio de otros indicadores, en la reglamentación se tendrán en cuenta los siguientes indicadores para constatar el uso efectivo de la vía: reducción de dos a un carril, el uso de carreteras secundarias diferentes al</p>	<p>En la misma línea de la modificación al título del proyecto, se propone una denominación general para hacer referencia a los lineamientos que guiarán la política nacional de peajes, puesto que no se trata exclusivamente de asuntos tarifarios.</p> <p>Se sustituye el término "expedirán" por "desarrollarán" para evitar redundancia.</p> <p>Por otra parte, una de las variables que también se deberán tener en cuenta al momento de crear la fórmula tarifaria será la estructuración financiera de cada proyecto, ya que este es un aspecto clave y diferencial cuando se determina la tarifa.</p> <p>También, se adiciona la palabra "desarrollo", ya es uno de los elementos que se debe garantizar con los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, junto con el adecuado mantenimiento y operación de las carreteras, según lo establece el literal a) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993.</p> <p>Por último, se incluye un nuevo inciso con el propósito de que el</p>	<p><b>ARTÍCULO 3.</b> Modifíquese el Artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"<b>ARTÍCULO 21.</b> Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.</p> <p>Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.</p> <p>Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.</p>	<p><b>ARTÍCULO 3.</b> Modifíquese el Artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"<b>ARTÍCULO 21.</b> Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.</p> <p>Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.</p> <p>Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.</p>	<p>La modificación que se propone para este artículo consiste en precisar que una vez el particular revierta la infraestructura a la Nación, la tarifa del peaje deberá destinarse a cubrir los costos de mantenimiento, desarrollo y operación de la vía.</p> <p>Se plantea una reducción del 50% teniendo en cuenta que el artículo 22 de la Ley 105 de 1993 establece que la infraestructura a cargo del Invia —dentro de la que se encuentra la revertida por el particular a la Nación o a las entidades territoriales—, indica que el 50% del recaudo a título de peajes se destinará a mantenimiento, desarrollo y operación de la vía.</p> <p>En consecuencia, de ninguna manera se afectan los recursos necesarios para garantizar el buen estado de la carretera, el efecto de esta medida es la reducción de la tarifa final que pagará el usuario.</p>
<p>Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:</p> <p>a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;</p> <p>b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;</p> <p>c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;</p> <p>d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, el uso efectivo de la vía, el nivel de avance de las obras, el estado de la infraestructura y las características vehiculares y sus</p>	<p>Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:</p> <p>a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;</p> <p>b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;</p> <p>c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;</p> <p>d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, el uso efectivo de la vía, el nivel de avance de las obras, el estado de la infraestructura y las características vehiculares y sus</p>		<p>respectivos costos de operación, de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional; la tarifa del peaje deberá reducirse una vez el concesionario entregue la infraestructura a la Nación.</p> <p>e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p>f) El incremento anual de la tarifa del peaje no podrá ser superior al ciento por ciento (100%) del incremento que haya tenido el índice de precios al consumidor (IPC) en el año inmediatamente anterior.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3o.</b> Facúltase a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.</p>	<p>respectivos costos de operación, de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional; la tarifa del peaje deberá reducirse <u>en un 50%</u> una vez el concesionario entregue la infraestructura a la Nación <u>o a las entidades territoriales, estos recursos serán destinados a la rehabilitación y conservación de la vía.</u></p> <p>e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p>f) El incremento anual de la tarifa del peaje no podrá ser superior al ciento por ciento (100%) del incremento que haya tenido el índice de precios al consumidor (IPC) en el año inmediatamente anterior.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el</p>	

<p><b>PARÁGRAFO 4o.</b> Se entiende también las vías "Concesionadas".</p>	<p>Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3o.</b> Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.</p> <p><b>PARÁGRAFO 4o.</b> Se entiende también las vías "Concesionadas".</p>		<p>para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial. Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión deberá sujetarse a los principios contenidos en el artículo 21 de la presente ley y ajustarse a la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.</p> <p>La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.</p> <p>En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Los contratos a que se refiere el inciso 2o. del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a</p>	<p>para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial. Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión deberá sujetarse a los principios contenidos en el artículo 21 de la presente ley y ajustarse a la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.</p> <p>La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.</p> <p>En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Los contratos a que se refiere el inciso 2o. del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a</p>	
<p>Artículo nuevo.</p>	<p><b>ARTÍCULO 4.</b> Modifíquese el Artículo 22 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 22.- Destino de los recursos del peaje. En la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes, como mínimo será invertido el 50%, para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude y el excedente en la respectiva zona de influencia.</p> <p><u>En los eventos en que se trate de infraestructura vial que se revierte a la Nación o a las entidades territoriales, se seguirán las reglas previstas en el literal d) del artículo 21 de la presente ley."</u></p>	<p>De conformidad con la precisión agregada en el artículo anterior, se considera pertinente incluir que una vez el Invias retome la administración de la carretera, se deberá reducir la tarifa que paga el usuario para cubrir la rehabilitación y conservación de la vía, igual consideración aplica para las entidades territoriales.</p>	<p>La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.</p> <p>En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.</p>	<p>La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.</p> <p>En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.</p>	
<p><b>ARTÍCULO 4.</b> Modifíquese el Artículo 30 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 30. Del contrato de concesión. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares</p>	<p><b>ARTÍCULO 4-5.</b> Modifíquese el Artículo 30 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 30. Del contrato de concesión. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares</p>	<p>Ajuste de numeración.</p>	<p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Los contratos a que se refiere el inciso 2o. del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a</p>	<p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Los contratos a que se refiere el inciso 2o. del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a</p>	
<p>partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo 44 y el inciso 2o. del artículo 45 de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación."</p>	<p>partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo 44 y el inciso 2o. del artículo 45 de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación."</p>		<p>todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura. También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos. En estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, de acuerdo con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera. Los procesos de selección y las reglas para la celebración y ejecución de los contratos que incluyan esquemas de Asociación Pública Privada se registrarán por lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, salvo en las materias particularmente reguladas en la presente ley.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Sólo se podrán realizar proyectos bajo esquemas de Asociación Pública Privada cuyo monto de inversión sea superior a seis mil (6.000) SMMLV.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Aquellos sectores y entidades para las cuales existan normas especiales que regulen la vinculación de capital privado para el desarrollo de proyectos, continuarán rigiéndose por dichas normas o darán cumplimiento a lo previsto en la presente ley, una vez se encuentren reglamentadas las particularidades aplicadas en dichos sectores.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3o.</b> El Gobierno Nacional podrá</p>	<p>todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura. También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos. En estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, de acuerdo con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera. Los procesos de selección y las reglas para la celebración y ejecución de los contratos que incluyan esquemas de Asociación Pública Privada se registrarán por lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, salvo en las materias particularmente reguladas en la presente ley.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Sólo se podrán realizar proyectos bajo esquemas de Asociación Pública Privada cuyo monto de inversión sea superior a seis mil (6.000) SMMLV.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Aquellos sectores y entidades para las cuales existan normas especiales que regulen la vinculación de capital privado para el desarrollo de proyectos, continuarán rigiéndose por dichas normas o darán cumplimiento a lo previsto en la presente ley, una vez se encuentren reglamentadas las particularidades aplicadas en dichos sectores.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3o.</b> El Gobierno Nacional podrá</p>	
<p><b>ARTÍCULO 5.</b> Modifíquese el Artículo 33 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 33. Garantías de ingreso. Para obras de infraestructura de transporte, por el sistema de concesión, la entidad concedente podrá establecer garantías de ingresos mínimos utilizando recursos del presupuesto de la entidad respectiva. Igualmente, se establecerá que cuando los ingresos sobrepasen el máximo, los ingresos adicionales deberán ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen o ser llevados a reducir el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial."</p>	<p><b>ARTÍCULO 5-6.</b> Modifíquese el Artículo 33 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 33. Garantías de ingreso. Para obras de infraestructura de transporte, por el sistema de concesión, la entidad concedente podrá establecer garantías de ingresos mínimos utilizando recursos del presupuesto de la entidad respectiva. Igualmente, se establecerá que cuando los ingresos sobrepasen el máximo, los ingresos adicionales deberán ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen o ser llevados a reducir el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial."</p>	<p>Ajuste de numeración.</p>	<p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Sólo se podrán realizar proyectos bajo esquemas de Asociación Pública Privada cuyo monto de inversión sea superior a seis mil (6.000) SMMLV.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Aquellos sectores y entidades para las cuales existan normas especiales que regulen la vinculación de capital privado para el desarrollo de proyectos, continuarán rigiéndose por dichas normas o darán cumplimiento a lo previsto en la presente ley, una vez se encuentren reglamentadas las particularidades aplicadas en dichos sectores.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3o.</b> El Gobierno Nacional podrá</p>	<p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Sólo se podrán realizar proyectos bajo esquemas de Asociación Pública Privada cuyo monto de inversión sea superior a seis mil (6.000) SMMLV.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Aquellos sectores y entidades para las cuales existan normas especiales que regulen la vinculación de capital privado para el desarrollo de proyectos, continuarán rigiéndose por dichas normas o darán cumplimiento a lo previsto en la presente ley, una vez se encuentren reglamentadas las particularidades aplicadas en dichos sectores.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3o.</b> El Gobierno Nacional podrá</p>	
<p><b>ARTÍCULO 6.</b> Modifíquese el Artículo 3 de la Ley 1508 del 2012, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 3o. <b>Ámbito de aplicación.</b> La presente ley es aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades</p>	<p><b>ARTÍCULO 6-7.</b> Modifíquese el Artículo 3 de la Ley 1508 del 2012, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 3o. <b>Ámbito de aplicación.</b> La presente ley es aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades</p>	<p>Ajuste de numeración.</p>	<p><b>PARÁGRAFO 3o.</b> El Gobierno Nacional podrá</p>	<p><b>PARÁGRAFO 3o.</b> El Gobierno Nacional podrá</p>	

<p>reglamentar las condiciones para el cumplimiento de la disponibilidad, los niveles de servicio, estándares de calidad, garantía de continuidad del servicio y más elementos que se consideren necesarios para el desarrollo de los esquemas de Asociación Pública Privada a que se refiere la presente ley, pudiendo aplicar criterios diferenciales por sectores.</p>	<p>reglamentar las condiciones para el cumplimiento de la disponibilidad, los niveles de servicio, estándares de calidad, garantía de continuidad del servicio y más elementos que se consideren necesarios para el desarrollo de los esquemas de Asociación Pública Privada a que se refiere la presente ley, pudiendo aplicar criterios diferenciales por sectores.</p>		<p>agropecuario y transportador de Colombia.</p> <p>Vale decir que la reestructuración a la política de peajes fue una de las peticiones más recurrentes en las audiencias públicas adelantadas por la Cámara de Representantes durante la segunda semana de mayo de 2021, en el marco de la crisis nacional, con el propósito de escuchar al Comité del Paro, los gremios, las autoridades regionales y a la ciudadanía.</p> <p>Así que, atendiendo a las fundadas críticas de los colombianos de todas las vertientes políticas y sectores económicos, esta iniciativa busca ofrecer soluciones a los aspectos más críticos, en un escenario de pandemia y buscando la reactivación económica.</p> <p>Por otra parte, se anota que esta una iniciativa totalmente diferente a los proyectos que sobre el mismo tema se han radicado en ocasiones anteriores. En esta oportunidad se ha trabajado en ofrecer propuestas consensuadas que logren dar fin a la grave situación y a los abusos que se cometen con las tarifas, los incrementos y la cantidad de estaciones de peaje a lo largo del territorio, para ello, el proyecto propone partir sobre lo construido al reformar las normas vigentes relacionadas con infraestructura vial, concesiones y Asociaciones Público Privadas – APP, es decir, las Leyes 105 de 1993 y 1508 de 2012, con el fin de garantizar cohesión normativa y seguridad jurídica.</p> <p>El proyecto busca la articulación institucional a nivel nacional por lo que las entidades llamadas a construir la política en materia de peajes serán el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación – DNP, debido a que son las entidades técnicas especializadas en el sector de transporte y el diseño de políticas públicas, respectivamente.</p> <p>Es oportuno aclarar que esta iniciativa no establece una tarifa única, sino que insta a que las entidades mencionadas previamente desarrollen una fórmula tarifaria, que además de los aspectos técnicos y financieros propios de cada proyecto, tenga en cuenta como variables, el estado y el uso efectivo de la infraestructura.</p> <p>También se plantea que el incremento anual de las tarifas nunca supere el IPC decretado el año anterior por el DANE, ya que aumentos superiores a este índice afectan considerablemente la capacidad económica y adquisitiva de los usuarios de las vías, incrementa los precios de los productos de consumo de los hogares, y a un nivel agregado, perjudica la competitividad del país.</p> <p>Asimismo, buscando garantizar el buen estado de las carreteras y con el propósito de no afectar excesivamente a quienes transitan diariamente por estas, una medida idónea, moderada y necesaria es la reducción de las tarifas de los peajes a los costos de rehabilitación y reparación de la vía, una vez se reverta la infraestructura a la Nación o a las entidades territoriales.</p> <p><b>Consideraciones generales</b></p> <p>Expuesto lo anterior, la presente justificación del proyecto de ley está compuesta por tres (3) apartes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3.1. Objeto del proyecto de ley</li> <li>3.2. De la regulación y el estado de los peajes en Colombia.</li> <li>3.3. Explicación del articulado propuesto en la ponencia</li> </ol>
<p><b>ARTÍCULO 7. Reducción del incremento tarifario en los peajes.</b> Durante la vigencia de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, y hasta por un (1) año más, se reducirá al IPC decretado por el DANE para el 2020, el incremento en las tarifas de los peajes en todo el territorio nacional.</p>	<p><b>ARTÍCULO 7. Reducción del incremento tarifario en los peajes.</b> Durante la vigencia de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, y hasta por un (1) año más, se reducirá al IPC decretado por el DANE para el 2020, el incremento en las tarifas de los peajes en todo el territorio nacional.</p>	<p>Ajuste de numeración.</p>	
<p><b>ARTÍCULO 8. Informe al Congreso.</b> En el informe anual al Congreso de la República que debe rendir el Ministerio de Transporte, se deberá incluir un acápite que presente la evolución de las tarifas de peajes, sus incrementos anuales, el número de casetas en operación, la entidad a cargo y la distribución geográfica de estas.</p>	<p><b>ARTÍCULO 8. Informe al Congreso.</b> En el informe anual al Congreso de la República que debe rendir el Ministerio de Transporte, se deberá incluir un acápite que presente la evolución de las tarifas de peajes, sus incrementos anuales, el número de casetas en operación, la entidad a cargo y la distribución geográfica de estas.</p>	<p>Ajuste de numeración.</p>	
<p><b>ARTÍCULO 9. Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación.</p>	<p><b>ARTÍCULO 9. Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación y <b>deroga todas las normas que le sean contrarias.</b></p>	<p>Ajuste de numeración y adición de la derogatoria expresa de las normas contrarias.</p>	

**3. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY**

Comentarios iniciales

El Proyecto de Ley 602 de 2021 representa un necesario avance en la urgente discusión que debe darse en el país en materia de peajes, teniendo en cuenta la justa inconformidad de los habitantes del país, y los reclamos que año a año presentan los sectores

vida de las personas, de un lado, permite que los habitantes del territorio se puedan desplazar en vías adecuadas y de calidad; y de otro, posibilita que los productos nacionales e importados puedan llegar a los hogares, y que los bienes producidos en el país puedan llegar a otros destinos, de forma que también es un elemento clave del desarrollo económico.

Desafortunadamente, a pesar de su relevancia, según las cifras del Foro Económico Mundial – WEF, Colombia se ubicó en el puesto 102 de entre 141 países en el *ranking* de calidad de carreteras, que hace parte del Índice Global de Competitividad del 2019<sup>1</sup>. Esto se debe a que el país aún acumula un rezago histórico significativo por la falta de inversión en infraestructura de transporte, razón por la que, desde principios de la década de los noventa, el país empezó a ajustar el marco normativo para poder impulsar este tipo de proyectos.

Sin perjuicio de otras disposiciones aplicables, las principales normas que determinan el desarrollo de infraestructura de transporte en Colombia son la Ley 80 de 1993 (“Estatuto General de Contratación de la Administración Pública”), la Ley 105 de 1993 (“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”), la Ley 1508 de 2012 (“Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas”) y la Ley 1682 de 2013 (“Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte”).

**La Descentralización de la Infraestructura vial y la responsabilidad de apropiación de recursos presupuestales para la conservación, rehabilitación y mantenimiento de vías.**

La Ley 105 de 1993, “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”, fue una de las primeras normativas que materializó el proceso de descentralización de la red vial, pues definió la composición de la infraestructura vial en los diferentes niveles administrativos y precisó las funciones y responsabilidades correspondientes a cada una.

Así pues, en primera medida, la Ley 105 de 1993, definió la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, en los siguientes términos:

Artículo 12. Definición de integración de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de éste con los demás países. Esta infraestructura está constituida por:

1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios:
  - a. Las carreteras cuyos volúmenes de tránsito sean superiores a aquellas que sirven hasta un 80% del total de la red vial de carreteras.
  - b. Las carreteras con dirección predominante sur-norte, denominadas troncales, que inician su recorrido en las fronteras internacionales y terminan en los puertos del Atlántico o en fronteras internacionales.
  - c. Las carreteras que unen las troncales anteriores entre sí, denominadas transversales, cuyo volumen de tránsito esté justificado, según el contenido del literal a, que comuniquen con los países limítrofes o con los puertos de comercio internacional.
  - d. Las carreteras que unen las capitales de departamento con la red conformada con los anteriores criterios, de acuerdo con su factibilidad técnica y económica, esta conexión puede ser de carácter intermodal.
  - e. Las vías para cuya construcción se ha comprometido el Gobierno Nacional con gobiernos extranjeros mediante convenios o pactos internacionales.

Con el propósito de que se promueva la transferencia de las vías que están hoy a cargo de la Nación hacia los departamentos, el Ministerio de Transporte adoptará los mecanismos necesarios para que la administración, conservación y rehabilitación de esas vías, se pueda adelantar por contrato.

Las carreteras nacionales podrán convertirse en departamentales a petición del departamento respectivo, si éste demuestra la capacidad para su rehabilitación y conservación. (...)

En concordancia con lo anterior, el artículo 16 de la ley en comento establece que forman parte de la infraestructura de transporte a cargo de los departamentos, los siguientes tipos de vías:

- a. Las vías que eran de propiedad de los Departamentos antes de la expedición de la ley;
- b. Las vías que eran responsabilidad de la Nación - Fondo Vial Nacional o del Fondo Nacional de Caminos Vecinales - y que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en la ley, les transfirió mediante convenio a los departamentos.
- c. Aquellas que en el futuro sean departamentales.
- d. Las vías que comunican entre sí dos cabeceras municipales, así como la porción territorial correspondiente de las vías interdepartamentales que no sean parte de la red nacional.
- e. Las vías alternas que se le transfieran con ocasión de la construcción de una variante de una carretera Nacional, si a juicio del Ministerio de Transporte reúne las características de ésta.

Por su parte, el artículo 17 de la Ley 105, dispone que hacen parte de la infraestructura vial distrital y municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del distrito o municipio y, al igual que en el caso anterior, las vías alternas que se le transfieran cuando se acometa la construcción de una vía nacional o departamental. Así mismo, la descentralización de las competencias en materia de infraestructura vial, además de trasladar la “propiedad” de las vías a las entidades territoriales, trajo consigo la responsabilidad de apropiar, en los respectivos niveles administrativos, los recursos presupuestales que se requieren para la conservación, rehabilitación y mantenimiento de estas.

De tal manera, el artículo 19 de la Ley 105 de 1993, señala:

Artículo 19. Constitución y conservación. Corresponde a la Nación y a las entidades territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente Ley<sup>1</sup>.

En concordancia con lo expuesto, la Nación y las entidades territoriales están en la obligación de incorporar dentro de su plan de desarrollo e inversiones, proyectos y obras para garantizar la sostenibilidad y transitable de las vías bajo su responsabilidad, según las competencias asignadas en dicha ley y de apropiar en sus respectivos presupuestos las partidas que se requieran para el efecto.

Así mismo, dispone el artículo 20 de la Ley 105 de 1993:

Artículo 20. Planeación e identificación de prioridades de la infraestructura de transporte. Corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del orden nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las entidades territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción.

Para estos efectos, la Nación y las entidades territoriales harán las apropiaciones presupuestales con recursos propios y con aquellos que determine esta Ley.

En el mismo sentido, el capítulo III de la Ley 105 de 1993 faculta a la Nación y a las entidades territoriales para que además de los recursos que se incluyan en el presupuesto de inversión de cada entidad, financien la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a su cargo, a través del cobro de peajes, tarifas, tasas o contribuciones de valorización. Particularmente, el artículo 21 *ibidem* indica que:

<sup>1</sup> World Economic Forum - WEF, *The Global Competitiveness Report*, 2019. Disponible en: [http://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf](http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf)

Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.  
 Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.  
 Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas (...).

A renglón seguido, la norma establece los principios que se deberán observar para la fijación del cobro de peajes:

- a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;
  - b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que presten funciones de Policía Judicial;
  - c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;
  - d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación;
  - e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.
- Parágrafo 1o. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.  
 Parágrafo 2o. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las motocicletas y bicicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.  
 Parágrafo 3o. Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.  
 Parágrafo 4o. Se entiende también las vías "Concesionadas".

La norma arriba citada dispone las principales excepciones al cobro de la tarifa de peaje, y establece que la fijación del valor de la tasa será diferencial pues dependerá de las distancias recorridas, el tipo de vehículos que transitan y los costos de operación, asimismo, determina que se deberá tener en cuenta un criterio de equidad fiscal.

En lo que corresponde a las vías concesionadas a cargo de la Nación o de las entidades territoriales, el artículo 30 de la Ley 105 de 1993 dispone lo siguiente:

Artículo 30. Del contrato de concesión. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.  
 Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas

sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes. (...).  
 Parágrafo 1o. Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado. (...).  
 Parágrafo 3o. Bajo el esquema de concesión, los ingresos que produzca la obra dada en concesión, serán asignados en su totalidad al concesionario privado, hasta tanto éste obtenga dentro del plazo estipulado en el contrato de concesión, el retorno al capital invertido. El Estado recuperará su inversión con los ingresos provenientes de la operación una vez culminado el período de concesión.

Por lo tanto, la Nación y las entidades territoriales podrán financiar la infraestructura de transporte concesionada con recursos de su respectivo presupuesto, peajes y/o valorización. En el contrato de concesión se deberá establecer la fórmula para la recuperación de la inversión.

Se destaca que mediante esta modalidad contractual, los ingresos provenientes de la operación de la obra serán asignados en su totalidad al concesionario, hasta que este obtenga el retorno esperado por la inversión dentro del plazo pactado en el contrato. Una vez termine el período de la concesión, la Nación o la entidad territorial, según corresponda, podrá recuperar su inversión con la operación de la obra.

Ahora bien, es necesario precisar qué autoridades son las encargadas de adelantar la administración en la ejecución de los proyectos de infraestructura vial, habida cuenta de las anteriores consideraciones. Así las cosas, encontramos dos grandes bloques en cuanto a la administración de las obras de infraestructura vial, principalmente marcado por los diferentes niveles administrativos, así, en primer lugar es posible identificar las vías que corresponden a la Nación, divididas en vías concesionadas y no concesionadas; y en otro bloque a las vías que corresponden a los departamentos, municipios y distritos.

**De las vías de la Red Vial Nacional**

De las vías no concesionadas de la Red Vial Nacional

Por un lado, el Instituto Nacional de Vías — INVIAS - es un Establecimiento Público del Orden Nacional, adscrito al Ministerio de Transporte, creado por el Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992, cuyo objeto es "[l]a ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte".

El INVIAS no suscribe contratos de concesión ni de APP para la ejecución de obras de infraestructura vial, que se requieran para la construcción, mantenimiento, mejoramiento y conservación de la red vial nacional, pues su función es la de adelantar dichas obras, por medio de la suscripción de contratos bajo la modalidad de obra pública, prevista en el Estatuto de Contratación Administrativa.

En tal sentido, los contratos celebrados por el INVIAS, se rigen por el artículo 32 de la Ley 80 de 1993 que define el contrato de obra pública como aquél que celebren las Entidades Estatales para la construcción, mantenimiento, instalación y en general para la realización de cualquier otro trabajo material sobre bienes inmuebles. Y por tratarse de infraestructura de transporte estos procesos de contratación se rigen por las Leyes 80 de 1993, 1150 de 2007, 1474 de 2011 y 1682 de 2013.

Adicional a ello, el artículo 22 de la Ley 105 de 1993 señala lo siguiente: "*Destino de los recursos del peaje. En la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes, como mínimo será invertido el 50%, para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude y el excedente en la respectiva zona de influencia*".

Asimismo, el INVIAS mediante el recaudo del valor de la tasa de peaje dota a la Nación de

parte de los recursos necesarios para ejecutar los proyectos viales que permitan brindar adecuados niveles de servicio a los usuarios de la infraestructura vial nacional, con inversiones en mantenimiento, conservación y mejoramiento de la infraestructura vial a cargo del INVIAS.

De las vías concesionadas de la Red Vial Nacional

Por otra parte, los numerales 1 y 5 del artículo 4 del Decreto 4165 de 2011, establecen que le corresponde a la Agencia Nacional de Infraestructura, identificar, evaluar la viabilidad, y proponer iniciativas de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el desarrollo de la infraestructura de transporte y de los servicios conexos y relacionados, así como elaborar los estudios para definir los peajes, tasas, tarifas, contribución de valorización y otras modalidades de retribución por el diseño, construcción, operación, explotación, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura relacionada con los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo.

Con fines ilustrativos, debe aclararse que las concesiones deben entenderse como una especie dentro del género de Asociaciones Público Privadas, como lo establece el artículo 2º de la Ley 1508 de 2012 en los siguientes términos:

Las concesiones de que trata el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, se encuentran comprendidas dentro de los esquemas de Asociación Público Privadas(...).

Por su parte, el numeral 4º del artículo 32 de la Ley 80 de 1993 define los contratos de concesión como:

[L]os que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden.

Ahora bien, el artículo 1º de la Ley 1508 de 2012 definió las Asociaciones Público Privadas como "un instrumento de vinculación de capital privado, que se materializan en un contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica de derecho privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados, que involucra la retención y transferencia de riesgos entre las partes y mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio".

Aplicable, según el artículo 3º de la Ley 1508 de 2012, a "todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura. También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos".

Con base en las anteriores consideraciones, a continuación se relacionan algunas diferencias existentes entre el Régimen de concesiones y el Régimen de la Ley 1508 de 2012<sup>2</sup>:

Régimen de concesiones	Régimen de la Ley 1508 de 2012
No hay lugar a iniciativa privada.	Pueden ser de iniciativa pública o privada.
La retribución puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue al concesionario en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual, entre otras posibilidades.	La remuneración está condicionada a la disponibilidad de la infraestructura, al cumplimiento de niveles de servicio, y estándares de calidad en las distintas etapas del proyecto. Lo anterior implica que deben incluirse indicadores de calidad para medir el desempeño del contratista.
El plazo es el que se haya pactado en el contrato, y debe conciliar la expectativa del concesionario de amortizar la inversión y la obligación del Estado de no imponer restricciones a la competencia más allá de lo necesario.	Los contratos de APPs tienen un plazo máximo de treinta (30) años, incluidas prórrogas, a menos que se requiera un plazo mayor, caso en el cual se requiere de un concepto previo favorable del CONPES.
Se puede pactar el pago de anticipo.	No es posible pactar anticipo en este tipo de contratos.
Los aportes estatales se empezian a hacer desde la etapa de construcción.	Los aportes estatales se hacen sólo a partir de la etapa de operación y mantenimiento.
Las adiciones no pueden ser superiores al 50% del valor inicial.	En el caso de APP's de iniciativa pública o de iniciativa privada que requieren desembolso de recursos públicos, las adiciones de recursos públicos no pueden superar el 20% del valor del contrato inicialmente pactado.

Los contratos de concesión y de APP para construcción de infraestructura vial, se encuentran a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, y llevan ligado el valor de las tarifas de peaje a la ejecución de las obras, con fundamento en el modelo financiero con el cual el inversionista privado obtiene en el desarrollo del proyecto la retribución de la inversión realizada, exclusivamente sobre las obligaciones que le son exigibles en virtud del contrato celebrado y de su propio modelo financiero, de su absoluta responsabilidad y riesgo.

El Documento CONPES 3760 de 2013 "Proyectos viales bajo el esquema de Asociaciones Público Privadas: cuarta generación de concesiones viales" traza en los siguientes términos el horizonte de los nuevos proyectos:

Es importante mencionar que **el desarrollo de obras de importante magnitud como las que se derivan del programa de cuarta generación de concesiones viales, requieren (sic) de un mecanismo de generación de ingresos propios de los proyectos, que principalmente de derivan de los ingresos de peaje**, lo cual implica el pago por el uso de la infraestructura, para cubrir la construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura. **Lo anterior implica que dentro de las estructuraciones se tienen previstas la instalación de nuevas casetas de peaje, y en algunos casos el reajuste de tarifas en peajes existentes**, lo que requiere de una gestión social importante por parte de la ANI en coordinación con las autoridades locales, para que se concreten dichas fuentes de recursos.

<sup>2</sup> Procuraduría General de la Nación. Todo lo que necesitas saber sobre las Asociaciones Público Privadas de Iniciativa Privada. Primera Edición, 2015, págs. 14 y 15. Disponible en: <https://www.procuraduria.gov.co/porta/media/file/AsociacionesPublicasPrivadas.pdf>

(...)

Según las estimaciones iniciales realizadas por la ANI, el programa de cuarta generación de concesiones viales (4G), contempla una inversión aproximada de \$47 billones de pesos constantes de 2012 (CAPEX) a ser ejecutada en un periodo de 8 años a partir de su contratación, así como la operación y el mantenimiento de la infraestructura por periodos entre 25 y 30 años. Esta inversión y la operación y mantenimiento de la infraestructura concesionada serían retribuidas con ingresos por recaudos de peajes y por aportes públicos provenientes del Presupuesto General de la Nación<sup>3</sup>. (Subrayado y negrilla fuera de texto).

En otras palabras, desde el diseño de las concesiones viales de cuarta generación (4G) se planteó que los ingresos de peaje y los aportes del Presupuesto Nacional financiarían la estructuración financiera de este tipo de obras.

El porcentaje que corresponde a una y otra fuente de ingresos varía en cada proyecto, pero puede afirmarse que en las APP de iniciativa pública, la participación del recaudo de peajes se encuentra entre 40% y el 62%; mientras que en las APP de iniciativa privada, el 100% de los recursos proviene de los ingresos de peaje<sup>4</sup>. En palabras del entonces presidente de la ANI, Luis Fernando Andrade “[e]n promedio son necesarios aportes de la Nación de 2.5 billones de pesos anuales por 25 años, que serán compensados por un valor equivalente de impuestos adicionales. Los peajes, sin embargo, son la columna vertebral del programa de Autopistas de 4G”<sup>5</sup>.

Esa es sin duda una de las principales críticas al modelo de financiación actual de la infraestructura de transporte.

Competencia para establecer las tarifas de peajes

El Decreto 087 de 2011 “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias” establece:

Artículo 6°. Funciones del Despacho del Ministro de Transporte. Son funciones del Despacho del Ministro de Transporte, además de las señaladas por la Constitución Política y la ley, las siguientes:

- 6.14. Emitir, en su calidad de suprema autoridad del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte, concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación, los departamentos, distritos y municipios.
- 6.15. Establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los modos de transporte, excepto el aéreo(...).

De tal manera, el Ministerio de Transporte es quien establece los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de infraestructura, teniendo en consideración, por un lado, los estudios de la ANI para definir los peajes, tasas, tarifas, contribución de valorización y otras modalidades de retribución por el diseño, construcción, operación, explotación, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura relacionada con los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo y lo propio de aquellos que están a cargo del INVÍAS.

De las vías de la Red Vial Territorial

<sup>3</sup> Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES, Documento CONPES 3760 “Proyectos viales bajo el esquema de Asociaciones Público Privadas: cuarta generación de concesiones viales”, 2013, págs. 52 y 61. Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Compes/Econ/C3%20B3micos/3760.pdf>

<sup>4</sup> El Espectador, Agencia Nacional de Infraestructura-ANI, *Los peajes están por las nubes! Esto responde el Gobierno*, 22 de enero de 2021. Disponible en: <https://www.semana.com/economia/articulo/los-peajes-están-por-las-nubes-esto-responde-el-gobierno/202119/>

<sup>5</sup> Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, “Los peajes en las autopistas de 4g - el pago de peajes nos permite ahorrar dinero y tiempo, 26 de noviembre de 2015. Disponible en: <https://www.ani.gov.co/articulo/los-peajes-en-las-autopistas-de-4g-el-pago-de-peajes-nos-permite-ahorrar-dinero-y-tiempo>

Como se presentó anteriormente, el artículo 16 de la Ley 105 de 1993 precisa el alcance de la infraestructura de transporte a cargo de los departamentos y el artículo 17 *ibidem* indica el tipo de vías que hacen parte de la infraestructura de transporte de los municipios y distritos.

Por otra parte, el artículo 30 de la Ley 105 de 1993 establece que los departamentos, municipios y distritos podrán valerse del contrato de concesión para que los particulares construyan, rehabiliten y conserven las vías de las que son titulares. Para ello, podrán establecer peajes y/o valorización.

En el primer caso, las entidades territoriales deberán establecer la fórmula de recuperación de la inversión en el contrato, ahora bien, a diferencia de lo dispuesto en el artículo 21 de la misma ley, en esta norma no se establecen criterios para que la entidad fije el valor de la tasa correspondiente al cobro de peaje.

**Consideraciones sobre el recaudo de peajes**

Dicho lo anterior, es creciente la inconformidad de la ciudadanía con las tarifas de los peajes, los incrementos anuales y las distancias entre las casetas de peajes, como se desarrolla enseguida.

En primer lugar, se conoce que a enero de 2021, el país cuenta con 177 casetas de peaje, de estas, 100 están a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, 45 a cargo del INVÍAS y las restantes a cargo de los departamentos, distritos y municipios. Es por lo anterior, que la proliferación de peajes en las carreteras del país ha sido motivo del rechazo generalizado por los usuarios.

Uno de los casos que más llama la atención es el de la vía Bogotá – Villavicencio, donde en apenas 117 kilómetros hay cuatro estaciones de peaje, pero además, entre las casetas de Puente Quetame y Boquerón II distan apenas 35 kilómetros y entre las de Pipiral y Puente Quetame hay tan solo 27.8 kilómetros de distancia. De igual manera, es muy dicente la cercanía entre las casetas de peaje de Río Bogotá y Mondoñedo, solo separadas por 19.4 kilómetros.

También es notoria la concentración exacerbada de peajes en algunos departamentos, como es el caso de Cundinamarca, Antioquia y Valle del Cauca, y esa densidad en ciertas zonas del país plantea interrogantes, por ejemplo, ¿a qué se debe que en los 341 kilómetros que separan a Medellín y Turbo solo haya un peaje, mientras que entre Tunja e Ibagué hay 6 peajes (340 kilómetros), y entre Manizales y Cali hay 7 peajes (258 kilómetros)?, ¿por qué hay 12 estaciones de peaje entre Bogotá y Cartagena (1050 kilómetros), pero entre Cali y Bogotá (464 kilómetros), donde la distancia es mucho menor, hay 10 peajes?

Ahora bien, esta situación que tanto lamentan los colombianos ya había sido anunciada por el presidente de la ANI en 2012: “Y en cuanto a los peajes, sí le digo una cosa: la infraestructura es cara y hay que pagarla. En el programa que vamos a sacar nosotros, vamos a tener peajes cada 40 kilómetros, que es lo que permite la ley, y se van a tener las tarifas que permite la ley”<sup>6</sup>.

Por otra parte, las cifras indican que “[d]e 2014 hasta 2020, la ANI ha recaudado en peajes más de \$18 billones (\$18.465.056.990.155) y que el INVÍAS ha recaudado, desde 1994, más de \$8 billones (\$8.346.436.969.927). Es decir, a través de peajes, se han recaudado más de \$26 billones en Colombia, una cifra a la que le faltan muchos ceros porque no incluyen los peajes administrados por los departamentos”<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> Agencia Nacional de Infraestructura-ANI. (22 de Enero de 2021). ¡Los peajes están por las nubes! Esto responde el presidente del Gobierno. (R. Semana, Entrevistador) Obtenido de <https://www.semana.com/economia/articulo/los-peajes-están-por-las-nubes-esto-responde-el-gobierno/202119/>

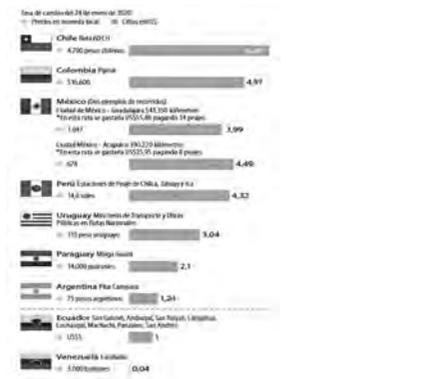
<sup>7</sup> Cuartas Rodríguez, Pilar, “En Colombia hay 177 peajes y han recaudado más de \$26 billones”, El Espectador, 13 de febrero de 2021. Disponible en: <https://www.elespectador.com/noticias/investigacion/en-colombia-hay-177-peajes-y-han-recaudado-mas-de-26-billones/>



Fuente: Cuartas Rodríguez, Pilar, “En Colombia hay 177 peajes y han recaudado más de \$26 billones”, El Espectador, 13 de febrero de 2021. Disponible en: <https://www.elespectador.com/noticias/investigacion/en-colombia-hay-177-peajes-y-han-recaudado-mas-de-26-billones/>

Las elevadas tarifas son otro de los reparos frecuentes por parte de los usuarios de las vías, teniendo en cuenta que el promedio anual del recaudo por fuente de peajes es cercano a los \$3,5 billones de pesos. El año pasado por la movilización de vehículos en las vías concesionadas, la Agencia Nacional de Infraestructura recaudó más de \$2,1 billones, y en el 2019, recaudó cerca de \$2,8 billones<sup>8</sup>.

En un estudio reciente “tras consultar las tarifas en los Ministerios de Transporte o el equivalente de esa entidad en México y en cada uno de los principales países de Sudamérica se concluyó que los peajes más caros de la región se encuentran en Chile, (US\$6,07) Colombia (US\$4,97) y México (US\$4,49)”<sup>9</sup>, como lo evidencia la siguiente gráfica<sup>10</sup>:



Fuente: La República. “En Chile, Colombia y México se encuentran los precios de peajes más caros de la región”, 27 de Enero de 2020. Disponible en: <https://www.larepublica.co/globoeconomia/en-chile-colombia-y-mexico-se-encuentran-los-peajes-mas-caros-de-la-region-2956368>

Un caso muy ilustrativo es el de Ecuador, ya que también cuenta con una topografía montañosa y condiciones económicas similares a las de Colombia, pero que se ubica como uno de los países con la mejor calidad de carreteras de América Latina<sup>11</sup> y que además cuenta con las tarifas de peaje más bajas de la región. Así, en las rutas que parten de la ciudad de Guayaquil hacia Ambato, Sargentillo, Esmeraldas, Quevedo, Cuenca, Ibarra, Tulcán y Huaquillas se constata que este año en las estaciones de peaje, los vehículos más livianos pagan apenas 2 dólares y los vehículos de seis o más ejes tan solo pagan 6 dólares<sup>12</sup>.

Esta situación es preocupante porque los usuarios del país no encuentran que las altas tarifas guarden correspondencia con el servicio y con el estado de las vías, y también porque sin duda este factor le resta competitividad a Colombia, encarece el transporte y por lo tanto, eleva los precios de los productos que adquiere el consumidor final.

Las siguientes tablas dan cuenta de las tarifas más altas en los peajes a cargo de la ANI y del INVÍAS, para cada una de las categorías:

<sup>8</sup> Cuartas Rodríguez, Pilar, “En Colombia hay 177 peajes y han recaudado más de \$26 billones”, El Espectador, 13 de febrero de 2021. Disponible en: <https://www.semana.com/economia/articulo/los-peajes-están-por-las-nubes-esto-responde-el-gobierno/202119/>

<sup>9</sup> La República. “En Chile, Colombia y México se encuentran los precios de peajes más caros de la región”, 27 de Enero de 2020. Disponible en: <https://www.larepublica.co/globoeconomia/en-chile-colombia-y-mexico-se-encuentran-los-peajes-mas-caros-de-la-region-2956368>

<sup>10</sup> *Ibid.*

<sup>11</sup> World Economic Forum - WEF, Op. cit.

<sup>12</sup> Información suministrada por la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera - Colfecar, correspondiente al 2021.

¿Cuáles son las 10 estaciones de peajes más costosas de la ANI?

Estación	2020	2021
Pipiral	18.500	36.400
Aburrá	17.100	19.300
Maracaibo	15.200	22.900
Dixois	14.500	18.600
Puerto Colombia	14.200	21.400
Machetá	13.900	17.600
La Lízama	13.700	16.500
El Korón	13.500	15.900
Calamar	13.500	16.600
La Ajupada	13.300	19.600

¿Cuáles son las 10 estaciones de peajes más costosas del Inviás?

Estación	2020	2021
Guamá	12.800	25.100
Puerto Traseño	12.800	25.100
Genovesa II	12.700	14.500
Cartagena	12.700	18.400
Aguas Negras	11.100	14.000
La Gómez	11.100	14.000
Zambalá	11.100	14.000
Cicón	10.600	11.300
Moricones	10.600	10.900
Páizata	10.600	18.900

Estación	2020	2021	2022	2023	2024
Maracaibo	16.500	25.000	91.100	121.600	135.100
Puerto Colombia	15.500	22.200	85.200	113.500	126.000
Páizata	14.900	26.300	83.800	112.300	124.700
Galapa	14.300	25.200	78.900	105.200	116.700
Juan Mina	14.300	25.200	78.900	105.200	116.700
El Korón	26.800	56.800	69.600	82.600	
Aburrá	42.100	54.800	65.300		
Boquerón I	19.700	51.900	53.600	65.000	78.000
Boquerón II	19.700	51.900	58.600	65.000	78.000
Sopó	26.900	39.600	54.800		

Fuente: Cuartas Rodríguez, Pilar, "En Colombia hay 177 peajes y han recaudado más de \$26 billones", El Espectador, 13 de febrero de 2021. Disponible en: <https://www.elespectador.com/noticias/investigacion/en-colombia-hay-177-peajes-y-han-recaudado-mas-de-26-billones/>

Relacionado estrechamente con lo anterior, es cuestionable la política actual de incremento de las tarifas de los peajes. Como se señalaba en párrafos anteriores, es distinto el régimen de las vías administradas por el Inviás, que el de las vías concesionadas a cargo de la ANI.

Así, las carreteras gestionadas por Inviás deben cumplir con lo establecido por el artículo 1 de la Resolución 1859 de 2014 del Ministerio de Transporte, la cual dispone que las tarifas de peaje deberán ser incrementadas a partir del 16 de enero de cada año, teniendo en cuenta el IPC decretado por el DANE para el año inmediatamente anterior.

De allí que a partir del 16 de enero de 2021 y hasta el 15 de enero de 2022, las tarifas que se cobren a los usuarios de las 45 estaciones de recaudo a cargo del Inviás reflejarán un incremento del 1,61%, que corresponde el IPC decretado por el DANE para el 2020.

En lo que corresponde a las vías de responsabilidad de la ANI, el incremento tarifario no sigue una regla general, a la fecha no hay un estándar que guíe este aumento porque en este caso, los incrementos son diferenciales y dependen de lo que se haya pactado en cada contrato<sup>13</sup>. Esto definitivamente no puede seguir pasando porque evidencia la ausencia de una política

<sup>13</sup> Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, Operación estadística de tráfico y recaudo del modo carretero, 2016. Disponible en: [https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:foSz2mZzQdJ:https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u4110/mo\\_todologia\\_mod\\_carretero.docx+&cd=18&hl=es&cli=link&gl=co](https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:foSz2mZzQdJ:https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u4110/mo_todologia_mod_carretero.docx+&cd=18&hl=es&cli=link&gl=co)

709 del 22 de mayo de 2014 se adjudicó la licitación pública No. VJ-VE-IP-LP-008-2013 a la concesionaria Estructura Plural P.S.F Concesión La Pintada y el 11 de noviembre de 2014, se suscribió el acta de inicio del Contrato de Concesión No. 006 de 2014.

Dentro de este proceso contractual se estableció como una de las fuentes de retribución para el concesionario la estructuración del recaudo de peajes una vez cumplidos los requisitos establecidos en el Capítulo III Parte General del Contrato de Concesión, tarifas que fueron el resultado de un estudio de tráfico, determinado por el modelo financiero de estructuración de la concesión. A pesar de esto, para el año 2021 se realizó un incremento superior al 150% de la tarifa, pasando en algunas categorías los aumentos de 19.500 pesos a 66.000 pesos, lo que afectaba ostensiblemente a los municipios de influencia del peaje, como son La Pintada, Santa Bárbara, Venecia, Tarso, Fredonia, Jericó, Támesis, Valparaiso, Salgar, Ciudad Bolívar, Pueblorrico y Montebello, municipios de la Provincia de Cartagena.

Por tal motivo, algunos alcaldes de la región, sostuvieron reuniones con la ANI y la concesionaria, en la búsqueda de medidas que permitieran controlar estos incrementos y corregir este problema, con lo cual se han buscado beneficiar a las Categorías 1, 2, 3 y 4, establecer Tarifas diferenciales del 50%, para vehículos que transiten un mínimo de 20 veces al mes por esta caseta de peajes.

Como consecuencia de la aplicación de las tarifas diferenciales adoptadas se materializaría el riesgo a cargo de la ANI de que trata el literal (n) de la Sección 13.3 de la Parte General del Contrato de Concesión, la cual establece:

"Parcialmente, los efectos desfavorables de modificaciones a las tarifas previstas en la Resolución de Peaje, la implementación de nuevas tarifas diferenciales en las Estaciones de Peaje existentes y/o nuevas Estaciones de Peaje, en las vías que hacen parte del Proyecto o, en general, cualquier cambio en la estructura tarifaria prevista en la Resolución de Peaje. Lo anterior, en la medida que la asunción de este riesgo conlleva, exclusivamente, la obligación de hacer los desembolsos a que se refiere la Sección 3.3(i) de esta Parte General, cuando se presente el supuesto de hecho señalado en esa Sección. En este último caso, la ANI cumplirá con la obligación aquí prevista con los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias, de ser ello viable y posible teniendo en cuenta las reglas aplicables a dicho Fondo y la suficiencia de recursos. De no ser posible, procederá el traslado de recursos de la Subcuenta Excedentes ANI. De ser insuficientes esos recursos, deberá incluirse en su propio presupuesto los recursos necesarios previo el agotamiento de los requisitos de Ley. En cualquier caso, aplicarán los plazos e intereses previstos en la Sección 3.6 de esta Parte General."

Por lo tanto, con el fin de presentar una solución en el marco de la relación contractual y de contar con soporte presupuestal, se espera que la ANI tramite un Otrosí en el cual se permita trasladar recursos de la Subcuenta Obras Menores a la Subcuenta de Excedentes ANI, ambas cuentas correspondientes a la Cuenta ANI, previa instrucción de la misma con el fin de atender solicitudes que beneficien a la comunidad.

Otro de los contratos que ha sido problemático en relación al recaudo de peajes ha sido el contrato de concesión No. VAL0868804 corredor de acceso rápido a la variante de Cartagena que ha sido objeto de análisis por la Contraloría General de la República, por supuestas irregularidades fiscales en la ejecución del modelo financiero de la propuesta y su incidencia en el cumplimiento del contrato, teniendo especial atención en cuanto a los ingresos y gastos presentados durante la ejecución del contrato para verificar el estado actual de la Taza Interna de Retorno. Así lo presentó la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias el 27 de diciembre de 2016, por medio de su Informe final auditoría especial al contrato de concesión no. VAL0868804 corredor de acceso rápido a la variante de Cartagena.

Teniendo como antecedente el Informe Final de la Auditoría Especial, mediante Auto 005 del 25 de septiembre 2017 la Dirección Técnica de Responsabilidad Fiscal y Acciones Judiciales de la Contraloría Distrital de Cartagena, ordenó la apertura del Proceso Ordinario de Responsabilidad Fiscal PRF-1901, en que se tienen como hechos

de Estado que oriente la construcción de las fórmulas tarifarias y de los incrementos anuales en materia de peajes, de forma que como ocurre en la actualidad cada concesión se rige por las condiciones particulares convenidas con los contratistas.

Un ejemplo lamentable de lo anterior, es la situación de la vía Bogotá - Villavicencio. El 7 de enero de 2021 la concesionaria Coviandina emitió la siguiente declaración:

(...) [T]al como lo establece la Resolución 1131 del 28 de abril de 2015, emitida por el Ministerio de Transporte y el Contrato de Concesión 005 del 9 de junio de 2015, a partir de las cero horas del sábado 16 de enero de 2021, las tarifas de peaje que se cobrarán en las estaciones de Boquerón I y II, Naranjal y Pipiral, serán modificadas, aplicando el valor equivalente al Fondo de Seguridad Vial (\$200), el porcentaje que establece el contrato de concesión (7.8%) y el IPC del 2020 dado a conocer por el DANE (1.61%)<sup>14</sup>. (Subrayado fuera de texto).

Por lo tanto, sin la suspensión del incremento tarifario decretada por Gobierno Nacional a raíz de la informalidad ciudadana, el incremento habría sido en promedio del 9.45%, como lo revela la siguiente tabla<sup>15</sup>:

	Boquerón I y II			Naranjal			Pipiral		
	Tarifas 2020	Tarifas previstas 2021	Incr. %	Tarifas 2020	Tarifas previstas 2021	Incr. %	Tarifas 2020	Tarifas previstas 2021	Incr. %
Categoría I	\$13.200	\$14.400	9,09	\$11.200	\$12.200	8,93	\$18.500	\$20.200	9,19
Categoría II	\$39.200	\$42.900	9,44	\$29.400	\$32.200	9,52	\$36.400	\$39.900	9,62
Categoría III	\$19.700	\$21.600	9,64	\$22.200	\$24.300	9,46	\$24.900	\$27.300	9,64
Categoría IV	\$51.900	\$56.800	9,44	\$43.600	\$47.700	9,40	\$43.600	\$47.700	9,40
Categoría V	\$58.600	\$64.200	9,56	\$50.800	\$55.600	9,45	\$47.500	\$52.000	9,47
Categoría VI	\$65.000	\$71.200	9,54	\$58.600	\$64.200	9,55	\$72.800	\$79.700	9,48
Categoría VII	\$78.000	\$85.400	9,49	\$65.000	\$71.200	9,55	\$94.200	\$103.200	9,55

Los desmedidos incrementos tarifarios previstos para este año son inadmisibles, especialmente en una de las vías más transitadas del país, durante una pandemia y en medio de las difíciles circunstancias económicas derivadas de esta, resulta sorprendente la desconexión total con la inflación y el incremento de precios para los consumidores. Es imperioso que el IPC sea el referente para la actualización tarifaria anual de todas las tarifas de peaje.

Otra situación desafortunada es la del peaje de La Pintada. Allí, mediante Resolución No.

<sup>14</sup> Concesionaria Vial Andina - Coviandes, El Proyecto Chirajara – Fundadores avanza en su construcción para conectar de manera más ágil el centro del país con los llanos orientales, 6 de enero de 2021. Disponible en: <https://coviandina.com/noticias/el-proyecto-chirajara-fundadores-avanza-en-su-construccion-para-conectar-de-manera-mas-aggil>

<sup>15</sup> Fuente: elaboración propia, con base a:  
- Concesionaria Vial Andina - Coviandes, El Proyecto Chirajara – Fundadores avanza en su construcción para conectar de manera más ágil el centro del país con los llanos orientales, 6 de enero de 2021. Disponible en: <https://coviandina.com/noticias/el-proyecto-chirajara-fundadores-avanza-en-su-construccion-para-conectar-de-manera-mas-aggil>

- Concesionaria Vial Andina - Coviandes, Desde el 15 de febrero de 2020 se modifican las tarifas en las estaciones de peaje de la vía Bogotá – Villavicencio, 14 de febrero de 2020. Disponible en: <https://www.coviandes.com/noticias/desde-el-15-de-febrero-de-2020-se-modifican-las-tarifas-en-las-estaciones-de-peaje-de-la>

investigados las presuntas irregularidades en la ejecución del modelo financiero del contrato de concesión No. VAL-086-8804, según los cuales "...la Información de los Flujos de Cajas Netos aportados por el Concedente y Concesionario con fecha de corte del 20 de Enero del 2017, una vez realizado el cálculo de la TIR, se evidenció como resultado una TIR del 17,71% cumpliendo el Concesionario con lo pactado en la Cláusula de Recuperación de la Inversión establecida en una TIR pactada del 17,22% anual; por lo tanto, todos los Flujos de Cajas Netos presentados desde el 20 de Enero del 2017 y hasta la fecha en la cual el Concedente haga efectiva la Cláusula de Cumplimiento de la Inversión, NO pertenecen al Concesionario", efecto constitutivo de un detrimento patrimonial de los recursos de los que es titular el Distrito de Cartagena de Indias, en cuantía estimada en TRES MIL QUINIENTOS MILLONES DE PESOS MCTE \$3.500.000.000,00 a precios constantes de 1997.

A pesar de que la competencia para conocer inicialmente de cualquier detrimento de dichos recursos públicos era de la Contraloría Distrital, el Contralor General de la República admitió en su oportunidad, el control fiscal excepcional a solicitud de las veedurías y se asumió por la Contraloría General de la República el conocimiento y la continuación del trámite del Proceso Ordinario de Responsabilidad Fiscal PRF-1901 de 2017 que la mencionada contraloría territorial había ordenado abrir.

Así la Contraloría General de la República decretó el Auto 0020 el pasado 8 de enero de 2021 que modifica el Auto de apertura del Proceso Ordinario de Responsabilidad Fiscal en relación con:

(i) la determinación y cuantificación del detrimento fiscal, que aumentó de 3.500 millones a 89 mil millones a pesos constantes de 1997, atribuido a costos de las obras y gastos de operación de la concesión cuya veracidad, razonabilidad y pertinencia no se habría verificado ni corroborado en la respectiva fase de la concesión; y (Negrilla fuera del texto)

(ii) se ordenó la vinculación de otros sujetos en calidad de presuntos responsables fiscales, entre servidores públicos de la Alcaldía Distrital, el Departamento Administrativo de Valorización y EDURBE, y sociedades contratistas y subcontratista e interventora. En este sentido, esta providencia no formula imputaciones de responsabilidad fiscal y, mucho menos, es un fallo de responsabilidad fiscal.

El Auto 0020 precitado se encuentra en trámite de notificación personal desde el 13 de enero de los corrientes, a través de la Secretaría Común de la Unidad de Investigaciones Especiales contra la Corrupción. Ahora bien, en el proceso ha de adelantarse garantizando el derecho de defensa de cada uno de los involucrados.

Finalmente, a pesar de las solicitudes ciudadanas, debido a las competencias de la Contraloría General de la República, esta entidad no puede ordenar la suspensión del recaudo y pago de los peajes ni ordenar levantar las talanqueras con ocasión del contrato de concesión No. VAL-0868804 corredor de acceso rápido a la variante de Cartagena, en tanto que ello supondría una clara infracción a la norma constitucional que prohíbe la coadministración por parte de este órgano de control y desconocería el objeto de los procesos de responsabilidad fiscal el cual está limitado a declarar mediante un fallo con responsabilidad fiscal el resarcimiento de los daños ocasionados al patrimonio público como consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de quienes realizan gestión fiscal o de servidores públicos o particulares que participen, concurren, incidan o contribuyan directa o indirectamente en la producción de los mismos, mediante el pago de una indemnización pecuniaria que compense el perjuicio sufrido por la respectiva entidad estatal. Asimismo, tampoco pueden ejercer las facultades reservadas por la ley al juez del contrato, ya sea que le competan al Juez Contencioso Administrativo según lo previsto en el artículo 141 del CPACA, o a un tribunal de arbitramento en virtud de la cláusula compromisoria o compromiso pactados por las partes de un contrato.

Como caso emblemático de externalidades negativas derivadas de los peajes sobre la población se tiene el ejemplo de los peajes al Norte del Valle de Aburrá, que desde 1997, cuando se firmó el convenio bajo la modalidad de concesión por contrato interadministrativo

entre el Área Metropolitana y el Departamento de Antioquia para cumplir con la obras se firmó un contrato de concesión con Hatovial S.A.S.

Como fuentes de financiación se determinaron las estaciones de peaje Niquia, ubicada en el municipio de Bello, Trapiche en el municipio de Girardota y Cabildo (Caseta de Control) en el municipio de Girardota, el ingreso de estas estaciones se toma como retribución a la inversión realizada al concesionario Hatovial S.A.S.

En este proyecto el contrato de Concesión contiene un modelo que garantiza el cierre financiero del proyecto, en el cual, el Concesionario terminaría de obtener el ingreso esperado en abril del año 2021, fecha en la que finaliza el contrato entre el departamento de Antioquia, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y el Concesionario Hatovial S.A.S., y se devuelve nuevamente la vía ya construida al Gobierno Nacional en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI.

En consecuencia los habitantes del Área Metropolitana del Norte del Valle de Aburrá, principalmente los habitantes de los municipios de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa siguen pagando hasta dos peajes para poder transitar de municipio a otro como es el caso los habitantes de Girardota que se desplazan al municipio de Medellín o Bello generando un costo diario de \$27600 pesos lo que representa mensualmente cerca de \$552.000 pesos.

Por otro lado, el sobre costo para movilidad que generan los peajes está causando un desincentivo al turismo, sobre costo a los productos agrícolas y reducción de la dinamización económica. Sin contar las valorizaciones consecuencia de las obras nuevas obras, para este caso en específico algunos residentes llegaron a pagar hasta dos valorizaciones.



Teniendo en cuenta lo expuesto, se concluye que los peajes a pesar de generar mejoramientos en las vías también generan implicaciones negativas sobre las poblaciones colindantes generando en últimas que estos municipios sean menos competitivos y atractivos que otros que no tienen peajes.

La situación presentada redundo en una considerable reducción de la competitividad del país, perjudica la capacidad económica de los usuarios, encarece los productos de consumo de los hogares, desincentiva el turismo y además no obedece al estado de la infraestructura vial en el país.

Así las cosas, es necesario ajustar la normatividad vigente para dar respuesta a los justos reclamos de los usuarios. En particular, es forzoso que el Gobierno Nacional expida una reglamentación que unifique y dé coherencia a las disímiles políticas adoptadas por la

Nación y las entidades territoriales frente a los peajes de las vías que de las que son responsables.

**3. Explicación del articulado propuesto en la ponencia**

Los cambios introducidos por el articulado de esta ponencia a la normatividad vigente se presentan a continuación:

Norma vigente	Articulado original proyecto radicado	Articulado ponencia para primer debate
Artículo nuevo	<b>ARTÍCULO 1. Objeto.</b> La presente ley crea lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales.	<b>Proyecto de Ley No. 602 de 2021</b>  "Por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política de los peajes en la infraestructura de transporte".
Artículo nuevo	<b>ARTÍCULO 2. Lineamientos de la estructuración tarifaria de peajes.</b> El Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación expedirán dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta ley, una reglamentación marco que estructure una fórmula tarifaria unificada para los peajes y su variación anual, en función de las externalidades generadas por el tránsito vehicular, el estado de la infraestructura según la estimación del Inviás y de la ANI, el uso efectivo de la infraestructura y la recuperación de los costos de operación y mantenimiento.  Además, la reglamentación deberá establecer la distancia mínima entre las casetas de peajes, de manera que esta nunca sea menor a 150 kilómetros.  Sin perjuicio de otros indicadores, en la reglamentación se tendrán en cuenta los siguientes indicadores para constatar el uso efectivo de la vía: reducción de dos a un carril, el uso de carreteras secundarias diferentes al trazado de la concesión o el mantenimiento que requieran estos elementos y que no permitan el uso total y completo de la vía.	<b>ARTÍCULO 2. Lineamientos de la estructuración de la política de peajes.</b> El Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación <b>desarrollarán expedirán</b> dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta ley, una reglamentación marco que estructure una fórmula tarifaria unificada para los peajes y su variación anual, en función de las externalidades generadas por el tránsito vehicular, el estado de la infraestructura según la estimación del Inviás y de la ANI, <b>la estructuración financiera de cada proyecto</b> , el uso efectivo de la infraestructura y la recuperación de los costos de operación, <b>desarrollo</b> y mantenimiento.  Además, la reglamentación deberá establecer la distancia mínima entre las casetas de peajes, de manera que esta nunca sea menor a 150 kilómetros.  Sin perjuicio de otros indicadores, en la reglamentación se tendrán en cuenta los siguientes indicadores para constatar el uso efectivo de la vía: reducción de dos a un carril, el uso de carreteras secundarias diferentes al trazado de la concesión o el mantenimiento que requieran estos elementos y

		que no permitan el uso total y completo de la vía.  <b>La reglamentación deberá establecer mecanismos, directrices y controles sobre la ejecución, distribución y control de los recursos provenientes del recaudo de peajes, en cumplimiento al artículo 22 del Ley 105 de 1993.</b>
<b>Artículo 21 de la Ley 105 de 1993. Tasas, tarifas y peajes.</b>  Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.  Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.  Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.  Para la fijación y cobro de peajes, se observarán los siguientes principios: a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo; b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales	<b>ARTÍCULO 3.</b> Modifíquese el Artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:  "ARTÍCULO 21. Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.  Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.  Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.  Para la fijación y cobro de peajes, se observarán los siguientes principios: a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo; b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales	<b>ARTÍCULO 3.</b> Modifíquese el Artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:  "ARTÍCULO 21. Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.  Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.  Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.  Para la fijación y cobro de peajes, se observarán los siguientes principios: a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;

a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;	Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;	b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;
b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;	c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente <b>de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional</b> ; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;	c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;
c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;	d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, <b>el uso efectivo de la vía, el nivel de avance de las obras, el estado de la infraestructura y las características vehiculares y sus respectivos costos de operación, de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional. la tarifa del peaje deberá reducirse una vez el concesionario entregue la infraestructura a la Nación.</b>	d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, el uso efectivo de la vía, el nivel de avance de las obras, el estado de la infraestructura y las características vehiculares y sus respectivos costos de operación, de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional; la tarifa del peaje deberá reducirse en un 50% una vez el concesionario entregue la infraestructura a la Nación o a las entidades territoriales, <b>estos recursos serán destinados a la rehabilitación y conservación de la vía.</b>
d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación;	e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.  <b>f) El incremento anual de la tarifa del peaje no podrá ser superior al ciento por ciento (100%) del incremento que haya tenido el índice de precios al consumidor (IPC) en el año inmediatamente anterior.</b>	e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.  f) El incremento anual de la tarifa del peaje no podrá ser superior al ciento por ciento (100%) del
e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas	<b>PARÁGRAFO 1o.</b> La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.	

<p>de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3o.</b> Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.</p> <p><b>PARÁGRAFO 4o.</b> Se entiende también las vías "Concesionadas".</p> <p><b>PARÁGRAFO 3o.</b> Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.</p> <p><b>PARÁGRAFO 4o.</b> Se entiende también las vías "Concesionadas".</p>	<p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3o.</b> Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.</p> <p><b>PARÁGRAFO 4o.</b> Se entiende también las vías "Concesionadas".</p>	<p>incremento que haya tenido el índice de precios al consumidor (IPC) en el año inmediatamente anterior.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3o.</b> Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.</p> <p><b>PARÁGRAFO 4o.</b> Se entiende también las vías "Concesionadas".</p>			<p>recaudados por peajes, como mínimo será invertido el 50%, para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude y el excedente en la respectiva zona de influencia.</p> <p><b>En los eventos en que se trate de infraestructura vial que se revierte a la Nación o a las entidades territoriales, se seguirán las reglas previstas en el literal d) del artículo 21 de la presente ley."</b></p>	
<p>Artículo nuevo</p>	<p>Artículo nuevo</p>	<p><b>ARTÍCULO 4.</b> Modifíquese el Artículo 22 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 22.- Destino de los recursos del peaje. En la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías,</p>	<p><b>Artículo 30 de la Ley 105 de 1993. Del contrato de concesión.</b></p> <p>La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.</p> <p>Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.</p> <p>La variación de estas reglas sin el</p>	<p><b>ARTÍCULO 4.</b> Modifíquese el Artículo 30 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"<b>ARTÍCULO 30. Del contrato de concesión.</b> La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.</p> <p>Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión <b>deberá sujetarse a los principios contenidos en el artículo 21 de la presente ley y ajustarse a la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional,</b> quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.</p> <p>La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.</p> <p>En los contratos que por concesión celebre el Instituto</p>		
<p>consentimiento del concesionario, se implicará responsabilidad civil para la entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable. En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Los contratos a que se refiere el inciso 2o. del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo 44 y el inciso 2o. del artículo 45 de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3o.</b> Bajo el esquema de concesión, los ingresos que produzca la obra dada en concesión, serán asignados en su totalidad al concesionario privado,</p>	<p>Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Los contratos a que se refiere el inciso 2o. del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo 44 y el inciso 2o. del artículo 45 de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación."</p>		<p>hasta tanto éste obtenga dentro del plazo estipulado en el contrato de concesión, el retorno al capital invertido. El Estado recuperará su inversión con los ingresos provenientes de la operación una vez culminado el período de concesión.</p>	<p><b>Artículo 33 de la Ley 105 de 1993. Garantías de Ingreso.</b></p> <p>Para obras de infraestructura de transporte, por el sistema de concesión, la entidad concedente podrá establecer garantías de ingresos mínimos utilizando recursos del presupuesto de la entidad respectiva. Igualmente, se podrá establecer que cuando los ingresos sobrepasen un máximo, los ingresos adicionales podrán ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen, ser llevados a reducir el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial.</p>	<p><b>ARTÍCULO 5.</b> Modifíquese el Artículo 33 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"<b>ARTÍCULO 33. Garantías de ingreso.</b> Para obras de infraestructura de transporte, por el sistema de concesión, la entidad concedente podrá establecer garantías de ingresos mínimos utilizando recursos del presupuesto de la entidad respectiva. Igualmente, se podrá establecer que cuando los ingresos sobrepasen un máximo, los ingresos adicionales <b>deberán</b> ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen; o ser llevados a reducir el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial."</p>	<p><b>ARTÍCULO 4-5.</b> Modifíquese el Artículo 30 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"<b>ARTÍCULO 30. Del contrato de concesión.</b> La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.</p> <p>Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión <b>deberá sujetarse a los principios contenidos en el artículo 21 de la presente ley y ajustarse a la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional,</b> quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.</p> <p>La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.</p> <p>En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán</p>

		<p>incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Los contratos a que se refiere el inciso 2o. del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo 44 y el inciso 2o. del artículo 45 de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación."</p>	<p>explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera.</p> <p>Los procesos de selección y las reglas para la celebración y ejecución de los contratos que incluyan esquemas de Asociación Público Privada se regirán por lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, salvo en las materias particularmente reguladas en la presente ley.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Sólo se podrán realizar proyectos bajo esquemas de Asociación Público Privada cuyo monto de inversión sea superior a seis mil (6.000) smmlv.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Aquellos sectores y entidades para las cuales existan normas especiales que regulen la vinculación de capital privado para el desarrollo de proyectos, continuarán rigiéndose por dichas normas o darán cumplimiento a lo previsto en la presente ley, una vez se encuentren reglamentadas las particularidades aplicadas en dichos sectores.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3o.</b> El Gobierno Nacional podrá reglamentar las condiciones para el cumplimiento de la disponibilidad, los niveles de servicio, pudiendo aplicar criterios diferenciales por sectores.</p>	<p>Los procesos de selección y las reglas para la celebración y ejecución de los contratos que incluyan esquemas de Asociación Público Privada se regirán por lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, salvo en las materias particularmente reguladas en la presente ley.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Sólo se podrán realizar proyectos bajo esquemas de Asociación Público Privada cuyo monto de inversión sea superior a seis mil (6.000) SMMLV.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Aquellos sectores y entidades para las cuales existan normas especiales que regulen la vinculación de capital privado para el desarrollo de proyectos, continuarán rigiéndose por dichas normas o darán cumplimiento a lo previsto en la presente ley, una vez se encuentren reglamentadas las particularidades aplicadas en dichos sectores.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3o.</b> El Gobierno Nacional podrá reglamentar las condiciones para el cumplimiento de la disponibilidad, los niveles de servicio, pudiendo aplicar criterios diferenciales por sectores.</p>
<p><b>Artículo 3 de la Ley 1508 del 2012. Ámbito de aplicación.</b></p> <p>La presente ley es aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, o actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura.</p> <p>También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos.</p> <p>En estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la</p>	<p><b>ARTÍCULO 6.</b> Modifíquese el Artículo 3 de la Ley 1508 del 2012, el cual quedará así:</p> <p><b>"ARTÍCULO 3o. Ámbito de aplicación.</b> La presente ley es aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura para la prestación de servicios públicos. En estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, <u>de acuerdo con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional</u>, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera.</p>	<p><b>ARTÍCULO 5 6.</b> Modifíquese el Artículo 33 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 33. Garantías de ingreso. Para obras de infraestructura de transporte, por el sistema de concesión, la entidad concedente podrá establecer garantías de ingresos mínimos utilizando recursos del presupuesto de la entidad respectiva. Igualmente, se establecerá que cuando los ingresos sobrepasen el máximo, los ingresos adicionales deberán ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen o ser llevados a reducir el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial."</p>	<p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Sólo se podrán realizar proyectos bajo esquemas de Asociación Público Privada cuyo monto de inversión sea superior a seis mil (6.000) smmlv.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Aquellos sectores y entidades para las cuales existan normas especiales que regulen la vinculación de capital privado para el desarrollo de proyectos, continuarán rigiéndose por dichas normas o darán cumplimiento a lo previsto en la presente ley, una vez se encuentren reglamentadas las particularidades aplicadas en dichos sectores.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3o.</b> El Gobierno Nacional podrá reglamentar las condiciones para el cumplimiento de la disponibilidad, los niveles de servicio,</p>	<p>Los procesos de selección y las reglas para la celebración y ejecución de los contratos que incluyan esquemas de Asociación Público Privada se regirán por lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, salvo en las materias particularmente reguladas en la presente ley.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Sólo se podrán realizar proyectos bajo esquemas de Asociación Público Privada cuyo monto de inversión sea superior a seis mil (6.000) SMMLV.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Aquellos sectores y entidades para las cuales existan normas especiales que regulen la vinculación de capital privado para el desarrollo de proyectos, continuarán rigiéndose por dichas normas o darán cumplimiento a lo previsto en la presente ley, una vez se encuentren reglamentadas las particularidades aplicadas en dichos sectores.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3o.</b> El Gobierno Nacional podrá reglamentar las condiciones para el cumplimiento de la disponibilidad, los niveles de servicio, pudiendo aplicar criterios diferenciales por sectores.</p>
<p>estándares de calidad, garantía de continuidad del servicio y más elementos que se consideren necesarios para el desarrollo de los esquemas de Asociación Pública Privada a que se refiere la presente ley, pudiendo aplicar criterios diferenciales por sectores.</p>				<p>Privada cuyo monto de inversión sea superior a seis mil (6.000) SMMLV.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Aquellos sectores y entidades para las cuales existan normas especiales que regulen la vinculación de capital privado para el desarrollo de proyectos, continuarán rigiéndose por dichas normas o darán cumplimiento a lo previsto en la presente ley, una vez se encuentren reglamentadas las particularidades aplicadas en dichos sectores.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3o.</b> El Gobierno Nacional podrá reglamentar las condiciones para el cumplimiento de la disponibilidad, los niveles de servicio, estándares de calidad, garantía de continuidad del servicio y más elementos que se consideren necesarios para el desarrollo de los esquemas de Asociación Pública Privada a que se refiere la presente ley, pudiendo aplicar criterios diferenciales por sectores.</p>
<p>Artículo nuevo.</p>	<p><b>ARTÍCULO 7. Reducción del incremento tarifario en los peajes.</b> Durante la vigencia de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, y hasta por un (1) año más, se reducirá al IPC decretado por el DANE para el 2020, el incremento en las tarifas de los peajes en todo el territorio nacional.</p>	<p><b>ARTÍCULO 6 7.</b> Modifíquese el Artículo 3 de la Ley 1508 del 2012, el cual quedará así:</p> <p><b>"ARTÍCULO 3o. Ámbito de aplicación.</b> La presente ley es aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura. También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos. En estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, de acuerdo con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera. Los procesos de selección y las reglas para la celebración y ejecución de los contratos que incluyan esquemas de Asociación Público Privada se regirán por lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, salvo en las materias particularmente reguladas en la presente ley.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Sólo se podrán realizar proyectos bajo esquemas de Asociación Público</p>	<p>Artículo nuevo.</p> <p><b>ARTÍCULO 8. Informe al Congreso.</b> En el informe anual al Congreso de la República que debe rendir el Ministerio de Transporte, se deberá incluir un acápite que presente la evolución de las tarifas de peajes, sus incrementos anuales, el número de casetas en operación, la entidad a cargo y la distribución geográfica de estas.</p>	<p><b>ARTÍCULO 7 8. Reducción del incremento tarifario en los peajes.</b> Durante la vigencia de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, y hasta por un (1) año más, se reducirá al IPC decretado por el DANE para el 2020, el incremento en las tarifas de los peajes en todo el territorio nacional.</p>
<p>Artículo nuevo.</p>			<p>Artículo nuevo.</p> <p><b>ARTÍCULO 9. Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación.</p>	<p><b>ARTÍCULO 8 9. Informe al Congreso.</b> En el informe anual al Congreso de la República que debe rendir el Ministerio de Transporte, se deberá incluir un acápite que presente la evolución de las tarifas de peajes, sus incrementos anuales, el número de casetas en operación, la entidad a cargo y la distribución geográfica de estas.</p>
				<p><b>ARTÍCULO 9 10. Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de su</p>

	<p>promulgación <b>y deroga todas las normas que le sean contrarias.</b></p>
<p>El artículo primero dispone que el propósito del proyecto es establecer una política coherente en materia de peajes, en tres frentes, tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas. De esa forma no solo se pretende que exista cohesión entre los niveles nacional y territorial, sino que la normatividad guarde correspondencia con los objetivos de desarrollo económico del país y con la capacidad económica de los usuarios de las vías.</p>	
<p>A lo largo de este documento se ha evidenciado la ausencia de coordinación y de guías generales para los peajes, lo que ha redundado en dispersión de criterios e incluso en atropellos a los usuarios de las vías.</p>	
<p>El artículo segundo se justifica entonces por la necesidad que el país cuente con una política pública en materia de peajes, que ordene y le dé coherencia a la gestión que realizan la Nación y las entidades territoriales.</p>	
<p>Las entidades encargadas de desarrollar los lineamientos en la materia son el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación, en virtud de lo dispuesto en el artículo 208 de la Constitución Política, y debido a que la labor que se les encomienda se encuentra enmarcada en su ámbito funcional.</p>	
<p>De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2 del Decreto 87 de 2011, el Ministerio de Transporte cumple con las funciones de formular, coordinar, promover, vigilar y evaluar las políticas, regulación económica y planes sectoriales en materia de transporte e infraestructura. Por lo tanto, es la entidad competente para formular la política pública de peajes, teniendo en cuenta que esta es una de las aristas de la infraestructura de transporte.</p>	
<p>A su vez, el Departamento Nacional de Planeación – DNP debe acompañar al Ministerio en esta tarea, puesto que el artículo 3 del Decreto 2189 de 2017 establece que son sus funciones:</p>	
<p>"(...)          4. Brindar apoyo técnico a las entidades públicas del orden nacional y territorial para el desarrollo de sus funciones en los temas de competencia del Departamento Nacional de Planeación.          5. Coordinar y apoyar la planeación de corto, mediano y largo plazo de los sectores, que orienten la definición de políticas públicas y la priorización de los recursos de inversión, entre otros, los provenientes del Presupuesto General de la Nación y el Sistema General de Regalías.          6. Coordinar y acompañar la formulación, preparación y seguimiento de políticas, planes, programas y proyectos con énfasis en convergencia regional, ordenamiento territorial y articulación entre niveles de gobierno y fuentes de recursos en los territorios.          7. Diseñar y organizar los sistemas de evaluación de resultados de la administración pública, y difundir los resultados de las evaluaciones, tanto en lo relacionado con políticas, como con proyectos de inversión.          (...)          24. Promover la realización de actividades tendientes a fortalecer los procesos de planificación y gestión pública territorial que contribuyan a la articulación entre los diferentes niveles de gobierno y el desarrollo local y regional."</p>	
<p>En conclusión, la elaboración de los lineamientos que propone este artículo contará con el apoyo del DNP debido a que es una entidad estratégica en el diseño de políticas públicas y en la articulación de los niveles nacional y territorial de Gobierno a largo plazo.</p>	
<p>La reglamentación marco que expidan el Ministerio de Transporte y el DNP deberá centrarse en dos aspectos. El primero, es el desarrollo de una fórmula tarifaria que pueda ser empleada anualmente en los peajes a cargo de la Nación y de las entidades</p>	
<p>se pueden encontrar: el impacto directo sobre el poder adquisitivo que las poblaciones colindantes al peaje, desincentivo al turismo, congestión vehicular entre otros impactos negativos que producen los peajes.</p>	
<p>La propuesta se fundamenta en los siguientes argumentos:</p>	
<p>Si se limita la distancia entre peajes a 150 km entre cada peaje, se reduce la cantidad de peajes.</p>	
<p>La <b>población colindante a los peajes</b> es la principalmente afectada, ya que en la mayoría de las veces son población rural que se desplazan a las zonas urbanas diariamente ya sea por cuestiones laborales, médicas, estudiantiles entre otras, los cuales deben de pasar por uno o más peajes poder llegar ya sea al trabajo, hospital, colegio o universidad. Si se limita la distancia entre peajes se reduce la cantidad de población colindante afectada y la que es afectada se puede focalizar con mayor facilidad ya sea para una tarifa diferencial o para la exoneración del mismo.</p>	
<p><b>Simplificación de estaciones y reducción del costo total del peaje.</b> Si se limita la distancia se simplifica la cantidad de peajes por ejemplo el caso del Norte Área Metropolitana del Valle de Aburrá y muchos otros en Colombia donde se encuentra hasta 4 peajes a menos de 34 kilómetros el uno del otro. Al simplificar a una sola estación se agrupa el cobro de los peajes en uno solo, el cual tendrá un costo inferior, debido a que el peaje que agrupe a los otros se disminuirá el costo funcionamiento de las estaciones de peajes que son agrupadas. Entre los costos de funcionamiento se encuentran empleados, seguridad, mantenimiento, servicios públicos entre otros costos adicionales que son necesarios para brindar el servicio de cobro. Cabe aclarar que en promedio se necesitan de 16 operadores para el funcionamiento de una estación de peajes de lunes a domingo.</p>	
<p><b>Desincentivo del turismo.</b> una de las causas negativas de la gran cantidad de peajes es el desincentivo del turismo causado por el sobre costo que producen los mismos, lo cual incide sobre la decisión final del ciudadano, a la toma de decisión de qué lugar visitar. Si se limita el distanciamiento de los peajes se puede afectar menos locaciones turísticas las cuales volverían a ser competitivas turísticamente. Por otro lado, con un solo peaje como política complementaria se podría instaurar que ciertos días vía libre o tarifas diferenciales para fomentar el turismo.</p>	
<p><b>Congestión vehicular.</b> Una de las implicaciones negativas de tener tantos peajes es la alta congestión que estos producen, esto como consecuencia de las filas que se generan para el pago, repercutiendo en el tiempo total del recorrido lo impacta directamente sobre el traslado de viajeros, mercancías agrícolas, mercancías portuarias lo que en últimas impacta el dinamismo de la economía, por lo anterior se puede deducir, que si se tiene menos peajes el flujo vehicular es más constante y rápido.</p>	
<p>Por último, se incluye un nuevo inciso con el propósito de que el Ministerio de Transporte y el DNP dicten directrices con relación a la correcta destinación de los recursos provenientes del recaudo de peajes, en vista de que la ausencia de estos lineamientos son un hallazgo frecuente en los Planes de Mejoramiento de 2019, 2020 y 2021 de la Contraloría General de la República con relación al Inviás.</p>	
<p>El artículo tercero busca modificar el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 para hacer una remisión expresa a la reglamentación que comprenderá la política en materia de peajes, a la que hace referencia el artículo anterior.</p>	
<p>Asimismo, agrega dos elementos adicionales. El primero es que la tarifa del peaje deberá sufrir una reducción cuando finalice el término de la concesión o de la Asociación Pública Privada – APP, y el particular deba retornar la infraestructura a la Nación. Esto encuentra justificación en que una vez el concesionario se ha pagado con la explotación de la vía, el Estado ahora deberá recaudar lo necesario para la adecuada rehabilitación y conservación de la vía.</p>	
<p>La anterior consideración justifica que se optara por la reducción de la tarifa, en lugar de opciones más radicales como la eliminación de los peajes una vez la Nación retome la</p>	

<p>territoriales, y que comprenda como variables:</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- El impacto de las distintas categorías de vehículos en las vías, en términos de externalidades negativas "por congestión, daños al pavimento, emisiones ambientales, costo del tiempo de los usuarios"<sup>16</sup>, sin perjuicio de que se identifiquen costos sociales adicionales.</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- El estado de la infraestructura, en términos de capacidad ("máximo número de vehículos que puede circular, por un punto o tramo uniforme de la vía en los dos sentidos durante cierto período de tiempo, en las condiciones imperantes de vía y de tránsito"<sup>17</sup>) y de niveles de servicio ("calidad del servicio que ofrece esta vía a sus usuarios, que se refleja en grado de satisfacción o contrariedad que experimentan al usar la vía"<sup>18</sup>, corresponde a la velocidad media en comparación con la velocidad ideal para el tramo correspondiente).</li> </ul>
<p>Una observación constante de los usuarios es que con frecuencia el valor del peaje no corresponde a la calidad de la vía, por eso, este es uno de los factores que deben ser considerados al momento de la estructuración de las tarifas.</p>
<p>Por otra parte, es completamente necesario subsanar la falta de información relacionada con la calidad de las carreteras del país<sup>19</sup> sin importar el ente responsable. Esta carencia imposibilita la visibilidad y la toma de decisiones adecuadas sobre el estado de las vías primarias, secundarias y terciarias, sus características y necesidades específicas de intervención.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- El uso efectivo de la vía busca que el valor del peaje refleje si realmente los usuarios pudieron transportarse por la carretera en el año anterior. Dicho de otra forma, este factor pretende que si la vía estuvo cerrada o no estaba habilitada para su uso regular, la tarifa debe sufrir una reducción.</li> </ul>
<p>Con el propósito de delimitar los elementos que pueden considerar el Ministerio de Transporte y el DNP, el inciso tercero enuncia que se entenderá que la vía no pudo ser usada completamente si, la vía sufrió una reducción de carril, los usuarios tuvieron que desplazarse por carreteras secundarias o la vía estuvo cerrada por mantenimiento.</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Por último, la fórmula debe incluir los costos de mantenimiento y operación de las vías de conformidad con lo dispuesto en el inciso primero y el literal a) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993.</li> </ul>
<p>La norma pretende establecer las variables que deben observar el Ministerio y el DNP para construir la fórmula, no impone de ninguna manera una tarifa ni interviene con las funciones asignadas por ley a estas entidades, ni con las facultades de las entidades territoriales.</p>
<p>Las variables que se adicionan corresponden a los criterios desatendidos por la norma vigente (artículo 21 de la Ley 105 de 1993), ya que cerca de veinte años después de su modificación por la Ley 762 de 2002 es necesario incorporar otros aspectos importantes que no pudieron ser visibilizados en ese momento.</p>
<p>El segundo aspecto que comprende el artículo segundo es que la reglamentación deberá establecer la distancia mínima entre las casetas de peajes, de manera que esta nunca sea menor a 150 kilómetros. La excesiva cantidad de peajes a tan corta distancia está generando múltiples problemas sociales y económicos. Entre los problemas económicos</p>
<p><sup>16</sup> Fuentes, Ricardo Antonio, <i>Un modelo de tarificación óptima considerando costos sociales integrales y políticas de financiamiento de infraestructura</i>, 2018. Pág. 8. Disponible en: <a href="http://manijar.uninorte.edu.co/bitstream/handle/10584/8204/133155.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y">http://manijar.uninorte.edu.co/bitstream/handle/10584/8204/133155.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y</a></p> <p><sup>17</sup> Instituto Nacional de Vías, INVIAS, Manual de Capacidad y Nivel de Servicio en carreteras de dos carriles, Tercera versión, 2020. Pág. 15. Disponible en: <a href="https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/11026-manual-de-capacidad-y-niveles-de-servicio-para-carreteras-de-dos-carriles-2020/file">https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/11026-manual-de-capacidad-y-niveles-de-servicio-para-carreteras-de-dos-carriles-2020/file</a></p> <p><sup>18</sup> Ibid.</p> <p><sup>19</sup> Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES, Documento CONPES 3857, Lineamientos de política para la gestión de la red terciaria, 2016. Disponible en: <a href="https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ/C3%EB3micos/3857_RedTerciaria.pdf">https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ/C3%EB3micos/3857_RedTerciaria.pdf</a></p>
<p>administración de la carretera.</p>
<p>El segundo elemento que se adiciona se refiere al incremento anual de la tarifa de los peajes. Se establece que este nunca podrá ser superior al 100% del IPC decretado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE para el año inmediatamente anterior.</p>
<p>Si bien a través de las Resoluciones 228 de 2013 y 1859 de 2014 emitidas por el Ministerio de Transporte se estimó que las tarifas de los peajes a cargo del INVIAS se incrementarían anualmente en el IPC decretado por el DANE, no ocurre lo mismo con las vías a cargo de la ANI o de las entidades territoriales, razón por la cual es fundamental establecer en una norma de rango legal que el IPC sea el criterio único a tener en cuenta en el país para el incremento de las tarifas.</p>
<p>El artículo cuarto agrega un inciso al artículo 22 de la Ley 105 de 1993 para precisar, de acuerdo con el artículo tercero del proyecto, que cuando el particular revierta la infraestructura bien sea a la Nación o a las entidades territoriales, la tarifa que paga el usuario sufrirá una reducción que corresponderá a los costos de la rehabilitación y conservación de la vía.</p>
<p>En lo que corresponde a las vías concesionadas a cargo tanto de la Nación como de las entidades territoriales, el artículo quinto modifica el artículo 30 de la Ley 105 de 1993 para que la gestión de este tipo de vías se enmarque en la política que desarrollen el Ministerio de Transporte y el DNP.</p>
<p>Así, la fórmula para la estructuración de las tarifas de los peajes, de un lado, deberá sujetarse a los principios establecidos en el artículo 21 de la misma ley, consagrados en los literales a) a f); y de otro lado, deberá cumplir con lo dispuesto por la reglamentación marco a la que hace referencia el artículo 2 del presente proyecto de ley.</p>
<p>De esa manera se busca armonizar la gestión nacional y territorial en la materia, con estándares uniformes y atendiendo a los principales reclamos y necesidades de los usuarios.</p>
<p>Vale aclarar que los ajustes propuestos de ninguna manera transgreden la autonomía impositiva de las entidades territoriales teniendo en cuenta que esta no es una facultad ilimitada. Así, el artículo 338 de la Constitución Política establece lo siguiente:</p>
<p>Artículo 338. En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales. La ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos.          La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen; pero el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos. (...).</p>
<p>En primer lugar, el valor del peaje tiene la naturaleza tributaria de tasa, ya que consiste en la "retribución que el usuario de una vía pública paga por su utilización, con el fin de garantizar la existencia y el adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de una infraestructura vial que haga posible y eficiente el transporte terrestre"<sup>20</sup>.</p>
<p>Por lo tanto, las autoridades administrativas pueden fijar la tarifa de los peajes sujetándose al sistema y el método definido, en este caso, por ley.</p>
<p>Por último, el Consejo de Estado ya ha advertido la importancia de una coordinación a nivel</p>
<p><sup>20</sup> Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-508 de 2006, M.P. Álvaro Tafur Galvis, 6 de julio de 2006. Disponible en: <a href="https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2006/C-508-06.html">https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2006/C-508-06.html</a> – <a href="https://textocomo%20texto%20explicar%20-%E3%20-%20Corte_haga%20posible%20%20eficiente%20el">https://textocomo%20texto%20explicar%20-%E3%20-%20Corte_haga%20posible%20%20eficiente%20el</a></p>

país en materia de peajes, en los siguientes términos:

La formulación de la política general en materia de peajes es responsabilidad de las autoridades del nivel nacional, pues no se requieren mayores elucubraciones para advertir la evidente relación de interdependencia existente entre los distintos sistemas viales, lo que sin duda hace inconveniente, cuando no definitivamente peligroso, su manejo aislado y autárquico por las autoridades de las entidades territoriales.

Se precisa de la acción coordinada y concurrente de las autoridades del nivel central y de las entidades territoriales. A unas y otras corresponde el manejo coordinado de los asuntos que tienen una proyección nacional y local, pues en alto grado la existencia de peajes trasciende el interés local y concierne al interés nacional o global que las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 representan en el denominado «Sistema Nacional de Transporte». No cabe duda que la política general en materia de peajes desborda el marco local, puesto que trasciende el interés de las entidades territoriales, constituyéndose en asunto de interés y proyección nacional, que reclama en lo relacionado con su regulación, la intervención directa de las autoridades centrales, a cuyas disposiciones deberán sujetarse las autoridades municipales a la hora de ejercer la facultad impositiva que en esos asuntos les reconoce la Constitución<sup>21</sup>. (Subrayado y negrilla fuera de texto).

Es decir que, por ser un asunto de interés nacional, que traspasa el ámbito propio de cada una de las entidades territoriales, el Gobierno Nacional está facultado para regular e intervenir en la estructuración tarifaria de los peajes correspondientes a las vías a su cargo.

La principal modificación al artículo 33 de la Ley 105 de 1993 que propone el artículo sexto del presente proyecto de ley consiste en limitar la discrecionalidad de las entidades al momento de celebrar contratos de concesión o desarrollar Asociaciones Público Privadas -APP.

En razón de lo anterior, en los contratos ya no se “podrá”, sino que se “establecerá” que cuando los ingresos provenientes de la explotación de la obra sobrepasen un límite máximo, los recursos excedentes deberán: (i) ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen; (ii) ser llevados a reducir el plazo de la concesión; o (iii) ser utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial; sin posibilidad de que dichos montos sean destinados a fines distintos de los mencionados.

El artículo séptimo busca establecer que la retribución de la actividad del derecho a la explotación económica de infraestructura vial para el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas – APP se haga además de con observancia a lo pactado contractualmente, a lo establecido en la reglamentación marco que realice el Gobierno Nacional al respecto.

Con miras a no afectar los costos de la cadena logística requerida para asegurar el abastecimiento de bienes, especialmente los alimentos de primera necesidad y medicamentos, cadena que se ve afectada por el desequilibrio en los volúmenes tradicionales de la oferta y demanda de carga derivada de las medidas de aislamiento provocadas por la crisis económica generalizada que se ha generado por la crisis del Covid-19, en este sentido el artículo octavo busca que los aumentos de las tarifas de peajes se reduzcan al IPC decretado por el DANE para el 2020 durante la vigencia de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, y hasta por un año más.

Finalmente, el artículo noveno, busca generar obligaciones de publicidad activa al Ministerio de Transporte, para que mantenga permanentemente actualizado al Congreso de la República sobre la evolución de las tarifas de peajes, sus incrementos anuales, el número de casetas en operación, la entidad a cargo y la distribución geográfica de estas, unificando en documentos la información que actualmente está atomizada en cada uno de

<sup>21</sup> Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Sentencia 6345 de 2001, C.P. Camilo Araníquez Andrade, 8 de noviembre de 2001, Radicación 11001-03-24-000-2000-6345-01(6345). Disponible en: <https://www.funccionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=5469>

los contratos de infraestructura vial.

**4. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS**

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual “[e]l autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

- “Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:  
(...)  
a) **Beneficio particular:** aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.  
b) **Beneficio actual:** aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.  
c) **Beneficio directo:** aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil. Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:  
a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.  
b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.  
c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.  
d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.  
e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.  
f) Cuando el congresista participe en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...).” (Subrayado y negrilla fuera de texto).

De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual.

En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

**6. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE**

**PROYECTO DE LEY NO. 602 DE 2021 CÁMARA**

**“Por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política de los peajes en la infraestructura de transporte”.**

**EL CONGRESO DE COLOMBIA**

**DECRETA**

**ARTÍCULO 1º. Objeto.** La presente ley crea lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales.

**ARTÍCULO 2º. Lineamientos de la estructuración de la política de peajes.** El Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación desarrollarán dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta ley, una reglamentación marco que estructure una fórmula tarifaria unificada para los peajes y su variación anual, en función de las externalidades generadas por el tránsito vehicular, el estado de la infraestructura según la estimación del Inviás y de la ANI, la estructuración financiera de cada proyecto, el uso efectivo de la infraestructura y la recuperación de los costos de operación, desarrollo y mantenimiento.

Además, la reglamentación deberá establecer la distancia mínima entre las casetas de peajes, de manera que esta nunca sea menor a 150 kilómetros.

Sin perjuicio de otros indicadores, en la reglamentación se tendrán en cuenta los siguientes indicadores para constatar el uso efectivo de la vía: reducción de dos a un carril, el uso de carreteras secundarias diferentes al trazado de la concesión o el mantenimiento que requieran estos elementos y que no permitan el uso total y completo de la vía.

La reglamentación deberá establecer mecanismos, directrices y controles sobre la ejecución, distribución y control de los recursos provenientes del recaudo de peajes, en cumplimiento al artículo 22 del Ley 105 de 1993.

**ARTÍCULO 3º.** Modifíquese el Artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

**“ARTÍCULO 21.** Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.

Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.

Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:

**PROPOSICIÓN**

Con base en las anteriores consideraciones, presentamos ponencia positiva y solicitamos a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, dar primer debate al Proyecto de Ley No. 602 de 2021 Cámara, “Por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política tarifaria de los peajes en la infraestructura de transporte”.

De los Honorables Representantes,



**RODRIGO ROJAS LARA**  
Representante a la Cámara  
Coordinador Ponente



**LEÓN FREDY MUÑOZ**  
Representante a la Cámara  
Ponente



**AQUILEO MEDINA ARTEAGA**  
Representante a la Cámara  
Ponente

<p>a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;</p> <p>b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;</p> <p>c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;</p> <p>d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, el uso efectivo de la vía, el nivel de avance de las obras, el estado de la infraestructura y las características vehiculares y sus respectivos costos de operación, de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional; la tarifa del peaje deberá reducirse en un 50% una vez el concesionario entregue la infraestructura a la Nación o a las entidades territoriales, estos recursos serán destinados a la rehabilitación y conservación de la vía.</p> <p>e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p>f) El incremento anual de la tarifa del peaje no podrá ser superior al ciento por ciento (100%) del incremento que haya tenido el índice de precios al consumidor (IPC) en el año inmediatamente anterior.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. Facúltase a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.</p> <p>PARÁGRAFO 4o. Se entiende también las vías "Concesionadas".</p> <p><b>ARTÍCULO 4°.</b> Modifíquese el Artículo 22 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 22.- Destino de los recursos del peaje. En la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes, como mínimo será invertido el 50%, para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude y el excedente en la respectiva zona de influencia.</p> <p>En los eventos en que se trate de infraestructura vial que se revierte a la Nación o a las entidades territoriales, se seguirán las reglas previstas en el literal d) del artículo 21 de la presente ley."</p> <p><b>ARTÍCULO 5°.</b> Modifíquese el Artículo 30 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 30. Del contrato de concesión. La Nación, los departamentos, los distritos y</p>	<p>los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.</p> <p>Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión deberá sujetarse a los principios contenidos en el artículo 21 de la presente ley y ajustarse a la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.</p> <p>La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.</p> <p>En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Los contratos a que se refiere el inciso 2o. del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo 44 y el inciso 2o. del artículo 45 de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación."</p> <p><b>ARTÍCULO 6°.</b> Modifíquese el Artículo 33 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 33. Garantías de ingreso. Para obras de infraestructura de transporte, por el sistema de concesión, la entidad concedente podrá establecer garantías de ingresos mínimos utilizando recursos del presupuesto de la entidad respectiva. Igualmente, se establecerá que cuando los ingresos sobrepasen el máximo, los ingresos adicionales deberán ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen o ser llevados a reducir el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial."</p> <p><b>ARTÍCULO 7°.</b> Modifíquese el Artículo 3 de la Ley 1508 del 2012, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 3o. Ámbito de aplicación. La presente ley es aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura.</p> <p>También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos.</p> <p>En estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, de acuerdo con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera.</p> <p>Los procesos de selección y las reglas para la celebración y ejecución de los contratos que incluyan esquemas de Asociación Público Privada se regirán por lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, salvo en las materias particularmente reguladas en la presente ley.</p>
<p>PARÁGRAFO 1o. Sólo se podrán realizar proyectos bajo esquemas de Asociación Público Privada cuyo monto de inversión sea superior a seis mil (6.000) SMMLV.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Aquellos sectores y entidades para las cuales existan normas especiales que regulen la vinculación de capital privado para el desarrollo de proyectos, continuarán rigiéndose por dichas normas o darán cumplimiento a lo previsto en la presente ley, una vez se encuentren reglamentadas las particularidades aplicadas en dichos sectores.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. El Gobierno Nacional podrá reglamentar las condiciones para el cumplimiento de la disponibilidad, los niveles de servicio, estándares de calidad, garantía de continuidad del servicio y más elementos que se consideren necesarios para el desarrollo de los esquemas de Asociación Pública Privada a que se refiere la presente ley, pudiendo aplicar criterios diferenciales por sectores."</p> <p><b>ARTÍCULO 8°.</b> Reducción del incremento tarifario en los peajes. Durante la vigencia de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, y hasta por un (1) año más, se reducirá al IPC decretado por el DANE para el 2020, el incremento en las tarifas de los peajes en todo el territorio nacional.</p> <p><b>ARTÍCULO 9°.</b> Informe al Congreso. En el informe anual al Congreso de la República que debe rendir el Ministerio de Transporte, se deberá incluir un acápite que presente la evolución de las tarifas de peajes, sus incrementos anuales, el número de casetas en operación, la entidad a cargo y la distribución geográfica de estas.</p> <p><b>ARTÍCULO 10°.</b> Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p> <p>Cordialmente,</p>  <p><b>RODRIGO ROJAS LARA</b> Representante a la Cámara Coordinador Ponente</p>  <p><b>LEÓN FREDY MUÑOZ</b> Representante a la Cámara Ponente</p>  <p><b>AQUILEO MEDINA ARTEAGA</b> Representante a la Cámara Ponente</p>	<p style="text-align: center;"><b>COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>SUSTANCIACIÓN</b></p> <p style="text-align: center;"><b>INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE</b></p> <p>Bogotá D.C., 21 de mayo de 2021</p> <p>En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al <b>Proyecto de Ley No. 602 DE 2021 CAMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICAN LA LEY 105 DE 1993 Y LA LEY 1508 DE 2012; Y SE REESTRUCTURA LA POLÍTICA TARIFARIA DE LOS PEAJES EN LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE"</b>.</p> <p>Dicha ponencia fue firmada por los <b>Honorables Representantes RODRIGO ROJAS LARA (COORDINADOR PONENTE), LEÓN FREDY MUÑOZ, AQUILEO MEDINA.</b></p> <p>Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 301 / del 21 de mayo de 2021, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.</p>  <p><b>DIANA MARCELA MORALES ROJAS</b> Secretaria General</p>

## INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 541 DE 2021 CÁMARA

*por medio de la cual se establece el pago obligatorio de las prácticas y pasantías universitarias en los organismos y entidades de la administración pública y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá D.C. mayo 20 de 2021

Honorable Representante  
**JUAN DIEGO ECHAVARRÍA SÁNCHEZ**  
 Presidente Comisión VII Constitucional Permanente  
 Cámara de Representantes

**Referencia:** Informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley 541 de 2021 Cámara "Por medio de la cual se establece el pago obligatorio de las prácticas y pasantías universitarias en los organismos y entidades de la administración pública y se dictan otras disposiciones".

Respetado señor Presidente,

En cumplimiento del encargo hecho por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Séptima Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley 541 de 2021 Cámara "Por medio de la cual se establece el pago obligatorio de las prácticas y pasantías universitarias en los organismos y entidades de la administración pública y se dictan otras disposiciones". El informe de ponencia se rinde en los siguientes términos:

### I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El Proyecto de Ley 450 de 2020, fue radicado el día 17 de marzo de 2021 por los Representantes Julio Cesar Triana Quintero, Aquileo Medina Arteaga, Ángela Patricia Sánchez Leal, Jorge Méndez Hernández, Cesar Augusto Lorduy Maldonado, Carlos Mario Farelo Daza, David Ernesto Pulido Novoa, Ciro Fernández Núñez, Erwin Arias Betancur, Gustavo Hernán Puentes Díaz, Karina Estefanía Rojano Palacio, Héctor Javier Vergara Sierra, Jaime Rodríguez Contreras, Modesto Enrique Aguilera Vides, Jorge Enrique Benedetti Martelo, Oscar Camilo Arango Cardenas, José Gabriel Amar Sepúlveda, Mauricio Parodi Díaz, Salim Villamil Quessep, Oswaldo Arcos Benavides, Carlos Alberto Cuenca Chaux y Eloy Chichi Quintero Romero. El pasado 5 de mayo de 2021, la Mesa Directiva de la Comisión Séptima Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes nos designó como ponentes a la Representante Ángela Patricia Sánchez Leal y los Representantes Jorge Alberto Gómez Gallego y Jorge Enrique Benedetti Martelo.

### II. OBJETO DEL PROYECTO

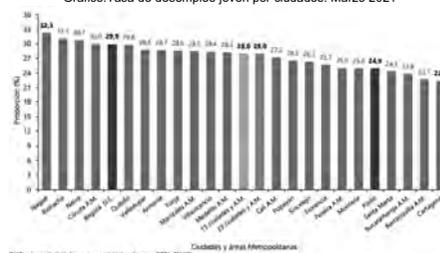
La iniciativa pretende establecer el pago obligatorio de las prácticas y pasantías universitarias en los organismos y entidades de la administración pública, como mínimo, a través de la modalidad del contrato de aprendizaje.

### III. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

#### A. Generalidades y contexto

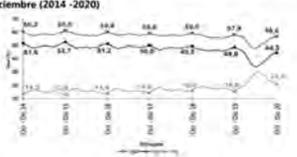
El espíritu del proyecto de ley, propuesto a consideración de los Honorables Congressistas tiene como propósito avanzar en la garantía efectiva y real de los principios en los que se funda nuestro Estado Social de Derecho prolijado por nuestra Constitución Política ampliando la protección social y apoyando el empleo de las pasantías, la judicatura y toda práctica que sea prerrequisito para optar por el título profesional reconociéndose como contratos de aprendizaje garantizando así la educación, el trabajo, la justicia, la igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz.

Gráfico. Tasa de desempleo joven por ciudades. Marzo 2021



El boletín de mercado laboral para el trimestre enero-marzo 2021 entregado por el DANE a finales de abril, señala que la tasa de desempleo de la población joven se encuentra en 28% duplicando la tasa de desempleo nacional que para marzo fue de 14,2%, cuando se analiza por sexo dicha tasa de desempleo para mujeres jóvenes es del 31,3% mientras que para los hombres jóvenes fue del 18,5%. Al analizar la tasa de desempleo para grandes ciudades como Medellín, Bogotá, Neiva, Cúcuta entre otras es superior al 28% nacional.

Gráfico 2. Tasa global de participación, ocupación y desempleo de la población joven Total nacional Trimestre octubre - diciembre (2014 -2020)



Fuente: DANE, GED+  
 D.G.: puntos porcentuales.

Durante el 2020, en el marco de la declaración de emergencia sanitaria causada por el Covid19, el desempleo en jóvenes aumentó, con el cierre de los comercios, diferentes sectores de la economía disminuyeron su participación en la población ocupada de jóvenes; los sectores de administración pública y defensa, educación y atención de la salud humana, actividades artísticas y alojamiento y servicios de comida disminuyeron en más de 12 puntos porcentuales a comparación del año anterior. Si observamos según la posición ocupacional, obrero, empleado particular (48,0%) y trabajador por cuenta propia (37,0%) fueron las posiciones ocupacionales con mayor participación de la población ocupada joven en el trimestre octubre - diciembre 2020. Esto indica que las únicas ocupaciones que han aumentado la tasa de ocupación de jóvenes en el trimestre son las correspondientes a trabajos que no necesariamente requieren un nivel de educación superior.

Ahora bien, el contexto de desaliento generalizado que se creó con las reducciones en los indicadores económicos del país en el 2020, como consecuencia de la cuarentena y las medidas para contener el COVID-19. Tal como lo proyectó el Banco de la República, la economía se contrajo 6,8% en 2020, la caída más grande desde 1975, proyección que sigue en un panorama negativo, pues la entidad expuso que para este año dicha reducción se ubicaría en un 4,5% del Producto Interno Bruto<sup>1</sup>. Así mismo, el director del DANE, Juan Daniel Oviedo, resaltó que en 2020 también se presentó una disminución histórica en el consumo final de los hogares. "También es la contracción más importante en materia de disminución del gasto del consumo final de los hogares, -5,8% contra un -3,2% que se vio a finales de los noventa", dijo Oviedo<sup>2</sup>.

El proyecto de ley articula medidas para desarrollar oportunidades de empleo para quienes están terminando sus estudios superiores, facilitándoles el acceso al mercado de trabajo, con prácticas laborales en un entorno real, vinculando las pasantías, la judicatura y toda práctica que sea prerrequisito para optar por el título profesional mediante un contrato de aprendizaje, el cual ya está regulado por la ley y cuya compilación se encuentra en el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo (Decreto 1072 de 2015), concebido como una forma especial de vinculación dentro del derecho laboral. En esta modalidad de vinculación se reconoce un apoyo de sostenimiento que garantiza el proceso de aprendizaje, y el cual, en ningún caso, constituye salario, donde el aprendiz, cuando es un estudiante universitario tiene un apoyo mensual, el cual no podrá ser inferior al equivalente a un salario mínimo legal vigente. El contrato de aprendizaje debe liquidarse, pero no necesita el reconocimiento de prestaciones sociales; el aprendiz sólo se afilia a salud y riesgos laborales, no se afilia a pensión, ni por él se pagan los conceptos de SENA, caja de compensación e ICBF, lo cual reduce la carga impositiva del empleador. La naturaleza *sui generis* del contrato de aprendizaje, no genera la obligación de pagar primas, cesantías o vacaciones. Así mismo, el artículo 189 de la Ley 115 de 1994 establece que los empleadores podrán deducir anualmente de su renta gravable, hasta el 130% de los gastos por salarios y prestaciones sociales de los trabajadores

<sup>1</sup> La República. Reuters. Banco de la República proyectó una reducción de 4,5% del PIB para este año. <https://www.larepublica.co/economia/banco-de-la-republica-proyecta-una-reduccion-de-4-5-del- PIB-narrando-este-año-3119273>  
<sup>2</sup> La República. Carolina Salazar Sierra. La caída de 6,8% del Producto Interno Bruto de 2020 fue la peor de la historia del país. <https://www.larepublica.co/economia/la-caida-de-6-8-del-producto-interno-bruto-de-2020-fue-la-peor-de-la-historia-del-pais-3175637>

<p>contratados como aprendices, adicionales a los previstos legalmente, en programas de formación profesional; por los aprendices que debe contratar por ley, puede deducir el 100%, lo cual representa un gran beneficio para las empresas.</p> <p>El proyecto de ley se encuentra ajustado en las facultades otorgadas 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 normativos de la Ley 5 de 1992 y concordantes, para la iniciativa legislativa, así como a la doctrina y sentencias de la jurisprudencia de la Corte Constitucional.</p> <p>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, Artículos 1, 2, 13, 25, 45, 53, 67 y concordantes.</p> <p><b>B. Sobre el contrato de aprendizaje</b></p> <p>De acuerdo con una definición expuesta por la Organización Internacional del Trabajo en el 2012, el contrato de aprendizaje es "un conjunto de programas de formación y entrenamiento que combinan educación vocacional con aprendizajes basados en el lugar de trabajo, en alguna competencia ocupacional intermedia (i. e., más allá de los trabajos rutinizados), y que está sujeto a estándares de formación impuestos externamente, en particular al componente que tiene lugar en las empresas"<sup>3</sup>. Segura (2016) expresa que la definición de la OIT de los contratos de aprendizaje integra ocho elementos: i) Suponen un apoyo económico o una retribución salarial, ii) tienen un marco legislativo para su gestión y regulación, iii) se desarrollan de acuerdo con un programa o currículo, iv) requieren entrenamiento en el lugar de trabajo, v) requieren formación fuera del lugar de trabajo, vi) deben ser sometidos a procesos formales de evaluación, vii) dan lugar a una certificación socialmente reconocida y viii) tienen duración fija<sup>4</sup>.</p> <p><small><sup>3</sup> Juan Carlos Segura Ortiz (2016). Aportes para la medición del impacto de la política de formación para el trabajo: propuesta para la evaluación del contrato de aprendizaje en Colombia. Recuperado de <a href="https://www.secielo.org/col/pdf/fope/v08n2/v08n2a07.pdf">https://www.secielo.org/col/pdf/fope/v08n2/v08n2a07.pdf</a>.</small></p> <p><small><sup>4</sup> Ibidem.</small></p>	<p>En Colombia el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo (Decreto 1072 de 2015) establece en su artículo 2.2.6.3.1 que el contrato de aprendizaje es una forma especial de vinculación dentro del derecho laboral, el cual tiene cuatro características, a saber: i) No presenta subordinación, ii) se puede ejecutar en un plazo no mayor a dos (2) años, iii) la persona natural recibe formación teórica en una entidad autorizada con el auspicio de una empresa patrocinadora y iv) el aprendiz recibe un apoyo de sostenimiento que no constituye salario.</p> <p>Conforme lo establecido en la Sentencia T-174 del 2011 de la Corte Constitucional, el contrato de aprendizaje tiene múltiples elementos particulares y especiales propios, los cuales son los siguientes: 1. Su finalidad consiste en facilitar la formación en las ocupaciones propias de la empresa patrocinadora, 2. La subordinación está referida exclusivamente a las actividad propias del aprendizaje, 3. La formación se recibe a título personal y 4. El apoyo de sostenimiento mensual tiene como fin garantizar el proceso de aprendizaje.</p> <p>El artículo 2.2.6.3.6 del Decreto 1072 de 2015 establece las modalidades del contrato de aprendizaje, estas modalidades son las siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. La formación teórica y práctica de aprendices en oficios semicalificados en los que predominan procedimientos claramente definidos a partir de instrucciones específicas cuando las exigencias de educación formal y experiencia sean mínimas y se orienten a los jóvenes de los estratos más pobres de la población que carecen o tienen bajos niveles de educación formal y experiencia;</li> <li>2. La formación que verse sobre ocupaciones semicalificadas que no requieran título o calificadas que requieran título de formación técnica no formal, técnicos profesionales o tecnológicos, de instituciones de educación reconocidas por el Estado y aprendices del Servicio Nacional de Aprendizaje, Sena;</li> <li>3. La formación del aprendiz alumno matriculado en los cursos dictados por el Servicio Nacional de Aprendizaje, Sena, de acuerdo con el artículo 5o. del Decreto 2838 de 1960;</li> <li>4. La formación en instituciones educativas debidamente reconocidas por el Estado y frente a las cuales tienen relación los alumnos matriculados en los cursos dictados por</li> </ol>
<p>el Servicio Nacional de Aprendizaje, Sena. La formación directa del aprendiz por la empresa autorizada por el Servicio Nacional de Aprendizaje, Sena. La formación en las empresas por jóvenes que se encuentren cursando los dos (2) últimos grados de educación lectiva secundaria en instituciones aprobadas por el Estado;</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Las prácticas de estudiantes universitarios que cumplan con actividades de 24 horas semanales en la empresa y, al mismo tiempo, estén cumpliendo con el desarrollo del pènsun de su carrera profesional o que cursen el semestre de práctica, siempre que la actividad del aprendiz guarde relación con su formación académica;</li> <li>6. Las prácticas con estudiantes universitarios que las empresas establezcan directamente o con instituciones de educación aprobadas por el Estado de acuerdo con las Leyes 30 de 1992 y 115 de 1994 y demás disposiciones que las adicionen, modifiquen o sustituyan que establezcan dentro de su programa curricular este tipo de prácticas para afianzar los conocimientos teóricos sin que, en estos casos, haya lugar a formación académica, circunscribiendo la relación al otorgamiento de experiencia y formación práctica empresarial, siempre que se trate de personas adicionales respecto del número de trabajadores registrados en el último mes del año anterior en las Cajas de Compensación Familiar;</li> <li>7. Las demás que hayan sido o sean objeto de reglamentación por el Consejo Directivo del Servicio Nacional de Aprendizaje, Sena, de acuerdo con las Leyes 30 de 1992 y 115 de 1994.</li> </ol> <p>No obstante, en el artículo 2.2.6.3.7 del Decreto 1072 de 2015 se establece que las actividades desarrolladas por los estudiantes universitarios a través de convenios suscritos con las instituciones de educación superior en calidad de pasantías que sean prerequisite para la obtención del título correspondiente no constituyen contratos de aprendizaje. La legislación en materia laboral y conceptos jurídicos de ministerios han precisado en diferenciar los conceptos de práctica y pasantía en la normatividad nacional.</p> <p>La Ley 789 de 2002 en su artículo 32 establece que las empresas industriales y comerciales del Estado y las de economía mixta del orden nacional, departamental, distrital y municipal, estarán obligadas a la vinculación de aprendices en los términos de esta ley. Las demás entidades públicas no estarán sometidas a la cuota de aprendizaje, salvo en los casos que</p>	<p>determine el gobierno nacional. Además, el parágrafo del artículo 30 de la misma ley plantea que el gobierno incluirá una partida adicional en el Presupuesto General de la Nación que transferirá con destino al reconocimiento del pago de los contratos de aprendizaje para los departamentos de Amazonas, Guainía, Vichada, Vaupés, Chocó y Guaviare.</p> <p><b>C. Sobre la vinculación a través del contrato de aprendizaje</b></p> <p>Las prácticas de estudiantes universitarios se realizan a través del contrato de aprendizaje en los dos siguientes escenarios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cuando se cumplan con actividades de 24 horas semanales en la empresa y, al mismo tiempo, estén cumpliendo con el desarrollo del pensum de su carrera profesional o que cursen el semestre de práctica, siempre que la actividad del aprendiz guarde relación con su formación académica y</li> <li>- cuando las empresas establezcan directamente o con instituciones de educación aprobadas por el Estado de acuerdo con las Leyes 30 de 1992 y 115 de 1994 y demás disposiciones que las adicionen, modifiquen o sustituyan que establezcan dentro de su programa curricular este tipo de prácticas para afianzar los conocimientos teóricos sin que, en estos casos, haya lugar a formación académica, circunscribiendo la relación al otorgamiento de experiencia y formación práctica empresarial, siempre que se trate de personas adicionales respecto del número de trabajadores registrados en el último mes del año anterior en las Cajas de Compensación Familiar. (numerales 5 y 6 artículo 2.2.6.3.6 del Decreto 1072 de 2015).</li> </ul> <p>Por otra parte, para los estudiantes universitarios que tengan como prerequisites para la obtención del título correspondiente las pasantías estas se realizan a través de convenios suscritos entre las Instituciones de Educación Superior y la empresa correspondiente, conforme lo establece el artículo 2.2.6.3.7 del Decreto 1072 de 2015. En estos convenios debe constar "las cláusulas que regirán los mismos, dentro de los cuales deben quedar estipuladas expresamente las obligaciones de cada parte"<sup>5</sup>.</p> <p><small><sup>5</sup> Concepto 2014ER70264, reiterado por el Concepto 2015EE048732 del 14 de mayo de 2015. Recuperado de <a href="https://www.mineducacion.gov.co/1759/articulos/354776_archivo.pdf_Consulta.pdf">https://www.mineducacion.gov.co/1759/articulos/354776_archivo.pdf_Consulta.pdf</a></small></p>

Esto indica que, si bien las prácticas universitarias se encuentran amparadas por la ley aunque sin obligatoriedad en su contratación, en el caso de las pasantías, se genera un vacío que promueve la falta de garantías laborales para una parte de la población estudiantil del país.

**1. El régimen jurídico de la vinculación**

El contrato de aprendizaje es una forma especial de vinculación en el derecho laboral, el cual tiene sus propias características y finalidades, está reglamentado por el Decreto 933 de 2003. Por otra parte, los convenios entre las Instituciones de Educación Superior (IES) y las empresas correspondientes parten de una actividad académica entre el estudiante universitario y la IES en la cual está matriculado<sup>6</sup>.

**2. La remuneración**

En el contrato de aprendizaje se reconoce un apoyo de sostenimiento que garantice el proceso de aprendizaje, y el cual, en ningún caso, constituye salario. El artículo 30 de la Ley 789 de 2002 establece cinco criterios para fijar el apoyo de sostenimiento en este tipo de contratos:

- i) Durante toda la vigencia de la relación, el aprendiz recibirá de la empresa un apoyo de sostenimiento mensual que sea como mínimo en la fase lectiva el equivalente al 50% de un (1) salario mínimo mensual vigente,
- ii) El apoyo del sostenimiento durante la fase práctica será equivalente al setenta y cinco por ciento (75%) de un salario mínimo mensual legal vigente,
- iii) El apoyo de sostenimiento durante la fase práctica será diferente cuando la tasa de desempleo nacional sea menor del diez por ciento (10%), caso en el cual será equivalente al ciento por ciento (100%) de un salario mínimo legal vigente,
- iv) En ningún caso el apoyo de sostenimiento mensual podrá ser regulado a través de convenios o contratos colectivos o fallos arbitrales recaídos en una negociación colectiva
- v) Si el aprendiz es estudiante universitario el apoyo mensual, el apoyo de sostenimiento mensual no podrá ser inferior al equivalente a un salario mínimo legal vigente.

<sup>6</sup>Concepto Jurídico Oficina Asesora Jurídica Ministerio de Educación. 29 de septiembre del 2015 Recuperado de [https://www.mimodificacion.gov.co/1759/articulos/354776\\_archivo.pdf](https://www.mimodificacion.gov.co/1759/articulos/354776_archivo.pdf) Consulta.pdf

El contrato de aprendizaje además establece que durante la fase práctica el aprendiz estará afiliado en riesgos profesionales por la ARL que cubre la empresa sobre la base de 1 SMLMV y estará cubierto por el Sistema de Seguridad Social en Salud, conforme al régimen de trabajadores independientes, y pagado plenamente por la empresa patrocinadora.

En lo referente a los pasantes universitarios, la Oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Educación ha precisado que "... no existe ninguna obligación legal para hacerle algún tipo de pago al estudiante. Cosa distinta es, si la empresa que recibe al estudiante que hace la Pasantía en sus instalaciones, le quiera hacer algún tipo de pago voluntariamente".

Con el proyecto de ley se lograría subsanar la desigualdad que existe en las dos modalidades, pues habría una obligación legal que garantiza la remuneración y dignificación del trabajo de todos los estudiantes universitarios de último semestre que tienen como requisito realizar una pasantía en Colombia.

**D. Sobre practicantes del SENA**

El análisis realizado indica que las pasantías en el marco de las prácticas laborales que usualmente desempeñan los estudiantes del SENA, actúan como una forma de "reconocimiento" por un buen desempeño durante la práctica.

Las pasantías que se dan en el marco de los estudiantes del SENA se hacen en base al acuerdo 7 de 2012 "Por el cual se adopta el reglamento del Aprendizaje SENA" en sus artículos 8°, 9° y 12°, las cuales son diferentes a las pasantías a las que nos referimos en la Ley 789 de 2002 y el Decreto 933 de 2002.

De acuerdo al concepto jurídico 046 de 2016 del SENA la diferencia recae en:

*"En efecto, la primeras son una forma de práctica en la educación universitaria que es considerada, tal como lo señala el Consejo de Estado citado por el peticionario, que hacen parte del pensum académico del programa educativo, las cuales no pueden ser desarrolladas a través de contrato de aprendizaje (artículo 7 del Decreto 933 de 2003), en tanto la segunda, siendo que se trata de un estímulo o incentivo en la ejecución de un contrato de aprendizaje,*

*se refiere a la posibilidad en desarrollo del mismo, de que el aprendiz acceda a unas prácticas que contribuyan con una mejor experiencia a su formación y que, tal como está establecido en la norma, no son requisito sino un premio que permite una mejor formación práctica.*

*Evidentemente, aunque se denominen en la misma forma, se tratan de cosas diferentes pues mientras las pasantías universitarias son objeto de exclusión del contrato de aprendizaje, las previstas en el Acuerdo 7 de 2012 son incentivos o estímulos, por los resultados sobresalientes en la ejecución del contrato de aprendizaje vigente.*

*Por otra parte, tal como lo señala el peticionario, el Acuerdo 7 de 2012, en su artículo 12° regula las posibilidades de la etapa práctica del contrato de aprendizaje de los aprendices SENA, regulación específica que es completamente ajena a las pasantías de los estudiantes universitarios, siendo situaciones o figuras que no pueden mezclarse dada su diferente naturaleza."*

**E. Antecedentes**

PROYECTO DE ACUERDO 076 DE 2020 "Por medio del cual se crea el sistema público distrital de prácticas y pasantías de Bogotá D.C y se dictan otras disposiciones"

PROYECTO DE LEY 176/2017 SENADO "Proyecto mediante la cual se consagran medidas tendientes a promover la oferta laboral a estudiantes de instituciones de educación superior que vayan a iniciar o se encuentren ejerciendo las prácticas laborales como requisito para obtener un título académico. [Prácticas laborales remuneradas]"

CONPES 173 DNP DE 2014 "lineamientos para la generación de oportunidades para los jóvenes"

PROYECTO DE LEY 185 DE 2011 CÁMARA "por medio de la cual se establece el pago de las pasantías y prácticas empresariales a los estudiantes de educación superior, y se dictan otras disposiciones".

**F. Derecho comparado**

**1. Argentina**

La Ley 26.427, de 2008 Argentina, en su Artículo 1° - Creó el Sistema de Pasantías Educativas en el marco del sistema educativo nacional para los estudiantes de la Educación Superior (Capítulo V, Ley 26.206) y la Educación Permanente de Jóvenes y Adultos (Capítulo IX, Ley 26.206) y de la Formación Profesional (Capítulo III, Ley 26.058); definiendo así mismo en su Artículo 2° la "pasantía educativa" como el conjunto de actividades formativas que realicen los estudiantes en empresas y organismos públicos, o empresas privadas con personería jurídica, sustantivamente relacionado con la propuesta curricular de los estudios cursados en unidades educativas, que se reconoce como experiencia de alto valor pedagógico, sin carácter obligatorio. En su Artículo 15. - Los pasantes reciben una suma de dinero en carácter no remunerativo en calidad de asignación estímulo, que se calculará sobre el salario básico del convenio colectivo aplicable a la empresa, y que será proporcional a la carga horaria de la pasantía.

Los pasantes reciben, conforme a las características de las actividades que realicen, todos los beneficios regulares y licencias que se acuerden al personal según se especifique en la reglamentación. Así mismo, se debe otorgar al pasante una cobertura de salud cuyas prestaciones serán las previstas en la Ley 23.660 -Ley de Obras Sociales-.

**2. Perú**

Por su parte la Ley N° 28518 de 2005 del Perú, establece un marco normativo sobre el tema de las pasantías y prácticas profesionales; define el aprendizaje en su Artículo 5, señalando que "El aprendizaje es una modalidad que se caracteriza por realizar parte del proceso formativo en las unidades productivas de las empresas, previa formación inicial y complementación en un Centro de Formación Profesional autorizado para desarrollar la actividad de formación profesional". Las pasantías, son reconocidas como un mecanismo que busca relacionar al pasante con el mundo laboral, en donde implementa, actualiza y contrasta lo aprendido en el centro de formación y se informa de las posibilidades de empleo existentes y de la dinámica de los procesos productivos de bienes y servicios; cuya finalidad descrita en su Artículo 7 es "... complementar la formación específica adquirida en el Centro, así como consolidar el desarrollo de habilidades sociales y personales relacionadas al ámbito laboral". Como práctica profesional definida en su Artículo 13 "Práctica Profesional Es la modalidad que busca consolidar los aprendizajes adquiridos a lo largo de la formación profesional, así como

<p>ejercitar su desempeño en una situación real de trabajo. Este aprendizaje denominado práctica profesional se realiza mediante un Convenio de Práctica Profesional que se celebra entre: 1. Una empresa 2. Una persona que egresa de un Centro de Formación Profesional o Universidad. El tiempo de duración del convenio no es mayor a doce (12) meses salvo que el Centro de Formación Profesional o Universidad, por reglamento o norma similar, determine una extensión mayor. El egresado deberá ser presentado a una empresa por el Centro de Formación Profesional o Universidad, quien deberá llevar el registro del número de veces que se acoja a esta modalidad hasta que complete el período máximo de la práctica profesional".</p> <p>El Artículo 23 define la Pasantía en la empresa es una modalidad formativa que se realiza en las unidades productivas de las empresas y que busca relacionar al beneficiario con el mundo del trabajo y la empresa, en la cual implementa, actualiza, contrasta lo aprendido en el Centro de Formación y se informa de las posibilidades de empleo existentes y de la dinámica de los procesos productivos de bienes y servicios. En esta modalidad de formación se ubica tanto a los beneficiarios como a los estudiantes de los últimos grados del nivel de Educación Secundaria de los Centros Educativos que necesiten por razones formativas y curriculares realizar una pasantía en la empresa. Por su parte Artículo 24 señala la finalidad "Mediante esta modalidad se busca que el beneficiario refuerce la capacitación laboral adquirida e inicie, desarrolle o mejore las habilidades sociales y personales relacionadas al ámbito laboral", y finalmente para lo referente al proyecto de Ley "Por medio de la cual se establece el pago obligatorio de las prácticas y pasantías universitarias en los organismos y entidades de la administración pública y se dictan otras disposiciones", trata de la remuneración económica mensual, la cual no puede ser inferior a una remuneración mínima cuando el pasante cumple la jornada máxima prevista o en caso de duración inferior, un pago proporcional, al tenor del Artículo 45 de la Ley N° 28518 de 2005 del Perú. En el caso de nuestro proyecto de ley, garantizando para los estudiantes y futuros profesionales, técnicos y tecnólogos el derecho al trabajo establecido en el Artículo 1°. De la Constitución Política de Colombia que al tenor prescribe: "Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general". (Subrayado fuera de texto) y en correspondencia con el Artículo 45 de la misma que señala "El adolescente tiene derecho a la protección y a la formación integral. El Estado y la sociedad garantizan la</p>	<p>participación activa de los jóvenes en los organismos públicos y privados que tengan a cargo la protección, educación y progreso de la juventud", que son parte integral del proyecto de ley que hoy ponemos a consideración de los honorables congresistas.</p> <p><b>3. España</b></p> <p>El Real Decreto 1543/2011, la cual se funda en que "la responsabilidad social empresarial cada vez adquiere más importancia dentro de los planes estratégicos de las empresas, no solo como un instrumento de refuerzo de la competitividad, sino también a través del estímulo a un buen gobierno corporativo de las mismas, que se convierte en instrumento impulsor de la sostenibilidad económica, social y medioambiental". Así mismo que "...resulta urgente y necesario por ello articular medidas que incrementen las oportunidades de empleo para este colectivo, medidas que deben contribuir a facilitar su acceso al mercado de trabajo, a la ocupación y a la adquisición de práctica laboral en un entorno real".</p> <p>De esta manera, encontramos que en el mundo existe ya la preocupación por la gratuidad de las pasantías y prácticas estudiantiles para optar por el título profesional, fin perseguido por el presente Proyecto de Ley "Por medio de la cual se establece el pago obligatorio de las prácticas y pasantías universitarias en los organismos y entidades de la administración pública y se dictan otras disposiciones", el cual incluye en la modalidad de los contratos de aprendizaje las actividades desarrolladas por los estudiantes universitarios a través de convenios suscritos en calidad de pasantías que sean prerrequisito para obtener el título profesional, con un valor fundamental de garantizar el derecho a la igualdad, en razón a la exclusión que tiene hasta la fecha estas prácticas frente a las incluidas en las modalidades de que trata el artículo 2.2.6.3.6 del Decreto 1072 de 2015 y al cual en razón del Artículo 13 de la Norma Superior que señala: "Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica".</p>
<p><b>G. Circunstancias o eventos susceptibles de conflicto de interés</b></p> <p>De conformidad con el artículo 291 de la Ley 2003 de 2019, Por el cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992 y se dictan otras disposiciones, que al tenor señala: "Declaración de Impedimentos. El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar", el precitado artículo 286 de la Ley 5 de 1992, "Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.</p> <p>Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.</li> <li>Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión</li> <li>Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.</li> </ol> <p>En tal sentido circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del presente proyecto, de acuerdo al artículo 286, estarían relacionadas con un posible beneficio actual para quienes en la actualidad presente y existente realicen pasantías universitarias, como prerrequisito de grado y las prácticas asistenciales y de servicio social obligatorio de las áreas de la salud, y el beneficio directo aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil para quienes estén o vayan a realizar pasantías universitarias, como prerrequisito de grado y las prácticas asistenciales y de servicio social obligatorio de las áreas de la salud y puedan acceder a los beneficios que otorga el presente proyecto de ley en lo relacionado con</p>	<p>la remuneración de las mismas, esto es con apoyo de sostenimiento mensual en la relación de aprendizaje y la afiliación al sistema de seguridad social integral.</p> <p>Hay que señalar que en términos generales no ofrece beneficio particular para los congresistas habida cuenta que aquel que no otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos, ya que se trata de una norma erga omnes.</p> <p>Así mismo al tenor del artículo de la referencia "Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.</li> <li>Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.</li> <li>Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantenga la normatividad vigente.</li> <li>Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.</li> <li>Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.</li> <li>Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos". En cuyo caso, se reitera que no existe conflicto de intereses.</li> </ol>

IV. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Artículo propuesto	Modificaciones para primer debate	Justificación
<b>Artículo 1°. Objeto.</b> Establecer el pago obligatorio en los organismos y entidades de la administración pública de las prácticas y pasantías universitarias como mínimo a través de la modalidad del contrato de aprendizaje.	<b>Artículo 1°. Objeto.</b> <u>Establecer el pago obligatorio de las prácticas y pasantías universitarias en los organismos y entidades de la administración pública, como mínimo, a través de la modalidad del contrato de aprendizaje.</u>	Se modifica la redacción del artículo para mejor comprensión.
<b>ARTÍCULO 2°.</b> Los estudiantes que realicen prácticas y pasantías universitarias en los organismos y entidades de la administración pública deberán ser contratados como mínimo a través de la modalidad del contrato de aprendizaje.	<b>Artículo 2°.</b> Los estudiantes que realicen prácticas y pasantías universitarias en los organismos y entidades de la administración pública deberán ser <u>vinculados</u> , como mínimo, a través de la modalidad del contrato de aprendizaje.	Se cambia el concepto "contratados" por "vinculados" para cobijar relaciones de diversas modalidades entre los jóvenes y las entidades.  Se adicionan signos de puntuación.
<b>ARTÍCULO 3°.</b> Adiciónese el literal e, al artículo 31 de la ley 789 de 2002, el cual quedará así: e) Las actividades desarrolladas por los estudiantes universitarios en entidades del sector público a	<b>Artículo 3°.</b> Adiciónese el literal e, al artículo 31 de la ley 789 de 2002, el cual quedará así: e) Las actividades desarrolladas por los estudiantes universitarios en entidades del sector público a	Se modifica un signo de puntuación.  Se modifica la redacción de la segunda oración del literal para mejor entendimiento.

<b>ARTÍCULO 5°. Implementación y reglamentación.</b> El Ministerio del Trabajo implementará y reglamentará el contenido de la presente Ley en un término no superior a los seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la misma.	<b>ARTÍCULO 5°. Implementación y reglamentación.</b> El Ministerio del Trabajo implementará y reglamentará el contenido de la presente Ley en un término no superior a los seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la misma.	Se hacen cambios de ortografía sobre una letra mayúscula que no corresponde.
<b>ARTÍCULO 6°. Vigencia y derogatorias.</b> La presente Ley rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.	<b>Artículo 6°. Vigencia y derogatorias.</b> La presente Ley rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.	Se hacen cambios de ortografía sobre una letra mayúscula que no corresponde.

través de convenios suscritos en calidad de pasantías que sean prerequisite para obtener el título profesional; el apoyo de sostenimiento mensual no podrá ser inferior al salario mínimo legal mensual vigente de manera proporcional al tiempo laborado.	través de convenios suscritos en calidad de pasantías que sean prerequisite para obtener el título profesional, <u>El apoyo de sostenimiento mensual para estos estudiantes no podrá ser inferior al salario mínimo legal mensual vigente de manera proporcional al tiempo laborado.</u>	
<b>ARTÍCULO 4°. Promoción de convocatorias para prácticas y pasantías en entidades públicas del sector central y entidades territoriales.</b> El Gobierno Nacional a través del Ministerio del Trabajo y el Departamento Administrativo de la Función Pública desarrollará, fomentará y reglamentará una política pública que incentive la habilitación de plazas y la organización obligatoria de convocatorias para la realización de las prácticas y pasantías universitarias, como prerequisite de grado, en toda la administración pública.	<b>Artículo 4°. Promoción de convocatorias para prácticas y pasantías en entidades públicas del sector central y entidades territoriales.</b> El Gobierno Nacional, a través del Ministerio del Trabajo, el Departamento Administrativo de la Función Pública y la <u>Unidad del Servicio Público de Empleo</u> , desarrollará, fomentará y reglamentará una política pública que incentive la habilitación de plazas y la organización obligatoria de convocatorias para la realización de las prácticas y pasantías universitarias, como prerequisite de grado, en <u>todas las entidades del sector público.</u>	Se adicionan signos de puntuación.  Se incluye a la unidad del servicio público de empleo ya que a través de esta se realizan las postulaciones para las convocatorias de prácticas en el sector público.  Se modifica la última parte del artículo con la intención de no dejar abierto el concepto de "toda la administración pública" y procurar ser específicos refiriéndose específicamente a "las entidades". De esta manera, también, se genera concordancia con el contenido del literal e) adicionado con el artículo anterior.

PROPOSICIÓN.

Considerando los argumentos expuestos y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5 de 1992, presentamos ponencia FAVORABLE y, en consecuencia, solicitamos a los miembros de la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes dar primer debate al Proyecto de Ley 541 de 2021 Cámara "Por medio de la cual se establece el pago obligatorio de las prácticas y pasantías universitarias en los organismos y entidades de la administración pública y se dictan otras disposiciones"

Cordialmente,

  
**JORGE ENRIQUE BENEDETTI MARTELO**

Representante a la Cámara  
Cambio Radical  
Comisión VII Constitucional Permanente (Coordinador Ponente)

  
**ÁNGELA PATRICIA SÁNCHEZ LEAL**  
Representante a la Cámara  
Cambio Radical  
Comisión VII Constitucional Permanente (Ponente)

  
**JORGE ALBERTO GÓMEZ GALLEGO**  
Representante a la Cámara  
Partido Dignidad  
Comisión VII Constitucional Permanente (Ponente)

**PROYECTO DE LEY N° 541 DE 2021 CÁMARA**

*"Por medio de la cual se establece el pago obligatorio de las prácticas y pasantías universitarias en los organismos y entidades de la administración pública y se dictan otras disposiciones"*

**EL CONGRESO DE COLOMBIA  
DECRETA**

**Artículo 1°. Objeto.** Establecer el pago obligatorio de las prácticas y pasantías universitarias en los organismos y entidades de la administración pública, como mínimo, a través de la modalidad del contrato de aprendizaje.

**Artículo 2°.** Los estudiantes que realicen prácticas y pasantías universitarias en los organismos y entidades de la administración pública deberán ser vinculados, como mínimo, a través de la modalidad del contrato de aprendizaje.

**Artículo 3°.** Adiciónese el literal e. al artículo 31 de la ley 789 de 2002, el cual quedará así:

e) Las actividades desarrolladas por los estudiantes universitarios en entidades del sector público a través de convenios suscritos en calidad de pasantías que sean prerequisite para obtener el título profesional. El apoyo de sostenimiento mensual para estos estudiantes no podrá ser inferior al salario mínimo legal mensual vigente de manera proporcional al tiempo laborado.

**Artículo 4°. Promoción de convocatorias para prácticas y pasantías en entidades públicas del sector central y entidades territoriales.** El Gobierno Nacional, a través del Ministerio del Trabajo, el Departamento Administrativo de la Función Pública y la Unidad del Servicio Público de Empleo; desarrollará, fomentará y reglamentará una política pública que incentive la habilitación de plazas y la organización obligatoria de convocatorias para la realización de las prácticas y pasantías universitarias, como prerequisite de grado, en todas las entidades del sector público.

**Artículo 5°. Implementación y reglamentación.** El Ministerio del Trabajo implementará y reglamentará el contenido de la presente ley en un término no superior a los seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la misma.

**Artículo 6°. Vigencia y derogatorias.** La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

  
**JORGE ENRIQUE BENEDETTI MARTELO**

Representante a la Cámara  
Cambio Radical

Comisión VII Constitucional Permanente (Coordinador Ponente)

  
**ÁNGELA PATRICIA SÁNCHEZ LEAL**

Representante a la Cámara  
Cambio Radical  
Comisión VII Constitucional Permanente  
(Ponente)

  
**JORGE ALBERTO GÓMEZ GALLEGO**

Representante a la Cámara  
Partido Dignidad  
Comisión VII Constitucional Permanente  
(Ponente)

## INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 352 DE 2020 CÁMARA

*por medio de la cual se convierten en política pública de estado el fondo especial de comunidades negras y fondo programa becas "Hipólita" para la promoción de la educación superior de los miembros de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras y se dictan otras disposiciones.*

**INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 352 DE 2020. CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE CONVIERTEN EN POLÍTICA PÚBLICA DE ESTADO EL FONDO ESPECIAL DE COMUNIDADES NEGRAS Y FONDO PROGRAMA BECAS "HIPÓLITA" PARA LA PROMOCIÓN DE LA EDUCACIÓN SUPERIOR DE LOS MIEMBROS DE LAS COMUNIDADES NEGRAS, AFROCOLOMBIANAS, RAZALES Y PALENQUERAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".**

### I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El 29 de julio de 2020 fue radicado en la Secretaría General de la Cámara y publicado en la Gaceta No. 825 del 1 de septiembre de 2020, el Proyecto de Ley 352 de 2020, esta iniciativa tiene como autor al H.R. JHON ARLEY MURILLO BENÍTEZ.

Por designación de la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Sexta Constitucional de la Cámara se nombraron los ponentes para el estudio de esa iniciativa legislativa.

Se cuenta con el concepto del Ministerio de Hacienda, emanado por oficio 2-2020-056377 del 5 de noviembre de 2020. Así como también concepto del Ministerio de Educación, recibido mediante el oficio 2020-EE-232828 del 19 de noviembre de 2020.

Se llevó a cabo reunión virtual con el equipo de trabajo de los ponentes, a fin de establecer los ajustes y modificaciones al presente proyecto, realizándose la debida socialización al autor del proyecto.

La ponencia para primer debate fue publicada en la Gaceta No. 434 del 14 de mayo de 2021, siendo anunciado el día 18 de mayo de 2021 según Acta No. 038 de 2021, en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo 01 de 2003.

El día 19 de mayo de 2021, en sesión ordinaria fue aprobado en primer debate, en el seno de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes, es de resaltar que no fueron presentadas proposiciones en el articulado según consta en Acta No. 039 de 2021.

Así las cosas, queda agotado el requisito de su primer debate para que siga su curso legal en segundo debate en la Plenaria de la Cámara de Representantes.

### II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

#### 1. LOS ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY PARA PROMOVER EL ACCESO A LA EDUCACIÓN SUPERIOR DE LAS COMUNIDADES AFRODESCENDIENTES.

El presente proyecto de ley recoge las recomendaciones que en materia de acceso a la educación superior planteó en su informe final la "Comisión Intersectorial para el Avance de la Población Afrocolombiana, Palenquera y Raizal", creada por el Gobierno Nacional, mediante el Decreto 4181 del 2007, con el propósito de investigar e identificar las causas profundas de las desigualdades que afectan a la población afrocolombiana y presentar recomendaciones para superar las barreras que impiden su avance, así como la protección y la realización efectiva de sus derechos.

En efecto, el informe de la Comisión evidencia que en materia de acceso a la educación superior las poblaciones afrodescendientes presentan evidentes condiciones de desigualdad, porque en los departamentos habitados en su mayoría por habitantes afrodescendientes, se encuentran mayores tasas de rezago escolar y resultados deficientes en las pruebas SABER, en comparación con el resto de la población nacional.

De acuerdo con las conclusiones de la Comisión y de un estudio publicado en el 2016, elaborado por la Misión de Movilidad Social y Equidad, convocada por el Departamento Nacional de Planeación (DNP), tan solo uno de cada cien afrocolombianos ingresa al nivel de educación superior.

En cuanto a la formación de capital humano, se evidencian diferencias en la tasa de analfabetismo para los adultos mayores de 15 años al comparar los Afrocolombianos y el resto de la población (11 y 7%, respectivamente). La misma tendencia se muestra con relación a los niveles de escolarización, los cuales son más bajos en las comunidades Afrocolombianas.

La comunidad afrocolombiana presenta tasas de analfabetismo del 43% en la población rural y del 20% en la urbana. Estos mismos datos en el ámbito nacional son del 23,4% a nivel rural y de 7.3% en el ámbito urbano. La cobertura de la educación primaria es del 60% en las áreas urbanas y del 41% en las áreas rurales, para la secundaria la cobertura es del 38%, siendo esta exclusivamente en los centros urbanos.

Por las razones expuestas, la Comisión intersectorial para el avance de la población afrocolombiana, palenquera y raizal concluye, que los principales factores que favorecen y perpetúan las condiciones de pobreza y vulnerabilidad y las desventajas de acceso a la educación superior para las poblaciones afrocolombianas, son el racismo y la discriminación racial que contra ellas se ejerce, incluyendo la ausencia de políticas de inclusión.

<p>En este contexto, el Proyecto de Ley se presenta como una acción afirmativa que busca adoptar una política pública de Estado, para promover el acceso a la educación superior de los miembros de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, con el propósito de estimular su desarrollo integral, a través de la formación y la capacitación de sus miembros, para integrarlos al desarrollo nacional y mejorar sus condiciones materiales de vida.</p> <p>Seguramente este proyecto de ley no será suficiente para superar el histórico nivel de desigualdad de la población afrocolombiana en el acceso a la educación superior, pero estamos seguros de que será un paso en la dirección correcta para conseguir la igualdad de oportunidades para estas comunidades.</p> <p><b>2. LOS OBJETIVOS DEL PROYECTO DE LEY PARA LA PROMOCIÓN DE LA EDUCACIÓN SUPERIOR EN LAS COMUNIDADES AFRODESCENDIENTES.</b></p> <p>Con esta iniciativa legislativa se buscan entre otros los siguientes objetivos.</p> <p>2.1. Adoptar una política pública de Estado, para promover el acceso a la educación superior de los miembros de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, en los niveles de pregrado y de postgrado, en el país y en el exterior, para formar un capital humano que impulse el desarrollo socioeconómico de estas poblaciones.</p> <p>2.2. Fortalecer el Fondo Especial de Becas creado por el artículo 40 de la Ley 70 de 1993 y el Fondo de Becas Hipólita, para promover los estudios de pregrado y de postgrado en el país y en el exterior, de los estudiantes de las comunidades afrodescendientes.</p> <p><b>3. LOS FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES Y LEGALES QUE SUSTENTAN EL PROYECTO DE LEY PARA PROMOVER EL ACCESO A LA EDUCACIÓN SUPERIOR DE LAS COMUNIDADES AFRODESCENDIENTES.</b></p> <p>La adopción de una política pública de Estado, para promover el acceso a la educación superior de los miembros de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, se fundamenta en diversas normas constitucionales y legales del marco jurídico colombiano y en algunas normas del derecho internacional, que se han integrado al bloque de constitucionalidad del país y que se describen a continuación:</p> <p><b>3.1. LOS CONVENIOS Y DECLARACIONES INTERNACIONALES.</b></p> <p>Como primera observación es necesario señalar, que esta política se sustenta en diversos convenios y declaraciones internacionales suscritos por el Estado Colombiano, en donde se establece la prohibición expresa del racismo y la discriminación racial, pero</p>	<p>también, se establece la obligación de los Estados partes, de adoptar medidas de discriminación positiva en favor de grupos excluidos y marginados.</p> <p>Estos Convenios y declaraciones internacionales, hacen parte del bloque de constitucionalidad, tal como lo ha reiterado en diversos pronunciamientos la Corte Constitucional.</p> <p>Algunos de estos convenios y declaraciones son los siguientes:</p> <p>La Declaración Universal de Derechos Humanos de la ONU, 1948:  <i>"(...) Artículo 7." Todos son iguales ante la ley y tienen, sin distinción, derecho a igual protección de la ley. Todos tienen derecho a igual protección contra toda discriminación que infrinja esta Declaración y contra toda provocación a tal discriminación"</i></p> <p>El Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos de la ONU, 1966.  <i>"(...) Artículo 26. Todas las personas son iguales ante la ley, y tienen derecho sin discriminación a igual protección de la Ley. A este respecto, la ley prohibirá toda discriminación y garantizará a todas las personas, protección igual y efectiva contra cualquier discriminación por motivos de raza..."</i></p> <p>La Convención Americana de Derechos Humanos de San José de Costa Rica:  <i>"(...) Artículo 24. Igualdad ante la Ley. Todas las personas son iguales ante la ley. En consecuencia, tienen derecho, sin discriminación, a igual protección de la ley."</i></p> <p>La Convención Internacional sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación Racial de la ONU, 1965:  <i>Artículo 1º, expresamente señala que se entiende por discriminación racial.</i>  <i>"(...) Artículo 1. se entiende por discriminación racial: toda distinción, exclusión, restricción o preferencia basada en motivos de raza, color, linaje u origen nacional o étnico que tenga por objeto o por resultado anular o menoscabar el reconocimiento, goce o ejercicio, en condiciones de igualdad, de los derechos humanos y libertades fundamentales en las esferas política, económica, social, cultural o en cualquier otra esfera de la vida pública"</i>  <i>"(...) Artículo 2. (...) 2. Los Estados parte tomarán, cuando las circunstancias lo aconsejen, medidas especiales y concretas, en las esferas social, económica y cultural y en otras esferas, para asegurar el adecuado desenvolvimiento y protección de ciertos grupos raciales o de personas pertenecientes a estos grupos, con el fin de garantizar en condiciones de igualdad el pleno disfrute por dichas personas de los derechos humanos y de las libertades fundamentales. Esas medidas en ningún caso podrán tener como consecuencia el mantenimiento de derechos desiguales o separados para los</i></p>
<p>diversos grupos raciales después de alcanzados los objetivos para los cuales se tomaron".</p> <p><u>Convenio 169 de la OIT.</u></p> <p><i>Artículo 26. Los pueblos indígenas y afrodescendientes deberán tener la posibilidad de adquirir una educación a todos los niveles en pie de igualdad con el resto de la comunidad nacional.</i></p> <p><i>Artículo 27 establece que los programas de educación deberán desarrollarse y aplicarse en cooperación con los Pueblos Indígenas y afrodescendientes y responder a sus condiciones y necesidades particulares;</i></p> <p><i>Por último, se debe reconocer el derecho de estos pueblos a crear sus propias instituciones y medios de educación.</i></p> <p>La Conferencia Mundial contra el Racismo y la Discriminación Racial de Durban Sudáfrica de 2001 y el Plan de Acción aceptado por Colombia:</p> <p><i>"(...) Párrafo 108: Reconocemos la necesidad de adoptar medidas afirmativas o medidas especiales a favor de las víctimas del racismo, la discriminación racial, la xenofobia y las formas conexas de intolerancia para promover su plena integración a la sociedad. Esas medidas de acción efectiva, que han de incluir medidas sociales, deben estar destinadas a corregir las condiciones que menoscaban el disfrute de los derechos y a generar equidad, entre otros.</i></p> <p><u>EL MARCO JURIDICO INTERNO</u></p> <p>Del mismo modo, este proyecto de Ley también se sustenta en las disposiciones constitucionales y legales que, sobre la materia, se han producido en el orden jurídico nacional y que se describen a continuación:</p> <p><b>3.2.1. LAS DISPOSICIONES CONSTITUCIONALES:</b></p> <p><u>El preámbulo de la Constitución Política:</u></p> <p>El proyecto de Ley para promover el acceso de las poblaciones afrodescendientes a la educación superior, también debe sustentarse en el preámbulo de la Constitución Política, como el principal referente jurídico, porque la adopción de esta política pública va encaminada al cumplimiento efectivo de los mandatos previstos en la Constitución, especialmente el mandato que busca asegurar a todos los colombianos <i>"la vida, la convivencia, el trabajo, la justicia, la igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz, dentro de un marco jurídico, democrático y participativo"</i>.</p>	<p><u>El Artículo 1º constitucional.</u></p> <p>Igualmente, el proyecto de Ley para promover el acceso de las poblaciones afrodescendientes a la educación superior se sustenta, en el artículo 1º de la Constitución Política, que señala a Colombia como <i>"un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general"</i>.</p> <p><u>El Artículo 2º constitucional.</u></p> <p>El proyecto de Ley para promover el acceso de las poblaciones afrodescendientes a la educación superior, también se sustenta, en el artículo 2º superior que establece los fines esenciales del Estado los cuales son: <i>servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.</i></p> <p><u>Los Artículos 7º y 8º constitucionales.</u></p> <p>El proyecto de Ley para promover el acceso de las poblaciones afrodescendientes a la educación superior, debe también sustentarse, en los artículos 7º 8º constitucionales mediante los cuales el Estado Colombiano <i>reconoce y protege la diversidad étnica y cultural de la Nación</i> y procura <i>la protección de todas las etnias y culturas</i> que conviven en el territorio nacional, incluyendo por supuesto a las comunidades negras, Afrocolombianas, raizales y palenqueras como parte de la diversidad étnica y cultural que caracteriza al país.</p> <p><u>El Artículo 13 constitucional.</u></p> <p>El proyecto de Ley para promover el acceso de las poblaciones afrodescendientes a la educación superior, principalmente se sustenta en el artículo 13 de la Constitución Política de 1991, que consagró el principio de igualdad, mediante el cual, el Estado asume la obligación de promover las condiciones para que todos los Colombianos puedan gozar de los mismos derechos, libertades y oportunidades, sin ninguna discriminación por razones de raza o grupo étnico al que pertenezcan, pero al mismo tiempo adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados.</p> <p><i>"ARTICULO 13. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica."</i></p>

El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados".

Sobre la aplicación del artículo 13 de la Constitución política, la Corte Constitucional en la sentencia C-371 de 2000, sobre la constitucionalidad de la Ley de cuotas para las mujeres, dejó sentados los beneficios que comportan las medidas especiales o de acción afirmativa, como la que mediante este proyecto de ley se propone para los afrocolombianos, al reconocer que:

a) Contribuyen a garantizar una igualdad real y efectiva, de manera que las situaciones de desventaja o marginalización en las que se encuentran ciertas personas o grupos puedan ser corregidas;

b) Sus destinatarios son grupos sociales discriminados que suelen enfrentar más dificultades, carecen de apoyo y de recursos financieros para participar en los espacios de toma de decisiones o tienen que enfrentar varios obstáculos para participar en la vida pública originados, principalmente, en prejuicios y estereotipos culturales que les asignan roles;

c) Las cuotas de participación aseguran la presencia de las "minorías" en la vida pública y actúan como dinamizador de las aspiraciones de los individuos que a ellas pertenecen. Por una parte, refuerzan la imagen social de ese grupo al asegurarle una representación permanente y, por otra parte, neutralizan los prejuicios y las resistencias que se oponen a que los miembros de ese grupo, ya sea mayoritario o minoritario, lleguen a determinados niveles de presencia política;

d) Las cuotas son un medio adecuado para promover la equidad no sólo porque permiten garantizar la participación de sectores excluidos de los niveles de decisión sino porque, además, lo hace sin perjudicar a la administración pública, ya que no les da un trato preferencial permitiéndoles ejercer un cargo para el cual no cuentan con los méritos suficientes."1

El artículo 55 transitorio constitucional

El proyecto de Ley para promover el acceso de las poblaciones afrodescendientes a la educación superior, también debe sustentarse en el artículo 55 transitorio, de la Constitución Política de 1991, mediante el cual se ordenó al Congreso de la República que la expedición de una ley especial, que reconociera a estas comunidades, sus derechos étnicos, territoriales, ambientales, socioeconómicos, políticos y culturales, y estableciera "mecanismos para la protección de la identidad cultural y los derechos de estas comunidades, y para el fomento de su desarrollo económico y social".

<sup>1</sup> Sentencia C-371 de 2000. Corte Constitucional de Colombia.

**3.2.2. LAS DISPOSICIONES LEGALES:**

La Ley 70 de 1993, artículo 40.

La ley 70 del 27 de agosto de 1993, por la cual se desarrolló el artículo transitorio 55 de la Constitución Política, en su artículo 40 dispuso que el Gobierno diseñará mecanismo de fomento para la capacitación técnica, tecnológica y superior, con destino a las Comunidades Negras en Colombia en los distintos niveles de capacitación. "Para el efecto, se creará, entre otros, un Fondo Especial de Becas para Educación Superior, administrado por el ICETEX, destinado a estudiantes en las Comunidades Negras de escasos recursos y que se destaquen por su desempeño académico".

**4. SOBRE LA NECESIDAD DE UNA LEY PARA FACILITAR EL ACCESO A LA EDUCACIÓN SUPERIOR DE LAS COMUNIDADES AFRODESCENDIENTES.**

La necesidad de una Ley que adopte una política pública para facilitar el acceso de las comunidades afrodescendientes a la educación superior, también se sustenta en las siguientes consideraciones:

4.1. La necesidad de aplicar el principio de igualdad entre las comunidades indígenas y afrodescendientes, para acceder a la educación superior de pregrado y de postgrado en el país y en el exterior.

De acuerdo con los resultados del Censo de Población y Vivienda realizado por el DANE en el año 2018, la población total indígena de Colombia está integrada por 115 pueblos con una población total de 1.905.617 personas, que representan el 4.4% de la población total del país.

Por su parte, de acuerdo con el mismo Censo DANE 2018, la población total afrodescendiente, que corresponde a las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, está integrada por 4,671,160 personas, que representan cerca del 10% de la población total del país.

Pese a las diferencias significativas de población de los 2 grupos étnicos, para garantizar su acceso a la educación superior desde las décadas de los años 90, el Estado Colombiano diseñó instrumentos idénticos consistentes en la creación de un fondo de Créditos Condonables para cada colectividad étnica, con características semejantes.

En efecto para las comunidades indígenas, a la luz de la Constitución de 1991 creó el Fondo de Créditos Condonables "Álvaro Ulcué Chocué", y para las comunidades afrodescendientes, mediante el artículo 40 de la Ley 70 de 1993, creó el Fondo de Créditos Condonables de las comunidades negras.

Pese a que, en los últimos 27 años, los 2 fondos se mantuvieron inalterables en su operación y funcionamiento, frente al Fondo indígena, el Gobierno decidió cambiarle su naturaleza y convertirlo en una política pública de carácter integral.

En efecto, mediante la Ley 1986 del 30 de julio del 2019, el Fondo de Créditos Condonables de las comunidades indígenas Álvaro Ulcué Chocué se convirtió en política pública de Estado para la promoción de la educación superior de los miembros de las comunidades indígenas, y como fondo vinculado al Ministerio de Educación Nacional, administrado por el Instituto Colombiano de Crédito Educativo y Estudios Técnicos en el Exterior, ICETEX.

El Fondo Álvaro Ulcué Chocué tiene por objeto otorgar becas en las comunidades indígenas del país para realizar estudios de educación superior a nivel de pregrado (técnico, tecnológico y universitario) y para posgrado a nivel semipresencial, presencial (especialización, maestría y doctorado).

Igualmente se ordenó que el Gobierno nacional, junto al Ministerio del Interior y junto al Instituto Colombiano de Crédito Educativo y Estudios Técnicos en el Exterior (ICETEX), reglamentará en concertación con las organizaciones con asiento en la Mesa Permanente de Concertación (MPC), los cabildos universitarios y la Red CIU, las condiciones de acceso a los créditos del Fondo y garantizará anualmente los recursos para el mantenimiento del mismo, observando en todo caso, principios presupuestales como el de programación integral de manera que se aseguren y reconozcan al ICETEX como administrador del fondo, los costos que demande para su operación y ejecución.

Como puede verse, frente a las comunidades indígenas, el Congreso de la República adoptó una política pública de estado para garantizar su acceso a la educación superior, pero a las comunidades afrodescendientes no le dio el mismo tratamiento pese a su calidad de grupos étnicos.

Por esa razón y en ejercicio del principio de igualdad este proyecto de Ley busca equiparar la situación de los 2 grupos étnicos, transformando el Fondo de Créditos condonables para comunidades negras, creado por el artículo 40 de la Ley 70 de 1993, en una política pública de estado que promueva el acceso de los afrocolombianos a la educación superior en condiciones de equidad.

4.2. Necesidad de fortalecer el Fondo Especial de Becas para población afrodescendiente creado por el artículo 40 de la ley 70 de 1993.

El proyecto de Ley se propone avanzar en el fortalecimiento técnico, financiero y administrativo del Fondo Especial de Becas creado por el artículo 40 de la Ley 70 de 1993, para que continúe otorgando becas a los estudiantes de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, para realizar estudios de educación superior a nivel de pregrado (técnico, tecnológico y universitario) y de posgrado (especialización,

maestría, doctorado, postdoctorado, actualización profesional) en el país y en el exterior.

Igualmente busca que la apropiación de recursos para su operación y funcionamiento sea progresiva y creciente en cada vigencia, para lo cual se ordena al Gobierno Nacional apropiarse en el Presupuesto General de la Nación de cada vigencia, los recursos presupuestales necesarios, en forma creciente y progresiva, para atender la demanda planteada por las comunidades afrodescendientes.

Del mismo modo se propone, que para atender la demanda planteada por las comunidades afrodescendientes, el Fondo realizará por lo menos dos (2) convocatorias anuales y se faculta al Gobierno Nacional, para que previa concertación con el Espacio Nacional de Consulta Previa de las Comunidades Afrocolombianas, expida la reglamentación del Fondo, precisando los requisitos que debe acreditar los aspirantes, las causales de pérdida de la beca y el otorgamiento de los avales y las formas de condonación con trabajo comunitario del valor de la beca otorgada, recogiendo para ello las lecciones aprendidas en los 27 años de vigencia del Fondo.

4.3. Necesidad de institucionalizar el Fondo de Becas Hipólita, para estudios de postgrado en el exterior de las poblaciones afrodescendientes.

El proyecto de Ley también busca incorporar e institucionalizar como parte integral de la política pública de acceso de las comunidades afrodescendientes a la educación superior, el Fondo de Becas Hipólita, que, para promover los estudios de postgrado en el exterior de los estudiantes de las comunidades afrodescendientes, viene impulsando el Gobierno Nacional, en honor a la mujer de origen africano, llamada Hipólita y que fuera conocida como la madre sustituta del libertador Simón Bolívar.

Mediante el Fondo de Becas Hipólita, que ya está operando como una propuesta del Gobierno del presidente IVAN DUQUE MARQUEZ, se busca que los miembros de las comunidades negras afrocolombianas, raizales y palenqueras, puedan realizar programas de formación de postgrados a nivel de especialización, maestría, doctorado o postdoctorado, en el exterior, en alguna de las 500 mejores universidades del mundo de acuerdo con Ranking de Shanghai, que mide la calidad de las universidades en el mundo y una vez culminada su formación puedan regresar a sus regiones y comunidades a impulsar acompañar el desarrollo social.

En conclusión, el proyecto de Ley busca institucionalizar el FONDO DE BECAS HIPOLITA para que sea una política de estado y no simplemente una política del Gobierno del presidente IVAN DUQUE MARQUEZ.

Finalmente, el Proyecto de Ley plantea la necesidad de garantizar la participación de los jóvenes afrocolombianos en todos los programas de becas del Estado para apoyar el acceso a la educación superior, especialmente en el Programa Generación E.

En resumen, las medidas de acción afirmativa para facilitar el acceso de las poblaciones afrodescendientes a la educación superior, como la que se proponen en el presente Proyecto de Ley, descansan en el principio de igualdad previsto en el artículo 13 de la Constitución Política, gozan de plena legitimidad a la luz del derecho internacional y cuentan con respaldo constitucional, legal y jurisprudencial en nuestro ordenamiento jurídico.

**III. CUADRO COMPARATIVO PROYECTO DE LEY - SIN MODIFICACIONES**

TEXTO APROBADO EN 1ER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA 2DO DEBATE
<p><i>"Por medio de la cual se convierten en política pública de Estado el Fondo Especial de Comunidades Negras y Fondo Programa Becas "Hipólita" para la promoción de la educación superior de los miembros de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras y se dictan otras disposiciones"</i></p>	Sin Modificaciones
<p><b>ARTÍCULO 1º. OBJETO.</b> La presente ley tiene por objeto convertir en política pública de Estado el Fondo Especial de Comunidades Negras y Fondo Programa Becas "Hipólita", que tienen por finalidad el otorgamiento de becas en las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras para realizar estudios de educación superior. En el caso del fondo Especial de Comunidades Negras para nivel de pregrado (Técnico, tecnológico y universitario) y para posgrado a nivel semipresencial, presencial (especialización, maestría, doctorado y posdoctorado) en el país y el Fondo Programa Beca "Hipólita", para maestría, doctorado, posdoctorado o cursos cortos en el exterior.</p> <p>Esta política pública de Estado permitirá estimular el desarrollo y el crecimiento integral de estas comunidades, a través de la formación y la capacitación de sus miembros, para integrarlos al desarrollo nacional y mejorar sus condiciones materiales de vida.</p>	Sin Modificaciones
<p><b>ARTÍCULO 2º. DENOMINACIÓN DEL FONDO ESPECIAL DE BECAS CREADO POR EL ARTÍCULO 40 DE LA LEY 70 DE 1993.</b> El Fondo Especial de Becas para estudiantes de las comunidades negras,</p>	

afrocolombianas, raizales y palenqueras, creado por el artículo 40 de la Ley 70 de 1993, a partir de la vigencia de la presente Ley, para todos los efectos legales se denominará "FONDO ESPECIAL DE BECAS MANUEL ZAPATA OLIVELLA", en honor a uno de los más grandes cultores de la identidad étnica y cultural de las comunidades afrocolombianas.	Sin Modificaciones
<p><b>ARTÍCULO 3º. FORTALECIMIENTO DEL FONDO ESPECIAL DE BECAS MANUEL ZAPATA OLIVELLA.</b> El Gobierno Nacional junto con el Ministerio del Interior, el Ministerio de Educación y el Instituto Colombiano de Crédito Educativo y Estudios Técnicos en el Exterior, ICETEX, reglamentará en concertación con las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, las condiciones de acceso a los créditos del fondo, teniendo en cuenta los estudiantes de escasos recursos económicos y que se destaquen por su desempeño académico.</p> <p>Este Fondo estará vinculado al Ministerio de Educación Nacional y el Ministerio del Interior y continuará siendo administrado por el Instituto Colombiano de Crédito Educativo y Estudios Técnicos en el Exterior, ICETEX.</p> <p><b>PARÁGRAFO PRIMERO. Progresividad en las asignaciones presupuestales.</b> Para fortalecer el Fondo Especial de Becas Manuel Zapata Olivella, el Gobierno Nacional apropiará en el Presupuesto General de la Nación de cada vigencia, los recursos presupuestales necesarios, en forma creciente y progresiva, para atender la demanda planteada por las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras.</p> <p>Para ese efecto, el Fondo podrá contar todos los años, con recursos suficientes para atender por lo menos el 50% de la demanda realizada por los estudiantes de comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras en el año inmediatamente anterior.</p> <p><b>PARÁGRAFO SEGUNDO. Convocatorias.</b> Para atender la demanda planteada por las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, el Fondo realizará por lo menos dos (2) convocatorias anuales.</p> <p><b>PARÁGRAFO TERCERO. Componentes de las becas otorgadas.</b> En todos los casos, las becas otorgadas comprenderán la totalidad de los gastos académicos, un estipendio para el sostenimiento, materiales de estudio,</p>	Sin Modificaciones

<p>transporte, sostenimiento de un año adicional para trabajo de grado de acuerdo con la exigencia de la Universidad y tiquetes de los estudiantes cuando vengan de departamento diferente donde está ubicada la institución.</p> <p><b>PARÁGRAFO CUARTO. Reglamentación.</b> Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional, previa concertación con el Espacio Nacional de Consulta Previa de las Comunidades Afrocolombianas, expedirá una nueva reglamentación del Fondo Especial de Becas Manuel Zapata Olivella y precisando los requisitos que debe acreditar los aspirantes, las causales de pérdida de la beca y el otorgamiento de los avales y las formas de condonación con trabajo comunitario del valor de la beca otorgada, recogiendo para ello las lecciones aprendidas en los 27 años de vigencia del Fondo.</p>	
<p><b>ARTÍCULO 4º. FONDO PROGRAMA BECAS HIPÓLITA.</b> El Fondo Programa Becas Hipólita, que será administrado por el ICETEX, podrá otorgar Créditos Condonables dirigidos a miembros de las comunidades negras afrocolombianas, raizales y palenqueras, para realizar programas de formación de postgrados a nivel de maestría, doctorado, posdoctorado o cursos cortos, en el exterior, en alguna de las 150 mejores universidades del mundo de acuerdo con la Academic Ranking of World Universities (Ranking de Shanghai).</p> <p>El Fondo contará con dos líneas de financiación, una dirigida a desarrollar programas de maestría, doctorado y posdoctorado y la segunda para cursos cortos de formación profesional complementaria. La selección de los beneficiarios se hará a través de la realización de convocatoria pública abierta a través del ICETEX.</p> <p>A través de este Fondo se podrán financiar los costos de matrícula, sostenimiento y transporte de los estudiantes, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.</p>	Sin Modificaciones
<p><b>ARTÍCULO 5º. PARTICIPACIÓN EFECTIVA DE LAS COMUNIDADES NEGRAS, AFROCOLOMBIANAS, RAZALES Y PALENQUERAS EN LOS FONDOS PARA EDUCACIÓN SUPERIOR.</b> El Gobierno Nacional garantizará la participación de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, en los Fondos de Inversión para educación superior, en las áreas de pregrado y de posgrado en el país y en el exterior, en un</p>	Sin Modificaciones

<p>porcentaje no inferior al de dicha población, certificado por el DANE, o quien haga sus veces. Esta participación se garantizará especialmente en el PROGRAMA GENERACIÓN E, o por aquel programa que lo reemplace o sustituya.</p>	
<p><b>ARTÍCULO 6º. ACCIONES AFIRMATIVAS PARA EL ACCESO A BECAS.</b> Sin detrimento de su autonomía universitaria, las instituciones de educación superior públicas y privadas, que tengan programas de becas para educación superior, a nivel de pregrado y de posgrado podrán destinar por lo menos un 10% de ellas a las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras.</p>	Sin Modificaciones
<p><b>ARTÍCULO 7. VIGENCIA.</b> La presente ley rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le fueren contrarias</p>	Sin Modificaciones

**IV. CONFLICTO DE INTERESES**

Teniendo en cuenta que el artículo 3º de la Ley 2003 de noviembre de 2019, modificó parcialmente el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, al establecer la obligación al autor de un proyecto de ley de presentar la descripción de las posibles circunstancias o eventos que podrán generar un conflicto de interés para la discusión y votación de la iniciativa legislativa, siendo estos, criterios guías para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento.

Consideramos que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. Sin embargo, la decisión es meramente personal en cuanto a la consideración de hallarse inmerso en un conflicto de interés, por lo que dejamos a criterio de los representantes basado en la normatividad existente y a juicio de una sana lógica.

**PROPOSICION**

En los términos anteriores, rendimos ponencia favorable y solicitamos a los Honorables miembros de la Plenaria de la Cámara de Representantes, dar debate al Proyecto al Proyecto de Ley No. 352 de 2020 Cámara, "Por medio de la cual se convierten en política pública de Estado el Fondo Especial de Comunidades Negras y Fondo Programa Becas "Hipólita" para la promoción de la educación superior de los miembros de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras y se dictan otras disposiciones"

De los Honorables Representantes,

**MÓNICA LILIANA VALENCIA M.**  
Representante a la Cámara  
Coordinadora Ponente

**MARTHA PATRICIA VILLALBA**  
Representante a la Cámara  
Ponente

**MILTON HUGO ANGULO VIVEROS**  
Representante a la Cámara  
Ponente

**TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE  
AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 352 DE 2020 CÁMARA**

**"POR MEDIO DE LA CUAL SE CONVIERTEN EN POLÍTICA PÚBLICA DE ESTADO EL FONDO ESPECIAL DE COMUNIDADES NEGRAS Y FONDO PROGRAMA BECAS "HIPÓLITA" PARA LA PROMOCIÓN DE LA EDUCACIÓN SUPERIOR DE LOS MIEMBROS DE LAS COMUNIDADES NEGRAS, AFROCOLOMBIANAS, RAIZALES Y PALENQUERAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

**EL CONGRESO DE COLOMBIA**

**DECRETA:**

**ARTÍCULO 1º. OBJETO.** La presente ley tiene por objeto convertir en política pública de Estado el Fondo Especial de Comunidades Negras y Fondo Programa Becas "Hipólita", que tienen por finalidad el otorgamiento de becas en las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras para realizar estudios de educación superior. En el caso del fondo Especial de Comunidades Negras para nivel de pregrado (Técnico, tecnológico y universitario) y para posgrado a nivel semipresencial, presencial (especialización, maestría, doctorado y posdoctorado) en el país y el Fondo Programa Beca "Hipólita", para maestría, doctorado, posdoctorado o cursos cortos en el exterior. Esta política pública de Estado permitirá estimular el desarrollo y el crecimiento integral de estas comunidades, a través de la formación y la capacitación de sus miembros, para integrarlos al desarrollo nacional y mejorar sus condiciones materiales de vida.

**ARTÍCULO 2º. DENOMINACIÓN DEL FONDO ESPECIAL DE BECAS CREADO POR EL ARTICULO 40 DE LA LEY 70 DE 1993.** El Fondo Especial de Becas para estudiantes de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, creado por el artículo 40 de la Ley 70 de 1993, a partir de la vigencia de la presente Ley, para todos los efectos legales se denominará "FONDO ESPECIAL DE BECAS MANUEL ZAPATA OLIVELLA", en honor a uno de los más grandes cultores de la identidad étnica y cultural de las comunidades afrocolombianas

**ARTÍCULO 3º. FORTALECIMIENTO DEL FONDO ESPECIAL DE BECAS MANUEL ZAPATA OLIVELLA.** El Gobierno Nacional junto con el Ministerio del Interior, el Ministerio de Educación y el Instituto Colombiano de Crédito Educativo y Estudios Técnicos en el Exterior, ICETEX, reglamentará en concertación con las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, las condiciones de acceso a los créditos del fondo, teniendo en cuenta los estudiantes de escasos recursos económicos y que se destaquen por su desempeño académico.

Este Fondo estará vinculado al Ministerio de Educación Nacional y el Ministerio del Interior y continuará siendo administrado por el Instituto Colombiano de Crédito Educativo y Estudios Técnicos en el Exterior, ICETEX.

**PARÁGRAFO PRIMERO. Progresividad en las asignaciones presupuestales.** Para fortalecer el Fondo Especial de Becas Manuel Zapata Olivella, el Gobierno Nacional apropiará en el Presupuesto General de la Nación de cada vigencia, los recursos presupuestales necesarios, en forma creciente y progresiva, para atender la demanda planteada por las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras.

Para ese efecto, el Fondo podrá contar todos los años, con recursos suficientes para atender por lo menos el 50% de la demanda realizada por los estudiantes de comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras en el año inmediatamente anterior.

**PARÁGRAFO SEGUNDO. Convocatorias.** Para atender la demanda planteada por las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, el Fondo realizará por lo menos dos (2) convocatorias anuales.

**PARÁGRAFO TERCERO. Componentes de las becas otorgadas.** En todos los casos, las becas otorgadas comprenderán la totalidad de los gastos académicos, un estipendio para el sostenimiento, materiales de estudio, transporte, sostenimiento de un año adicional para trabajo de grado de acuerdo con la exigencia de la Universidad y tiquetes de los estudiantes cuando vengan de departamento diferente donde está ubicada la institución.

**PARÁGRAFO CUARTO. Reglamentación.** Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional, previa concertación con el Espacio Nacional de Consulta Previa de las Comunidades Afrocolombianas, expedirá una nueva reglamentación del Fondo Especial de Becas Manuel Zapata Olivella y precisando los requisitos que debe acreditar los aspirantes, las causales de pérdida de la beca y el otorgamiento de los avales y las formas de condonación con trabajo comunitario del valor de la beca otorgada, recogiendo para ello las lecciones aprendidas en los 27 años de vigencia del Fondo.

**ARTÍCULO 4º. FONDO PROGRAMA BECAS HIPÓLITA.** El Fondo Programa Becas Hipólita, que será administrado por el ICETEX, podrá otorgar Créditos Condonables dirigidos a miembros de las comunidades negras afrocolombianas, raizales y palenqueras, para realizar programas de formación de postgrados a nivel de maestría, doctorado, posdoctorado o cursos cortos, en el exterior, en alguna de las 150 mejores universidades del mundo de acuerdo con la Academic Ranking of World Universities (Ranking de Shanghai).

El Fondo contará con dos líneas de financiación, una dirigida a desarrollar programas de maestría, doctorado y posdoctorado y la segunda para cursos cortos de formación profesional complementaria. La selección de los beneficiarios se hará a través de la realización de convocatoria pública abierta a través del ICETEX.

A través de este Fondo se podrán financiar los costos de matrícula, sostenimiento y transporte de los estudiantes, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.

**ARTÍCULO 5º. PARTICIPACIÓN EFECTIVA DE LAS COMUNIDADES NEGRAS, AFROCOLOMBIANAS, RAIZALES Y PALENQUERAS EN LOS FONDOS PARA EDUCACIÓN SUPERIOR.** El Gobierno Nacional garantizará la participación de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, en los Fondos de Inversión para educación superior, en las áreas de pregrado y de posgrado en el país y en el exterior, en un porcentaje no inferior al de dicha población, certificado por el DANE, o quien haga sus veces. Esta participación se garantizará especialmente en el PROGRAMA GENERACIÓN E, o por aquel programa que lo reemplace o sustituya.

**ARTÍCULO 6º. ACCIONES AFIRMATIVAS PARA EL ACCESO A BECAS.** Sin detrimento de su autonomía universitaria, las instituciones de educación superior públicas y privadas, que tengan programas de becas para educación superior, a nivel de pregrado y de posgrado podrán destinar por lo menos un 10% de ellas a las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras.

**ARTICULO 7. VIGENCIA.** La presente ley rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le fueren contrarias

**MÓNICA LILIANA VALENCIA M.**  
Representante a la Cámara  
Coordinadora Ponente

**MARTHA PATRICIA VILLALBA**  
Representante a la Cámara  
Ponente

**MILTON HUGO ANGULO VIVEROS**  
Representante a la Cámara  
Ponente

<p style="text-align: center;"><b>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA DIECINUEVE (19) DE MAYO DE 2021, AL PROYECTO DE LEY No. 352 de 2020 CÁMARA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>“POR MEDIO DE LA CUAL SE CONVIERTEN EN POLÍTICA PÚBLICA DE ESTADO EL FONDO ESPECIAL DE COMUNIDADES NEGRAS Y FONDO PROGRAMA BECA “HIPÓLITA” PARA LA PROMOCIÓN DE LA EDUCACIÓN SUPERIOR DE LOS MIEMBROS DE LAS COMUNIDADES NEGRAS, AFROCOLOMBIANAS, RAIZALES Y PALENQUERAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</b></p> <p style="text-align: center;"><b>El congreso de Colombia</b></p> <p style="text-align: center;"><b>DECRETA:</b></p> <p><b>ARTÍCULO 1º. OBJETO.</b> La presente ley tiene por objeto convertir en política pública de Estado el Fondo Especial de Comunidades Negras y Fondo Programa Becas “Hipólita”, que tienen por finalidad el otorgamiento de becas en las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras para realizar estudios de educación superior. En el caso del fondo Especial de Comunidades Negras para nivel de pregrado (Técnico, tecnológico y universitario) y para posgrado a nivel semipresencial, presencial (especialización, maestría, doctorado y posdoctorado) en el país y el Fondo Programa Beca “Hipólita”, para maestría, doctorado, posdoctorado o cursos cortos en el exterior.</p> <p>Esta política pública de Estado permitirá estimular el desarrollo y el crecimiento integral de estas comunidades, a través de la formación y la capacitación de sus miembros, para integrarlas al desarrollo nacional y mejorar sus condiciones materiales de vida.</p> <p><b>ARTÍCULO 2º. DENOMINACIÓN DEL FONDO ESPECIAL DE BECAS CREADO POR EL ARTICULO 40 DE LA LEY 70 DE 1993.</b> El Fondo Especial de Becas para estudiantes de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, creado por el artículo 40 de la Ley 70 de 1993, a partir de la vigencia de la presente Ley, para todos los efectos legales se denominará “FONDO ESPECIAL DE BECAS MANUEL ZAPATA OLIVELLA”, en honor a uno de los más grandes cultores de la identidad étnica y cultural de las comunidades afrocolombianas</p>	<p><b>ARTÍCULO 3º. FORTALECIMIENTO DEL FONDO ESPECIAL DE BECAS MANUEL ZAPATA OLIVELLA.</b> El Gobierno Nacional junto con el Ministerio del Interior, el Ministerio de Educación y el Instituto Colombiano de Crédito Educativo y Estudios Técnicos en el Exterior, ICETEX, reglamentará en concertación con las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, las condiciones de acceso a los créditos del fondo, teniendo en cuenta los estudiantes de escasos recursos económicos y que se destaquen por su desempeño académico.</p> <p>Este Fondo estará vinculado al Ministerio de Educación Nacional y el Ministerio del Interior y continuará siendo administrado por el Instituto Colombiano de Crédito Educativo y Estudios Técnicos en el Exterior, ICETEX.</p> <p><b>PARÁGRAFO PRIMERO. Progresividad en las asignaciones presupuestales.</b> Para fortalecer el Fondo Especial de Becas Manuel Zapata Olivella, el Gobierno Nacional apropiará en el Presupuesto General de la Nación de cada vigencia, los recursos presupuestales necesarios, en forma creciente y progresiva, para atender la demanda planteada por las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras.</p> <p>Para ese efecto, el Fondo podrá contar todos los años, con recursos suficientes para atender por lo menos el 50% de la demanda realizada por los estudiantes de comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras en el año inmediatamente anterior.</p> <p><b>PARÁGRAFO SEGUNDO. Convocatorias.</b> Para atender la demanda planteada por las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, el Fondo realizará por lo menos dos (2) convocatorias anuales.</p> <p><b>PARÁGRAFO TERCERO. Componentes de las becas otorgadas.</b> En todos los casos, las becas otorgadas comprenderán la totalidad de los gastos académicos, un estipendio para el sostenimiento, materiales de estudio, transporte, sostenimiento de un año adicional para trabajo de grado de acuerdo con la exigencia de la Universidad y tiquetes de los estudiantes cuando vengan de departamento diferente donde está ubicada la institución.</p> <p><b>PARÁGRAFO CUARTO. Reglamentación.</b> Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional, previa concertación con el Espacio Nacional de Consulta Previa de las Comunidades Afrocolombianas, expedirá una nueva reglamentación del Fondo Especial de Becas Manuel Zapata Olivella y precisando los requisitos que debe acreditar los aspirantes, las causales de pérdida de la beca y el otorgamiento de los avales y las formas de condonación con trabajo comunitario del valor de la beca otorgada, recogiendo para ello las lecciones aprendidas en los 27 años de vigencia del Fondo.</p>
<p><b>ARTÍCULO 4º. FONDO PROGRAMA BECAS HIPÓLITA.</b> El Fondo Programa Becas Hipólita, que será administrado por el ICETEX, podrá otorgar Créditos Condonables dirigidos a miembros de las comunidades negras afrocolombianas, raizales y palenqueras, para realizar programas de formación de postgrados a nivel de maestría, doctorado, posdoctorado o cursos cortos, en el exterior, en alguna de las 150 mejores universidades del mundo de acuerdo con la Academic Ranking of World Universities (Ranking de Shanghai).</p> <p>El Fondo contará con dos líneas de financiación, una dirigida a desarrollar programas de maestría, doctorado y posdoctorado y la segunda para cursos cortos de formación profesional complementaria. La selección de los beneficiarios se hará a través de la realización de convocatoria pública abierta a través del ICETEX.</p> <p>A través de este Fondo se podrán financiar los costos de matrícula, sostenimiento y transporte de los estudiantes, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.</p> <p><b>ARTÍCULO 5º. PARTICIPACIÓN EFECTIVA DE LAS COMUNIDADES NEGRAS, AFROCOLOMBIANAS, RAIZALES Y PALENQUERAS EN LOS FONDOS PARA EDUCACIÓN SUPERIOR.</b> El Gobierno Nacional garantizará la participación de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras, en los Fondos de Inversión para educación superior, en las áreas de pregrado y de posgrado en el país y en el exterior, en un porcentaje no inferior al de dicha población, certificado por el DANE, o quien haga sus veces. Esta participación se garantizará especialmente en el PROGRAMA GENERACIÓN E, o por aquel programa que lo reemplace o sustituya.</p> <p><b>ARTÍCULO 6º. ACCIONES AFIRMATIVAS PARA EL ACCESO A BECAS.</b> Sin detrimento de su autonomía universitaria, las instituciones de educación superior públicas y privadas, que tengan programas de becas para educación superior, a nivel de pregrado y de posgrado podrán destinar por lo menos un 10% de ellas a las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras.</p> <p><b>ARTICULO 7. VIGENCIA.</b> La presente ley rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le fueren contrarias.</p> <p><b>CAMARA DE REPRESENTANTES. – COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 19 de mayo de 2021.</b> – En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el Proyecto de Ley No. 352 de 2020 CÁMARA “POR MEDIO DE LA CUAL SE CONVIERTEN EN POLÍTICA PÚBLICA DE ESTADO EL FONDO ESPECIAL DE COMUNIDADES NEGRAS Y</p>	<p><b>FONDO PROGRAMA BECA “HIPÓLITA” PARA LA PROMOCIÓN DE LA EDUCACIÓN SUPERIOR DE LOS MIEMBROS DE LAS COMUNIDADES NEGRAS, AFROCOLOMBIANAS, RAIZALES Y PALENQUERAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”,</b> (Acta No. 039 de 2021) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 18 de mayo de 2021 según Acta No. 038 de 2021; respectivamente, en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.</p> <p>Lo anterior con el fin de que el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.</p> <p style="text-align: center;"><b>OSWALDO ARCOS BENAVIDES</b> Presidente</p> <div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;"><b>DIANA MARCELA MORALES ROJAS</b> Secretaria General</p>

**CÁMARA DE REPRESENTANTES**  
**COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE**  
**SUSTANCIACIÓN**  
**INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE**

Bogotá, D.C., 24 de mayo de 2021

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el texto que se propone para segundo debate y el texto aprobado en primer debate del Proyecto de Ley No. 352 de 2020 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE CONVIERTEN EN POLÍTICA PÚBLICA DE ESTADO EL FONDO ESPECIAL DE COMUNIDADES NEGRAS Y FONDO PROGRAMA BECA "HIPÓLITA" PARA LA PROMOCIÓN DE LA EDUCACIÓN SUPERIOR DE LOS MIEMBROS DE LAS COMUNIDADES NEGRAS, AFROCOLOMBIANAS, RAIZALES Y PALENQUERAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

La ponencia para segundo debate fue firmada por los Honorables Representantes MÓNICA VALENCIA (Coordinadora ponente), MARTHA PATRICIA VILLALBA, MILTON HUGO ANGULO.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 302 / del 24 de mayo de 2021, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.

**DIANA MARCELA MORALES ROJAS**  
Secretaría General

**CONTENIDO**

Gaceta número 489 - Lunes, 24 de mayo de 2021

**CÁMARA DE REPRESENTANTES**

**PONENCIAS**

**Págs.**

Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 602 de 2021 Cámara, por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política tarifaria de los peajes en la infraestructura de transporte. .... 1

Informe de ponencia para primer debate y pliego de modificaciones del Proyecto de ley número 541 de 2021 Cámara, por medio de la cual se establece el pago obligatorio de las prácticas y pasantías universitarias en los organismos y entidades de la administración pública y se dictan otras disposiciones. .... 14

Informe de ponencia para segundo debate, texto propuesto texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta al Proyecto de ley número 352 de 2020 Cámara, por medio de la cual se convierten en política pública de estado el fondo especial de comunidades negras y fondo programa becas "Hipólita" para la promoción de la educación superior de los miembros de las comunidades negras, afrocolombianas, raizales y palenqueras y se dictan otras disposiciones. .... 19