



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - N° 1631

Bogotá, D. C., martes, 16 de noviembre de 2021

EDICIÓN DE 19 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

## SENADO DE LA REPÚBLICA

### PONENCIAS

#### INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 300 2021 CÁMARA Y NÚMERO 235 2021 SENADO

*por el cual se establecen medidas de reactivación económica para el transporte público terrestre de pasajeros y mixto.*

Informe de ponencia para primer debate al proyecto de Ley No. 300 2021 Cámara y No. 235 2021 Senado "Por el cual se establecen medidas de reactivación económica para el transporte público terrestre de pasajeros y mixto."

Para efectos de la presente ponencia, se indican a continuación:

#### I. INFORME DE PONENCIA

##### 1. Introducción

##### 2. Antecedentes

##### 3. Objeto del proyecto de ley

##### 4. Contenido del proyecto de ley

##### 5. Justificación de impacto de la pandemia

##### 6. Beneficiarios

##### 7. Conclusiones

#### II. PROPOSICIÓN

#### III. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NO. 300 DE 2021 CÁMARA Y NO. 235 2021 SENADO.

#### I. INFORME DE PONENCIA

##### 1. Introducción

La promulgación de la Constitución Política de 1991 implicó un cambio en el enfoque de la intervención del Estado en la economía, lo cual fue materializado mediante la constitucionalización del modelo económico colombiano en el Título 12. Así, de acuerdo con los artículos 333 y 334 de la Carta Política, el rol del Estado ostenta una doble faceta, pues si bien respeta la libertad de la iniciativa privada e identifica a la empresa como base del desarrollo económico del país, conserva la dirección general de la economía con el propósito de mejorar la calidad de vida de los habitantes del territorio colombiano, asegurar la distribución equitativa de los recursos y conciliar los intereses de quienes despliegan la actividad empresarial con el interés general.

En consonancia con lo anterior, el artículo 365 de la Constitución Política estableció que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado, que estarán sometidos al régimen jurídico fijado por la ley y que podrán ser prestados de manera directa o indirecta por este, por comunidades organizadas o por particulares. Adicionalmente, prescribió que, en todo caso, el Estado conservará la regulación, el control y la vigilancia de los mencionados servicios.

Al respecto, la Corte Constitucional ha señalado que "Los servicios públicos son el medio por el cual el Estado realiza los fines esenciales de servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios derechos y deberes constitucionales (CP art. 2). El sentido y razón de ser de los poderes constituidos es el servicio a la comunidad, la satisfacción de sus necesidades y la protección de los derechos individuales de sus miembros".<sup>1</sup>

Ahora bien, el Congreso de la República, en uso de la función establecida en el numeral 23 del artículo 150 de la Constitución Política de Colombia<sup>2</sup> y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 365 de la misma, expidió las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

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" consagró dentro de los principios rectores, el principio fundamental de la intervención del Estado en el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, así mismo, prescribió como principio del transporte público el relativo al carácter de servicio público del mismo.

En relación con este último punto, la citada ley indicó que la operación del transporte público estará bajo la regulación del Estado quien ejercerá los controles necesarios para su prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad e, igualmente, señaló que la regla general es su prestación por parte de particulares.

<sup>1</sup> Corte Constitucional, sentencia T-540 de 1992. Magistrado Ponente: Eduardo Cifuentes Muñoz.

<sup>2</sup> «Artículo 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:

[...]

23. Expedir las leyes que regirán el ejercicio de las funciones públicas y la prestación de los servicios públicos.» - Negrilla fuera de texto -

<p>Por otra parte, la Ley 336 de 1996 "Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte" estableció en primera medida que, en todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los citados artículos 333 y 334 de la Constitución Política de Colombia.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, la mencionada ley prescribió que el transporte gozará de especial protección del Estado y que, en ese sentido, estará sometido a las condiciones y beneficios que establezcan las disposiciones reguladoras en la materia. De igual manera, dispuso que como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares, lo cual implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en lo relativo a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, de acuerdo con los derechos y obligaciones señaladas en el reglamento de cada modo.</p> <p>Referente a este último aspecto, de acuerdo con el artículo 1 de la citada ley, son modos de transporte público el aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre. A su vez, dentro del modo de transporte terrestre, existen diversas modalidades que buscan atender las necesidades y particularidades que pueden presentarse en la movilización de personas y cosas, por lo que para cada una de ellas existen una serie de condiciones que delimitan su rango de acción.</p> <p>Ahora bien, en aplicación de la facultad reglamentaria de la cual es titular el presidente de la República de acuerdo con lo previsto en el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política y, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 155 <i>ibidem</i>, ha sido el Gobierno nacional el encargado de establecer la reglamentación de cada una de las modalidades de transporte terrestre, indicando su objeto y alcance, condicionamientos para los interesados en su prestación, reglas para su operación, entre otros aspectos.</p> <p>Así, para efectos de comprender el alcance del proyecto de ley propuesto, resulta oportuno mencionar de manera sucinta la reglamentación de las modalidades de transporte terrestre que resultarán beneficiadas de manera principal con el mismo y sus principales características:</p> <p><b>a) Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros:</b> esta modalidad de transporte se encuentra reglamentada en el Capítulo 1 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.</p> <p>De acuerdo con la normativa citada, esta modalidad es aquella que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público vinculado a la misma para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.</p> <p>Puntualmente, las normas referidas clasifican el radio de acción de esta modalidad de transporte así: a) Metropolitano: Cuando se presta entre municipios de un área metropolitana constituida por la ley y, b) Distrital y Municipal. Cuando se presta dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio. Comprende el área urbana, suburbana y rural y los distritos indígenas de la respectiva jurisdicción.</p>	<p>Por último, se destaca que se la prestación de este servicio de transporte, de conformidad con lo dispuesto en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, está sujeto a la expedición de un permiso o la celebración de un contrato de concesión o de operación suscrito por la autoridad competente, como resultado de un proceso licitatorio.</p> <p><b>b) Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera:</b> esta modalidad de transporte se encuentra reglamentada en el Capítulo 2 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.</p> <p>De acuerdo con la normativa citada, esta modalidad es aquella que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público vinculado a la misma para su traslado en una ruta legalmente autorizada.</p> <p>Puntualmente, las normas referidas señalan que el radio de acción de esta modalidad es de carácter nacional, el cual, a su vez, incluye los siguientes perímetros: a) Departamental: Cuando el servicio se presta en el conjunto de rutas cuyo origen y destino están contenidos dentro del perímetro departamental y, b) Nacional: Cuando el servicio se presta en el conjunto de rutas cuyo origen y destino están localizados en diferentes departamentos dentro del perímetro nacional.</p> <p>Finalmente, de la misma manera, se resalta que para la prestación de esta modalidad de servicio público de transporte se requiere de un permiso, el cual se otorga como resultado de un concurso en el que se garantiza la libre concurrencia y la iniciativa privada.</p> <p>En adición a lo anterior, se destaca que el artículo 27 de la Ley 336 de 1996 establece que se considera como un servicio conexo al transporte público aquel prestado en las terminales, en ese sentido, en la Sección 10 del Capítulo 2 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte encontramos la reglamentación asociada a la creación, habilitación, homologación y operación de los terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera. Esta normativa igualmente señaló que las actividades de las terminales de transporte son de servicio público, las cuales se entienden que se refieren a la operación, en general, de la actividad transportadora.</p> <p>Se destaca que las referidas normas definen a las terminales de transporte como el conjunto de instalaciones que funcionan como una unidad de servicios permanentes, junto a los equipos, órganos de administración, servicios a los usuarios, a las empresas de transporte y a su parque automotor, donde se concentran las empresas autorizadas o habilitadas que cubren rutas que tienen como origen, destino o tránsito el respectivo municipio o localidad donde se ubica la terminal de transporte.</p> <p><b>c) Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto:</b> esta modalidad de transporte se encuentra reglamentada en el Capítulo 5 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.</p> <p>De acuerdo con la normativa citada, esta modalidad es aquella que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa de transporte y cada una de las personas</p>
<p>que utilizan el servicio para su traslado simultáneo con sus bienes o carga, en una zona de operación autorizada.</p> <p>Puntualmente, las normas referidas clasifican las zonas de operación en las que se puede prestar el servicio de transporte mixto, zonas de operación entendidas como aquella región geográfica que requiere de este servicio para garantizar el intercambio comercial y el desplazamiento de la población entre áreas de producción y centros de consumo o mercadeo unidos entre sí por vías carretables.</p> <p>En ese sentido, las citadas zonas de operación se clasifican en: a) Metropolitana, distrital o municipal: Cuando los servicios se prestan entre las veredas y su cabecera municipal o entre veredas de la misma jurisdicción; b) Regional: Cuando los servicios se prestan dentro de una zona geográficamente definida, integrada por varios municipios de una misma región o corredor, para satisfacer las necesidades de movilización hacia la zona de mercado, centro de acopio o abastecimiento ubicado en uno de los municipios, y desde las veredas y cabeceras municipales de los demás municipios que la integran.</p> <p>Finalmente, de la misma manera, se resalta que para la prestación de esta modalidad de servicio público de transporte se requiere de un permiso, el cual se otorga como resultado de un concurso en el que se garantiza la libre concurrencia y la iniciativa privada.</p> <p><b>2. Antecedentes</b></p> <p>El 11 de marzo de 2020 la Organización Mundial de la Salud – OMS declaró al brote del Coronavirus COVID-19 como una pandemia ante su velocidad de propagación y escala de transmisión, pandemia que, a la fecha, ha representado una amenaza global a la salud pública con afectaciones al sistema económico de magnitudes impredecibles e incalculables.</p> <p>Así, en atención a esta coyuntura, desde el primer momento, por parte del Gobierno nacional y, particularmente, desde el Ministerio de Salud y Protección Social, se adoptaron diversas medidas con el propósito de prevenir y mitigar su escalamiento y, adicionalmente, hacer frente a los efectos económicos generados por la misma.</p> <p>De esta manera, en primer lugar, mediante Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, se declaró por parte del ministro de Salud y Protección Social, el estado de emergencia sanitaria en todo el territorio nacional con ocasión del Coronavirus COVID-19 y se adoptaron una serie de medidas con el objeto de prevenir y controlar su propagación y mitigar sus efectos.</p> <p>Si bien inicialmente la citada emergencia sanitaria tendría vigencia hasta el 30 de mayo de esa anualidad, lo cierto es que en razón a la magnitud de los impactos derivados de la pandemia del Coronavirus COVID-19, la misma ha sido prorrogada en diversas oportunidades así: (i) por primera vez, hasta el 31 de agosto de 2020 mediante Resolución 844 de ese mismo año; (ii) por segunda vez, hasta el 30 de noviembre de la misma anualidad a través de la Resolución 1462 de 2020; (iii) por tercera vez, hasta el 28 de febrero de 2021 por medio de la Resolución 2230 del 27 de noviembre de 2020; (iv) por cuarta vez, hasta el 31 de mayo de 2021 a través de la Resolución 222 del 25 de febrero del mismo año y, (v) por quinta vez, hasta el 31 de agosto de 2021, mediante la Resolución 738 del año en curso, (vi) por sexta vez, hasta el 30 de noviembre de 2021, mediante la Resolución 1315 del año en curso,</p>	<p>Adicionalmente, en atención a la gravedad de la situación del país con ocasión de la citada pandemia y ante la necesidad de hacer frente a hechos absolutamente imprevisibles y sobvenientes que ponían en riesgo su estabilidad, se expidieron los Decretos Legislativos 417 y 637 de 2020 mediante los cuales se declaró el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio nacional con el propósito de permitir el establecimiento de medidas efectivas que conjuraran los efectos de la crisis, buscando la protección a los empleos de las empresas y de la prestación de los distintos servicios para los habitantes del territorio colombiano.</p> <p>En tal virtud, reconociendo al sector transporte como uno de los sectores económicos que más altos impactos económicos ha sufrido con ocasión de la coyuntura sanitaria mencionada, se adoptaron una serie de medidas en favor de su recuperación económica. Estas se relacionan a continuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Decreto Legislativo 482 del 26 de marzo de 2020, por el cual se dictan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica.</li> <li>Decreto Legislativo 569 del 15 de abril de 2020, por el cual se adoptan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, dentro del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica.</li> <li>Decreto Legislativo 575 del 15 de abril de 2020, por el cual se adoptan medidas para mitigar los efectos económicos generados por la pandemia Coronavirus COVID-19 en el sector transporte e infraestructura, en el marco del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica.</li> <li>Decreto Legislativo 768 del 30 de mayo de 2020, por el cual se adoptan medidas sobre la prestación del servicio público de transporte y su infraestructura, en el marco del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica.</li> </ul> <p>De la misma manera, con el objetivo de hacer frente a la extensión de la pandemia del Coronavirus COVID-19 y así preservar la salud y la vida de los habitantes del territorio nacional, se expidieron diversas normas en materia de orden público que implicaron restricciones a su libre circulación cada una con diferentes particularidades y excepciones. A continuación, se relacionan las citadas normas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Decreto 457 de 2020, mediante el cual se ordenó el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas habitantes de la República de Colombia, a partir de las cero horas (00:00 a.m.) del 25 de marzo de 2020, hasta las cero horas (00:00 a.m.) del 13 de abril del mismo año.</li> <li>Decreto 531 de 2020, por medio del cual se ordenó el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas habitantes de la República de Colombia, a partir de las cero horas (00:00 a.m.) del 13 de abril del mismo año, hasta las cero horas (00:00 a.m.) del 27 de abril de la citada anualidad.</li> <li>Decreto 593 de 2020, a través del cual se ordenó el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas habitantes de la República de Colombia, a partir de las cero horas (00:00</li> </ul>

<p>a.m.) del 27 de abril del mismo año, hasta las cero horas (00:00 a.m.) del 11 de mayo de la citada anualidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Decreto 636 de 2020, por el cual se ordenó el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas habitantes de la República de Colombia, a partir de las cero horas (00:00 a.m.) del 11 de mayo de esa anualidad, hasta las cero horas (00:00 a.m.) del 25 de mayo de ese año. Prorrogado hasta las doce de la noche (12:00 p.m.) del 31 de mayo de 2020, por medio del Decreto 689 de esa vigencia.</li> <li>Decreto 749 de 2020, mediante el cual se ordenó el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas habitantes de la República de Colombia, a partir de las cero horas (00:00 a.m.) del 1 de junio de esa anualidad, hasta las cero horas (00:00 a.m.) del 1 de julio de ese año. Prorrogado hasta las doce de la noche (12:00 p.m.) del 15 de julio de 2020, por medio del Decreto 878 de esa vigencia.</li> <li>Decreto 990 de 2020, a través del cual se ordenó el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas habitantes de la República de Colombia, a partir de las cero horas (00:00 a.m.) del 16 de julio de esa anualidad, hasta las cero horas (00:00 a.m.) del 1 de agosto de ese año.</li> <li>Decreto 1076 de 2020, por el cual se ordenó el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas habitantes de la República de Colombia, a partir de las cero horas (00:00 a.m.) del 1 de agosto de esa anualidad, hasta las cero horas (00:00 a.m.) del 1 de septiembre de ese año.</li> </ul> <p>Posteriormente, al observarse una reducción de la transmisión del Coronavirus COVID-19 en algunas ciudades del país, se consideró el fortalecimiento de estrategias de aislamiento selectivo más efectivas y menos disruptivas para reducir la propagación del mismo. En este contexto, se expidieron las siguientes normas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Decreto 1168 de 2020, a través del cual se reguló la fase de Aislamiento Selectivo y Distanciamiento Individual Responsable que rigió en la República de Colombia entre las cero horas (00:00 a.m.) del 1 de septiembre de 2020, hasta las cero horas (00:00 a.m.) del 1 de octubre de esa anualidad. Esta fase fue prorrogada en diversas oportunidades, la última, hasta el 16 de enero de 2021 por medio del Decreto 1550 de 2020.</li> <li>Decreto 39 de 2021, por medio del cual se reguló la fase de Aislamiento Selectivo y Distanciamiento Individual Responsable que rigió en la República de Colombia entre las cero horas (00:00 a.m.) del 16 de enero de 2021, hasta las cero horas (00:00 a.m.) del 1 de marzo de esa anualidad.</li> </ul> <p>Recientemente, ante la situación epidemiológica del país y en atención al rápido avance del Plan Nacional de Vacunación que propende por una reducción de la mortalidad generada por el citado Coronavirus COVID-19, se han expedido las normas que a continuación se indican:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Decreto 206 de 2021, mediante el cual se reguló la fase de Aislamiento Selectivo, Distanciamiento Individual Responsable y Reactivación Económica Segura, que rigió en la</li> </ul>	<p>República de Colombia a partir de las cero horas (00:00 a.m.) del 1 de marzo de 2021, hasta las cero horas (00:00 a.m.) del 1 de junio del mismo año.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Decreto 580 de 2021, por medio del cual se reguló la fase de Aislamiento Selectivo, Distanciamiento Individual Responsable y Reactivación Económica Segura, que actualmente rige en la República de Colombia a partir de las cero horas (00:00 a.m.) del 1 de junio de 2021, hasta las cero horas (00:00 a.m.) del 1 de septiembre de esa vigencia.</li> </ul> <p>En adición a todo lo mencionado, conforme a las fases de la pandemia y las medidas adoptadas por el Gobierno nacional, se han expedido por parte del Ministerio de Salud y Protección Social una serie de protocolos de bioseguridad para mitigar, controlar y realizar un adecuado manejo de la citada coyuntura.</p> <p>Así, mediante Resolución 666 del 24 de abril de 2020, se adoptó el protocolo general de bioseguridad para esos efectos y, específicamente, a través de la Resolución 677 del 24 de abril de 2020, se adoptó el protocolo de bioseguridad para el manejo y control del riesgo del Coronavirus COVID-19 en el sector transporte.</p> <p>Posteriormente, la citada Resolución 677 fue modificada por las Resoluciones 1537 del 2 de septiembre de la misma anualidad y 2475 del 23 de diciembre de esa vigencia, esta última autorizó el aumento hasta el 70% de la ocupación de los vehículos que prestan el servicio público de transporte en todas sus modalidades.</p> <p>Recientemente, con el fin de promover la reactivación del sector transporte, se evaluó la posibilidad de aumentar gradualmente la capacidad de servicio, en consecuencia, con ocasión de la expedición de la Resolución 777 del 2 de junio de 2021 por el Ministerio de Salud y Protección Social, se permitirá que en aquellos departamentos en los que la ocupación de camas UCI sea inferior al 85% el nivel de aforo de los vehículos de transporte público terrestre se podrá aumentar por encima del 70% que consagraba hasta el momento la Resolución 677 de 2020, modificada por la Resolución 2475 de 2020.</p> <p>Una vez expuesto lo anterior, se quiere precisar, como más adelante será sustentado con las cifras y diagnósticos respectivos, que todas las anteriores medidas adoptadas con el propósito de salvaguardar la vida, salud y seguridad de todos los habitantes del territorio nacional ante un fenómeno sin precedentes como lo ha sido la pandemia del Coronavirus COVID-19, han impactado de manera notoria al sector transporte y a sus diferentes actores.</p> <p>En este punto y, de acuerdo con los antecedentes hasta ahora expuestos, la intervención del Estado en la economía busca su racionalización y promover la productividad y la competencia, así como el buen funcionamiento del mercado para lograr la satisfacción de las necesidades y el mejoramiento en la calidad de vida de los habitantes del territorio colombiano. Así mismo, en materia de servicios públicos, es un deber del Estado asegurar su prestación eficiente.</p> <p>En ese orden de ideas, las problemáticas que con ocasión de la pandemia del Coronavirus COVID-19 se han presentado en sector transporte requieren la intervención del Estado, en este caso del Congreso de la República, pues se determinó que existen aspectos esenciales en esa materia que deben ser ajustados y medidas que se requiere que sean adoptadas mediante la expedición de una ley de la República por tratarse de asuntos de reserva legal, de tal manera</p>
<p>que propendan por una reactivación de este sector clave para la competitividad y crecimiento económico del país.</p> <p><b>3. Objeto del proyecto de ley</b></p> <p>El presente proyecto de ley tiene por objeto el fortalecimiento del transporte público terrestre de pasajeros por carretera, colectivo y mixto, a través de la creación de incentivos y de la adopción de medidas para promover la reactivación económica del sector y superar la crisis generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19.</p> <p><b>4. Contenido del proyecto de ley</b></p> <p>El presente proyecto de ley contiene un total de seis (6) artículos y un (1) artículo nuevo, en los cuales se desarrollan diferentes medidas tendientes a la reactivación del sector transporte como se detalla a continuación:</p> <p><b>4.1. Ampliación de la vida útil para vehículos de las modalidades de transporte público de pasajeros por carretera, colectivo y mixto (Artículo 1).</b></p> <p>Ampliación del término de tiempo de uso por cuatro (4) años adicionales para vehículos matriculados con anterioridad al 30 de mayo de 2020, fecha en que finalizó la primera vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social como consecuencia de la pandemia ocasionada por el Coronavirus COVID-19. El mencionado término adicional tuvo en cuenta el cese, durante un lapso prolongado, de la actividad de transporte, y de otro, que los efectos adversos de la pandemia aún son latentes y el proceso de reactivación económica continúa; lo anterior, si se tiene en cuenta que los vehículos de las modalidades de transporte público de pasajeros por carretera, colectivo y mixto no han sido utilizados en su máxima capacidad en atención al retorno lento a la normalidad de los diferentes sectores de la economía los cuales influyen directamente en la prestación de los servicios de transporte terrestre.</p> <p>Igualmente, las referidas situaciones implican que los vehículos no han operado ni operarán al menos en un tiempo razonable en condiciones típicas, lo cual a su vez deriva en un menor desgaste para los mismos y la reducción del riesgo de seguridad con la concesión de ese plazo adicional.</p> <p>Para efectos de determinar el aumento en el tiempo de vida útil de los vehículos que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, colectivo municipal, distrital o metropolitano y mixto, con ocasión de los efectos económicos derivados del cese de la operación de los mismos a causa de las medidas adoptadas para contener la propagación del Coronavirus COVID-19, se tuvieron en cuenta las siguientes experiencias internacionales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Argentina<sup>3</sup>: Mediante Resolución 25/2020 del 13 de mayo de 2020, la Secretaría de Gestión de Transporte del Ministerio de Transporte de ese país, con ocasión del impacto económico</li> </ul>	<p>derivado de la pandemia del Coronavirus COVID-19, estableció que los vehículos destinados a la prestación de los servicios públicos de pasajeros por automotor de carácter urbano y suburbano de jurisdicción nacional y de servicios de oferta libre modelo año 2009 podrán continuar prestando los mismos por el plazo de tres (3) años contados desde el vencimiento de la antigüedad prescrita en el artículo 53 de la Ley 24.449.</p> <p>En ese sentido, el numeral 1 del literal b) de la citada norma establece la prohibición de utilizar unidades con más de diez (10) años de antigüedad para el transporte terrestre automotor de pasajeros; en igual sentido, allí se prescribe la posibilidad de disponer mayores plazos de antigüedad en tanto se ajusten a limitaciones de uso, tipo, cantidad de carga, velocidad, entre otras, según lo fijado en el reglamento y en la revisión técnica obligatoria.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Chile<sup>4</sup>: En este país los vehículos tales como taxis, buses y minibuses tienen plazos máximos de antigüedad para operar y, al vencer, se les cancela el Registro Nacional de Servicios de Transporte Remunerado de Escolares y del Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros. Así, con ocasión de la emergencia sanitaria derivada del Coronavirus COVID-19, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones decidió por única vez aplazar la cancelación por un año, esta medida no resulta aplicable para vehículos que tienen 22 años de antigüedad. Es oportuno tener en cuenta que la duración de los vehículos en este país varía según las regiones o el peso bruto vehicular.</li> </ul> <p>De esta manera, en relación con los taxis básicos, ejecutivo, de turismo, colectivo rural y colectivo urbano, tienen un máximo de antigüedad permitido que va entre los 8 y los 15 años; los buses urbanos tienen como regla general una antigüedad máxima de 22 años y hay 13 regiones que tienen sus propios periodos que fluctúan entre los 14 y los 21 años y, finalmente, para los buses rurales, la antigüedad es entre 11 y 22 años.</p> <p>Adicionalmente, durante el corrido del año 2021, el Congreso y el Ministerio de Transportes y Tecnologías de Chile, luego de evaluar la situación en que se encuentran los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, debido a la pandemia causada por el bote de virus COVID-19 y sus variantes, han emitido más de diez (10) prórrogas a las distintas medidas adoptadas para enfrentar la contingencia sanitaria en nuestro país producto del COVID-19, las cuales incluyen la extensión de la vigencia de los certificados de inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros; en esta última decisión consideraron pertinente y necesario suspender por un (01) año el plazo de cancelación de los vehículos taxis, minibuses, buses cuya antigüedad se cumplió el 31 de mayo de 2021 o 31 de diciembre de 2021.</p> <p>Una vez precisado lo anterior, resulta importante señalar que la medida que se establece en el proyecto de ley frente a la vida útil es de carácter transitoria, no se está prescribiendo una regla general que aumente la vida útil de todos los equipos de las modalidades de transporte descritas de veinte (20) a veinticuatro (24) años, sino que se dispone que para aquellos vehículos</p>

<sup>3</sup> Gobierno de Argentina. Resolución 25/2020 Secretaría de Gestión de Transporte. Disponible para consulta en la página web: <https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/resolucion%C3%B3n-25-2020-337563>

<sup>4</sup> Gobierno de Chile. "Aplazamos por un año la renovación de vehículos que tienen vencimiento de antigüedad". Disponible para consulta en la página web: <https://www.mtt.gob.cl/archivos/26041>

matriculados con anterioridad al 30 de mayo de 2020, contarán con cuatro (4) años adicionales de tiempo de uso.

No obstante lo anterior, se modifica el texto ampliando el beneficio para los vehículos que hayan sido matriculados entre el 30 de mayo de 2020 al 31 de diciembre del 2020, teniendo en cuenta que durante este periodo continuaba la emergencia sanitaria causada por el Coronavirus-COVID 19 y los vehículos no pudieron ser usados durante dicho periodo sin restricciones de ocupación de los mismos.

De esta manera, el establecimiento de ese término adicional tuvo en cuenta que la mayoría de los vehículos de servicio público de transporte de pasajeros y mixto cesaron sus operaciones o las realizaron de manera atípica, en atención al impacto generado por la referida pandemia. Así mismo, se tuvo en cuenta que la emergencia sanitaria generada por esta coyuntura aún se mantiene y que el retorno a la normalidad depende en gran medida del avance del esquema de vacunación para todos los habitantes del territorio nacional.

Por lo anterior, se decidió extender ese tiempo de uso a los vehículos afectados por la pandemia por cuatro (4) años adicionales, dos años que se toman como cese de la actividad de transporte, al menos, en condiciones normales, y dos años de reactivación económica, la cual se daría de manera gradual. Además, se entiende que los vehículos no han sido utilizados en su máxima capacidad pues las condiciones de restricción de movilidad, la situación económica actual del país y el retorno lento a la normalidad de diferentes sectores de la economía de los cuales depende directamente el transporte, implican un menor desgaste para los mismos, lo que a su vez mitiga el riesgo de seguridad con la concesión de ese plazo adicional.

Así las cosas, con esta medida se busca aliviar económicamente a las empresas y propietarios de vehículos quienes no usaron sus vehículos durante un tiempo prolongado en atención a las diversas medidas tomadas para mitigar el impacto de la pandemia del Coronavirus COVID-19, y frente a quienes aún la expectativa de uso total de sus equipos depende de la vuelta a la normalidad de diversas actividades económicas.

**4.2. Devolución de aportes realizados al programa de reposición del parque automotor (Artículo 2).**

El artículo 7 de la Ley 105 de 1993 establece que las empresas de transporte de las modalidades de pasajeros por carretera y mixto están obligadas a ofrecerle a los propietarios de vehículos, programas periódicos de reposición y a establecer y reglamentar fondos que garanticen la reposición gradual del parque automotor. Además, establece que los propietarios de los vehículos podrán retirar hasta el ochenta y cinco por ciento (85%) de los recursos aportados a los programas periódicos de reposición con el fin de garantizar un ingreso mínimo, sin perjuicio de la obligación de realizar la reposición del parque automotor.

Por otra parte, su parágrafo 2 establece que la utilización de los recursos de reposición para fines distintos a los señalados será delito de abuso de confianza y de él será responsable el administrador de los recursos.

razonable para el usuario de hasta 20 días hábiles contados a partir de la radicación de la solicitud de manera completa.

**4.4. Permiso de operación por iniciativa de las empresas de transporte (Artículo 4).**

En la actualidad el otorgamiento de las rutas de transporte carretero es un procedimiento que no tarda menos de 7 años en el Ministerio de Transporte y en el caso de regiones apartadas puede incluso nunca agotarse. En estas circunstancias, las necesidades de los usuarios se satisfacen por la informalidad o quedan insatisfechas y las iniciativas empresariales se truncan.

Esta medida, se dirige a viabilizar la autorización de rutas por solicitud de la empresa habilitada en aquellos lugares en los que actualmente no hay cobertura del servicio formal, manteniendo las condiciones de calidad y seguridad en la prestación del servicio.

La propuesta, que se limita al esquema de autorizaciones administrativas mediante el otorgamiento de permisos, conscientes de las ventajas y riesgos de la menor intervención que se propone, conjura estos últimos de la siguiente manera:

- a. Al solo acceder empresas actualmente habilitadas, se puede presumir su idoneidad y capacidad para la prestación del servicio.
- b. Solo permitido donde no existe ruta autorizada y siempre que la propuesta no implique una superposición con otros servicios, con lo cual se garantiza que no exista una intromisión en servicios previamente autorizados.

Esta medida contribuye a la reactivación de la industria, ya que, sin introducir riesgos económicos y de demanda en los actuales operadores, les concede la posibilidad de acceder de una manera expedita y por iniciativa privada a operar nuevos servicios donde identifiquen un potencial demanda procurando su consolidación, es decir que se permite la posibilidad de vincularse a servir nuevas rutas, previa verificación de la demanda insatisfecha.

**Artículo 5. Condiciones para el otorgamiento del permiso de operación por iniciativa de las empresas de transporte.**

En consonancia con el artículo anterior, se establecen las condiciones para el otorgamiento del permiso de operación en nuevas rutas por iniciativa de las empresas de transporte. En la actualidad el otorgamiento de los permisos de operación de rutas de transporte público de pasajeros por carretera se realiza mediante concurso público, lo que hace que sean procesos dispendiosos y tardan alrededor entre 1 y 2 años en otorgarse.

Por tanto, el sorteo permite una respuesta rápida a las solicitudes, sin excluir la posibilidad de autorizaciones posteriores que agoten el procedimiento regular. Debe tenerse en cuenta que, el sorteo se realiza a partir de la válida presunción de idoneidad y capacidad de sujetos habilitados y autorizados.

No obstante, se considera conveniente incluir en el artículo que el sorteo debe brindar garantías de transparencia y publicidad para seleccionar al operador a quien se otorgará el permiso.

El artículo 5 de la Ley 688 de 2001 establece que todo vehículo de transporte colectivo con radio de acción metropolitana y/o urbano tendrá una cuenta en el Fondo Nacional de Reposición y Renovación del Parque Automotor, cuyos recursos podrán ser utilizados por el propietario del vehículo para reponer o renovar. Adicionalmente, el artículo 8 establece que los propietarios de los vehículos que se han visto afectados en el ejercicio de su actividad a causa del Coronavirus COVID-19 podrán retirar del Fondo hasta el ochenta y cinco por ciento (85%).

Teniendo en cuenta que la destinación de los recursos de los fondos de reposición está determinada por las leyes antes referidas, se hace necesario establecer una disposición transitoria de rango de ley, que permita a los propietarios de los vehículos utilizar la totalidad de los recursos de los fondos de reposición para atender los efectos económicos e la emergencia, ante de la paralización de las operaciones, la falta de demanda del servicio y como consecuencia la falta de ingresos que ampare el mínimo vital de los transportadores cuyo único ingreso resulta de la explotación económica de su vehículo.

En este sentido, la devolución de los aportes permitiría que los transportadores cuenten con una alternativa para atender sus obligaciones económicas frente a la afectación en sus ingresos regulares por la prestación de servicios de transporte, con ocasión de la pandemia del Coronavirus COVID-19.

Lo anterior, sin perjuicio que continúen aportando al fondo de reposición y que deban realizar la reposición del vehículo al finalizar la vida útil del mismo. Así, esta medida se complementa con la de extensión de vida útil señalada en el artículo anterior, la cual les permite a los transportadores contar con un tiempo adicional para recuperarse económicamente y obtener ingresos para continuar alimentando el fondo de reposición y con ello, a futuro podrán contar con recursos para garantizar que se efectúe el proceso de reposición de los vehículos.

**4.3. Modificación del recorrido de una ruta (Artículo 3).**

La modificación del servicio por nuevas alternativas operacionales permite la adaptación oportuna de la oferta a la nueva infraestructura de vías del país que generalmente es más ventajosa para el usuario. En este sentido, es importante resaltar que muchas empresas de transporte cuentan con rutas adjudicadas desde los años 80 y 90 cuando el número de vías del país era incipiente.

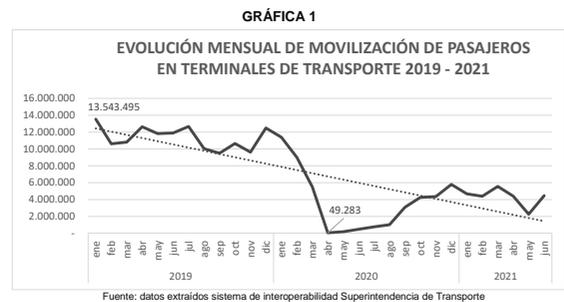
La definición de ruta establecida en el numeral 5 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 establece que es "el trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos". Por tanto, las empresas de transporte no han podido cambiar sus recorridos para aprovechar las nuevas infraestructuras viales creadas en el país en los últimos años, ya que, actualmente eso implica la necesidad de otorgar un nuevo permiso.

Resulta necesaria la adopción de esta medida, toda vez que esto permitiría adaptar la oferta de transporte a las nuevas realidades de movilización del país y garantizar de forma expedita la ampliación de cobertura de los servicios de transporte, en beneficio de los usuarios.

No obstante lo anterior, se considera necesario incluir en el proyecto de ley un término para que las autoridades de transporte resuelvan las solicitudes de modificación de ruta, en un término

**5. Justificación de impacto de la pandemia**

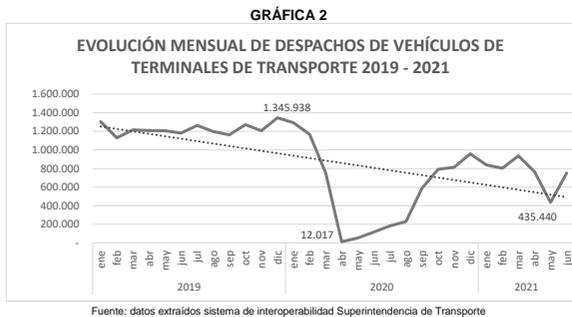
Para sustentar la adopción de las medidas dispuestas en el presente proyecto de ley, en primer lugar, de destaca una drástica disminución del movimiento de pasajeros a través de las 49 terminales de transporte terrestre habilitadas por el Ministerio de Transporte, como se puede evidenciar en la siguiente gráfica:



Como se puede observar, la línea de tendencia marca un comportamiento a la baja hasta el mes de abril de 2020, teniendo en cuenta que en el mes de marzo de esa anualidad se decretó el aislamiento preventivo obligatorio en todo el territorio colombiano lo que redujo de manera considerable la movilización de pasajeros por carretera; lo anterior, en atención a que para ese momento, solo se permitía la movilización de aquellas personas que solicitaran autorización del Ministerio de Transporte y que se encontraran cobijadas por alguna de las excepciones planteadas por el Gobierno nacional.

Así, de la gráfica se extrae un valor consolidado en abril de 2020 de 49.283 pasajeros movilizados valor notoriamente inferior frente a un máximo histórico de 13.543.495 pasajeros movilizados durante enero de 2019.

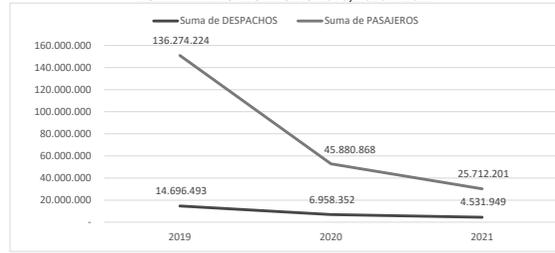
De igual manera, puede verificarse que pese a la adopción de diversas medidas por parte del Gobierno nacional con el propósito de generar el entorno adecuado para la reactivación del sector transporte, particularmente, a partir del mes de septiembre de 2020 cuando se reguló la fase de aislamiento selectivo e individual responsable y, consecuentemente, se permitió el funcionamiento del transporte de pasajeros por carretera, la movilización de pasajeros no se ha recuperado al nivel presentado en el periodo previo a la pandemia.



Para el caso de los despachos de vehículos de terminales de transporte terrestre se identifica el mismo comportamiento a la baja presentado en la movilización de pasajeros, teniendo un gran descenso en el mes de marzo 2020 producto del inicio de la pandemia y nuevamente en el mes de mayo 2021 como producto de las manifestaciones que se iniciaron el 28 de abril de 2021.

En igual sentido, puede verificarse que pese a la adopción de diversas medidas por parte del Gobierno nacional con el propósito de generar el entorno adecuado para la reactivación del sector transporte, particularmente, a partir del mes de septiembre de 2020 cuando se reguló la fase de aislamiento selectivo e individual responsable y, consecuentemente, se permitió el funcionamiento del transporte de pasajeros por carretera, los despachos de vehículos no se han recuperado al nivel presentado en el periodo previo a la pandemia.

GRÁFICA 3. TOTAL DE PASAJEROS MOVILIZADOS Y DESPACHOS REALIZADOS DURANTE LAS VIGENCIAS 2019, 2020 Y 2021<sup>5</sup>



Fuente: datos extraídos sistema de interoperabilidad Superintendencia de Transporte

De la anterior gráfica se puede observar durante el año 2020 una caída del 66,33% en la movilización de pasajeros y del 52,65% en el despacho de vehículos de terminales de transporte en comparación con el año 2019.

De la misma manera, aún cuando la vigencia 2021 no ha terminado, se puede observar que la tendencia no es del todo favorable pues, aunque finalizado el primer semestre del año la movilización de pasajeros supera el 56% de la realizada durante el 2020, no se supera el 18,86% de la movilización total efectuada durante el 2019.

La misma tendencia puede predicarse de los despachos de vehículos realizados en el primer semestre de 2021 en la medida en que si bien estos han alcanzado el 65,12% en comparación con el total efectuado 2020, no se supera el 30,83% del total de despachos realizados durante toda la vigencia 2019.

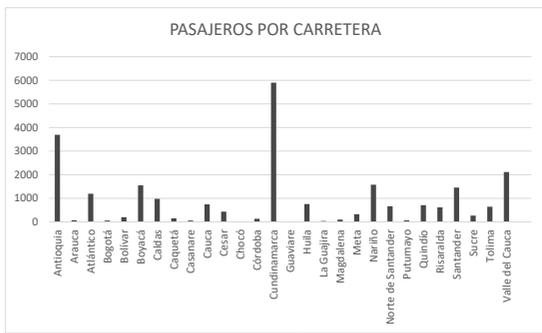
Lo anterior hace necesario implementar medidas de compensación para el sector, que pueden provenir de diferentes fuentes, entre las cuales se consideran: la ampliación del término de vida útil, la devolución del saldo del fondo de reposición vehicular, modificaciones de rutas y la creación de iniciativas para la solicitud de nuevas rutas que les permita atender las variaciones de la demanda.

6. Beneficiarios

El proyecto de ley genera un beneficio directo a los propietarios de los vehículos destinados a la prestación del servicio público, en las siguientes modalidades:

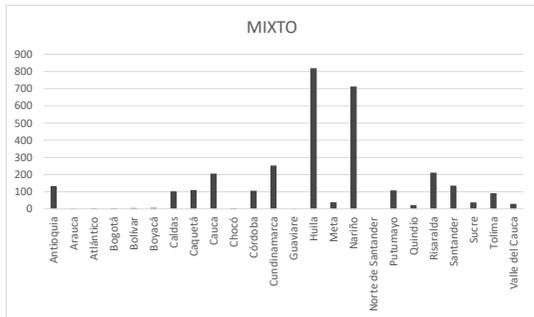
<sup>5</sup>Con corte a junio de 2021.

6.1. Transporte público de pasajeros por carretera (intermunicipal). Del total de 24.924 vehículos activos en esta modalidad se ven beneficiados 24.562 vehículos registrados en diferentes zonas del país correspondiente a un 99% como se muestra a continuación:



Fuente: datos extraídos del Registro Único Nacional de Tránsito

6.2. Transporte público mixto. Del total de 3.156 vehículos activos en esta modalidad se ven beneficiados 3.148 vehículos registrados en diferentes zonas del país correspondiente a un 99,7% como se muestra a continuación:



Fuente: datos extraídos del Registro Único Nacional de Tránsito

7. Conclusiones

Por las consideraciones anteriormente señaladas, se puede evidenciar que el sector transporte se encuentra enfrentando una crisis considerable a raíz de la pandemia originada por el Coronavirus COVID-19. Además, la recuperación económica del sector podría tardar un tiempo considerable generando consecuencias irreversibles para los diferentes actores que intervienen en esta actividad.

Por tanto, con el interés de conservar la industria del transporte la cual provee a la sociedad un servicio público esencial, además de ser una fuente significativa de empleo, constituir el medio de sostenimiento de muchas familias y ser una base para el desarrollo del país; se requiere la creación de medidas de carácter legislativo que le permitan al sector generar alivios para extender la continuidad de la operación, recibir mayores ingresos, incentivar la demanda y crear nuevas oportunidades de inversión que conlleven al restablecimiento de este importante sector de la economía.

8. Impacto fiscal

Del análisis económico del presente proyecto de ley y en aplicación de lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 819, es importante señalar que los ponentes consideramos que no requiere previo concepto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, habida cuenta, que la presente iniciativa establece aspectos regulatorios en relación con el fortalecimiento del transporte público terrestre de pasajeros por carretera, colectivo y mixto, a través de la creación de incentivos y de la adopción de medidas para promover la reactivación económica del sector, y no genera un impacto sobre las finanzas públicas ya que no ordena gasto alguno.

9. Conflicto de interés

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, disposición por medio de la cual se le imparte a los autores y ponentes la obligación de presentar 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, me permito argumentar que:

Para que se configure el conflicto de interés es necesario que exista un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista. Sobre este punto, la Ley 2003 de 2019, determina:

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.

Ese interés, con tales características, ha de ser particular, pues si se tratara del interés general, común a todos, resultaría que los congresistas, todos ellos, en todos los casos, se encontrarían en situación de conflicto. La situación de conflicto resulta, pues, del asunto o materia de que se trate, de las particulares circunstancias del congresista o su cónyuge o compañero o compañera permanente, sus parientes o sus socios, y de su conducta, en cada caso.

"...si el interés se confunde con el que asiste a todas las personas o a la comunidad en general, en igualdad de condiciones, no existe conflicto, pues en tal caso estaría actuando en interés de la colectividad y no en el suyo propio".

En la misma línea, la Honorable Corte Constitucional en Sentencia C -1056/12, ha argumentado en lo que atañe específicamente a la situación de los miembros del Congreso, que de conformidad con el numeral 1° del artículo 183 de la Constitución, para que se hagan acreedores a la pérdida de investidura, se ha requerido la presencia de cuatro elementos, unos objetivos y otros subjetivos, a saber:

"(...)1) La participación efectiva del parlamentario en el procedimiento legislativo o en los mecanismos de control; 2) la existencia cierta y demostrable, que de la aprobación de una determinada ley se derivan beneficios morales o económicos para el congresista, sus familiares o sus socios; 3) que el beneficio que persiga o se obtenga con la ley no puede ser catalogado como general, sino de carácter particular, y 4) que el congresista tenga la intención de beneficiar a sus familiares, a sus socios o a sí mismo"(...). (SUBRAYADO FUERA DE TEXTO).

Así las cosas, respeto del proyecto objeto de estudio, al tratarse de un tema nacional de carácter general para todo un sector de la economía, ya que tiene por objeto el fortalecimiento del transporte público terrestre de pasajeros por carretera, colectivo y mixto, a través de la creación de incentivos y de la adopción de medidas para promover la reactivación económica del sector y superar la crisis generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19, a juicio de los ponentes no existiría conflicto, pues en tal caso estaría actuando en interés de la colectividad y no en el suyo propio.

No obstante lo anterior, se hace la salvedad que puede encontrarse en la esfera privada de cada uno de los congresistas que examinen el presente Proyecto de Ley, otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés, razón por la cual, lo aquí advertido no exonera a cada uno de los congresistas de examinar minuciosamente la habilitación ética para conocer y votar este proyecto de ley, y en caso de existir, ponerlos de presente a la célula legislativa que tramite el mismo.

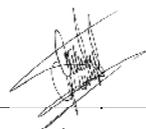
PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	COMENTARIO
"Por el cual se establecen medidas de reactivación económica para el transporte público terrestre de pasajeros y mixto"	"Por el cual se establecen medidas de reactivación económica para el transporte público terrestre de pasajeros por <u>carretera, colectivo y mixto, y se dictan otras disposiciones</u> "	Se aclara que aplica para las modalidades de pasajeros por carretera y colectivo y se adicionan otras disposiciones.
ARTÍCULO 1 Adiciónese el parágrafo 4 al artículo 6 de la Ley 105 de 1993, así:  "Parágrafo 4. Los vehículos de las modalidades de transporte público de pasajeros por carretera, colectivo y de mixto matriculados con anterioridad al 30 de mayo de 2020, fecha en que finalizó la primera vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social mediante Resolución 385 del 12 de marzo de 2020 como consecuencia de la pandemia ocasionada por el Coronavirus COVID-19, contarán con un tiempo de vida útil de cuatro (4) años adicional al establecido en el presente artículo, contados a partir del cumplimiento de la vida útil o del plazo a reponer."	ARTÍCULO 1 Adiciónese el parágrafo 4 al artículo 6 de la Ley 105 de 1993, así:  "Parágrafo 4. Los vehículos de las modalidades de transporte público de pasajeros por carretera, colectivo y de mixto matriculados con anterioridad al <u>31 de diciembre de 2020 y que se encuentren dentro del tiempo de vida útil máxima o del plazo para reponer al 30 de mayo de 2020, fecha en que finalizó la primera vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social mediante Resolución 385 del 12 de marzo de 2020 como consecuencia de la pandemia ocasionada por el Coronavirus COVID-19</u> , contarán con un tiempo de vida útil de cuatro (4) años adicionales al establecido en el presente artículo, contados a partir del cumplimiento de la vida útil o del plazo a reponer, como consecuencia de la pandemia ocasionada por el Coronavirus COVID-19.  <u>De igual forma, la presente disposición aplica para los vehículos a que se refiere el presente artículo que hayan cumplido su vida útil con</u>	Se amplía el beneficio para los vehículos que hayan sido matriculados entre el 30 de mayo de 2020 al 31 de diciembre del 2020, teniendo en cuenta que durante este periodo continuaba la emergencia sanitaria causada por el Coronavirus COVID 19 y los vehículos no pudieron ser usados durante dicho periodo sin restricciones de ocupación de los mismos.  De igual forma, se adiciona un último inciso al artículo que establece que dicha disposición de igual forma aplica de manera retroactiva para que aquellos propietarios que cumplieron su vida útil con anterioridad a la sanción del presente proyecto de ley.

	anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley."	
ARTÍCULO 2. Modifíquese el inciso 1 del artículo 7 de la Ley 105 de 1993 modificado por el Decreto Legislativo 575 de 2020, durante el término de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, mediante Resolución 385 de 2020 y sus respectivas prórrogas, y hasta por un (1) año más a partir de su finalización, el cual quedará así:	ARTÍCULO 2. Modifíquese el inciso 1 del artículo 7 de la Ley 105 de 1993 modificado por el Decreto Legislativo 575 de 2020, durante el término de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, mediante Resolución 385 de 2020 y sus respectivas prórrogas, y hasta por un (1) año más a partir de su finalización, el cual quedará así:	Sin Modificación
"ARTÍCULO 7o. Programa de reposición del parque automotor. Las empresas de carácter colectivo de pasajeros y/o mixto, y las organizaciones de carácter cooperativo y solidario de la industria del transporte están obligadas a ofrecerle a los propietarios de vehículos, programas periódicos de reposición y permitir a éstos la devolución de sus aportes al programa periódico de reposición del parque automotor. Los propietarios de los vehículos están habilitados para retirar por una única vez hasta el cien por ciento (100%) de los recursos aportados a los programas periódicos de reposición con el fin de garantizar un ingreso mínimo, sin perjuicio de la obligación de realizar la reposición del parque automotor establecida en el artículo anterior."	"ARTÍCULO 7o. Programa de reposición del parque automotor. Las empresas de carácter colectivo de pasajeros y/o mixto, y las organizaciones de carácter cooperativo y solidario de la industria del transporte están obligadas a ofrecerle a los propietarios de vehículos, programas periódicos de reposición y permitir a éstos la devolución de sus aportes al programa periódico de reposición del parque automotor. Los propietarios de los vehículos están habilitados para retirar por una única vez hasta el cien por ciento (100%) de los recursos aportados a los programas periódicos de reposición con el fin de garantizar un ingreso mínimo, sin perjuicio de la obligación de realizar la reposición del parque automotor establecida en el artículo anterior."	
ARTÍCULO 3. Adiciónese un parágrafo al artículo 3 de la Ley 105 de 1993, así:	ARTÍCULO 3. Adiciónese un parágrafo al artículo 3 de la Ley 105 de 1993, así:	Se adiciona un término razonable para que la autoridad de transporte competente

"Parágrafo. El servicio que pueda ser configurado a partir de la modificación del recorrido de una ruta existente no será considerado un nuevo servicio que deba ser objeto de adjudicación mediante permiso de operación por iniciativa de las empresas de transporte o por concurso o licitación pública, si obedece a la posibilidad de aprovechar de nuevas infraestructuras viales.  La empresa de transporte que tenga autorizada una ruta en los perímetros municipal, departamental o nacional que requiera la modificación de su recorrido por la construcción de una o más variantes o de uno o más tramos de vía o nuevas vías que conecten el mismo origen y destino a la ruta inicialmente autorizada, podrá solicitar la modificación de su recorrido.  En el nivel de servicio básico solo se autorizará la modificación de la ruta si se garantiza la oferta en ambos recorridos.  El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones para la modificación de la respectiva ruta."	"Parágrafo. El servicio que pueda ser configurado a partir de la modificación del recorrido de una ruta existente no será considerado un nuevo servicio que deba ser objeto de adjudicación mediante permiso de operación por iniciativa de las empresas de transporte o por concurso o licitación pública, si obedece a la posibilidad de aprovechar de nuevas infraestructuras viales.  La empresa de transporte que tenga autorizada una ruta en los perímetros municipal, departamental o nacional que requiera la modificación de su recorrido por la construcción de una o más variantes o de uno o más tramos de vía o nuevas vías que conecten el mismo origen y destino a la ruta inicialmente autorizada, podrá solicitar la modificación de su recorrido, <u>la cual deberá ser resuelta por la autoridad de transporte competente en un término de hasta veinte (20) días hábiles, contados a partir de la radicación de la solicitud de manera completa.</u>  En el nivel de servicio básico solo se autorizará la modificación de la ruta si	resuelva la modificación de ruta en un término de hasta 20 días hábiles.
--	--	--

	<p>se garantiza la oferta en ambos recorridos.</p> <p>El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones para la modificación de la respectiva ruta”.</p>		<p>otorgamiento del permiso de operación por iniciativa privada de las empresas de transporte.”</p>	<p>previamente autorizadas.</p> <p><b>Parágrafo.</b> El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones para el otorgamiento del permiso de operación por iniciativa privada de las empresas de transporte.”</p>	
<p><b>ARTÍCULO 4.</b> Adiciónese el artículo 16-1 a la Ley 336 de 1996, así:</p> <p><b>“ARTÍCULO 16-1. Permiso de operación por iniciativa de las empresas de transporte.</b> Las empresas habilitadas que estén interesadas en ofrecer nuevas rutas para los servicios de pasajeros y mixto sujetos a rutas y horarios, podrán solicitar y obtener el respectivo permiso, a partir de la evaluación que bajo su propio riesgo realicen sobre la existencia de una potencial demanda.</p> <p>La solicitud deberá como mínimo indicar el origen, destino y recorrido de la ruta a servir, la tipología vehicular, las frecuencias y los horarios de prestación del servicio.</p> <p>El permiso será otorgado siempre que se verifique la inexistencia de oferta autorizada y solo si la nueva ruta no da lugar a una superposición con alguna de las rutas previamente autorizadas.</p> <p><b>Parágrafo.</b> El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones para el</p>	<p><b>ARTÍCULO 4.</b> Adiciónese el artículo 16-1 a la Ley 336 de 1996, así:</p> <p><b>“ARTÍCULO 16-1. Permiso de operación por iniciativa de las empresas de transporte.</b> Las empresas habilitadas que estén interesadas en ofrecer nuevas rutas para los servicios de pasajeros y mixto sujetos a rutas y horarios, podrán solicitar y obtener el respectivo permiso, a partir de la evaluación que bajo su propio riesgo realicen sobre la existencia de una potencial demanda.</p> <p>La solicitud deberá como mínimo indicar el origen, destino y recorrido de la ruta a servir, la tipología vehicular, el número de vehículos, las frecuencias y los horarios de prestación del servicio.</p> <p>El permiso será otorgado siempre que se verifique la inexistencia de oferta autorizada y solo si la nueva ruta no da lugar a una superposición con alguna de las rutas</p>	<p>Sin modificaciones</p>	<p><b>Artículo 5.</b> Adiciónese el artículo 16-2 a la Ley 336 de 1996, así:</p> <p><b>“Artículo 16-2. Otorgamiento del permiso de operación por iniciativa de las empresas de transporte</b> Las solicitudes de permisos de operación de que trata el artículo 16-1 de la presente ley, deberán publicarse en la página web de la autoridad de transporte competente invitando a la manifestación de interés de terceras empresas habilitadas en la misma modalidad, dentro de su radio de acción. De existir otros interesados, se realizará un sorteo para seleccionar el operador a quien se otorgará el permiso.</p> <p>El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones de la manifestación de interés y el sorteo para seleccionar al operador.</p> <p>Los permisos otorgados en virtud del presente artículo no podrán entenderse que confieren en favor de la empresa de</p>	<p><b>ARTÍCULO 5.</b> Adiciónese el artículo 16-2 a la Ley 336 de 1996, así:</p> <p><b>“Artículo 16-2. Otorgamiento del permiso de operación por iniciativa de las empresas de transporte</b> Las solicitudes de permisos de operación de que trata el artículo 16-1 de la presente ley, deberán publicarse en la página web de la autoridad de transporte competente invitando a la manifestación de interés de terceras empresas habilitadas en la misma modalidad, dentro de su radio de acción. De existir otros interesados, se realizará un sorteo <u>que brinde garantías de transparencia y publicidad</u> para seleccionar el operador a quien se otorgará el permiso.</p> <p>El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones de la manifestación de interés y el sorteo para seleccionar al operador.</p>	<p>Se adiciona que el sorteo que brinde garantías de transparencia y publicidad</p>
<p>transporte un derecho exclusivo o preferente sobre la prestación del servicio de transporte.”</p>	<p>Los permisos otorgados en virtud del presente artículo no podrán entenderse que confieren en favor de la empresa de transporte un derecho exclusivo o preferente sobre la prestación del servicio de transporte.”</p>		<p><u>homologado para el servicio público de transporte mixto, con capacidad de no más de nueve (9) pasajeros y hasta cinco (5) toneladas de peso bruto vehicular del fabricante.</u></p> <p>3. <u>Campero: Vehículo automotor homologado para el servicio público mixto, con tracción en todas sus ruedas y capacidad hasta de nueve (9) pasajeros y tres cuartos (¾) de tonelada.</u></p> <p>4. <u>Microbús de servicio mixto: vehículo automotor homologado para el servicio público de transporte mixto, con capacidad de hasta de catorce (14) pasajeros, la capacidad y volumen mínima de la carga para este servicio debe ser de 630 kg. y de 2,52 m<sup>3</sup> de bodega.”</u></p>		<p>vehiculares definidas en una norma de rango legal, para atender las necesidades de los diferentes usuarios y hacer más competitiva a la modalidad.</p>
<p><b>Artículo Nuevo</b></p> <p><b>ARTICULO 6. Tipologías vehiculares del servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto. Para efectos de la prestación del servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto, se podrán usar las siguientes tipologías vehiculares adicionales a las establecidas en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 o aquella que la modifique, adiciones o sustituya, así:</b></p> <p>1. <b>Buseta de servicio mixto: vehículo automotor homologado para el servicio público de transporte mixto, con capacidad hasta de veintitún (21) pasajeros y con distancia entre ejes inferiores a cuatro (4) metros, la capacidad y volumen mínima de la carga para esta clase de vehículo debe ser de 1705 kg y de 5,4 m<sup>3</sup> de bodega.</b></p> <p>2. <b>Camioneta cerrada de servicio mixto: vehículo automotor</b></p>	<p>Se adiciona un artículo que establece tipologías vehiculares adicionales para la prestación del servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto como medida de reactivación económica.</p> <p>Se crean las definiciones de “Buseta de servicio mixto” y “Microbús de servicio mixto” ante la necesidad de contar con vehículos de capacidades intermedias en la modalidad de servicio de transporte mixto. Esto, teniendo en cuenta que, al incluirlos los transportadores pueden ser más competitivos con vehículos de una capacidad intermedia, dado que, anteriormente disponían de vehículos de baja capacidad (camionetas) o de alta capacidad (bus abierto o chiva). Además, responde a la necesidad de brindar una mejor calidad de servicio con equipos apropiados de mayor confortabilidad y comodidad a los usuarios.</p> <p>De igual forma, se incluye la definición de “camioneta cerrada del servicio mixto” y “campero” ante la necesidad de contar con estas tipologías</p>		<p><b>Artículo 6.- Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.</p>	<p><b>ARTICULO 76.- Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.</p>	

<p style="text-align: center;"><b>III. PROPOSICION</b></p> <p>Con fundamento en las consideraciones anteriores, y de conformidad con el pliego de modificaciones y el texto propuesto para primer debate, solicitamos muy respetuosamente a las Comisiones Sextas de Senado de la República y la Cámara de Representantes, <b>APROBAR</b> en primer debate el Proyecto de Ley No. 300 de 2021 de Cámara y 235 2021 Senado <b>"Por el cual se establecen medidas de reactivación económica para el transporte público terrestre de pasajeros y mixto"</b></p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">   <b>RODRIGO ROJAS LARA</b>                  Representante a la Cámara                  Ponente             </div> <div style="text-align: center;">   <b>CARLOS ANDRÉS TRUJILLO GONZÁLEZ</b>                  Senador de la República                  Ponente             </div> </div>	<p><b>IV. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NO. 300 DE 2021 CÁMARA Y NO. 235 2021 SENADO</b></p> <p>"Por el cual se establecen medidas de reactivación económica para el transporte público terrestre de pasajeros por carretera, colectivo y mixto, y se dictan otras disposiciones"</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 1.</b> Adiciónese el parágrafo 4 al artículo 6 de la Ley 105 de 1993, así:</p> <p><b>"Parágrafo 4.</b> Los vehículos de las modalidades de transporte público de pasajeros por carretera, colectivo y de mixto matriculados con anterioridad al 31 de diciembre de 2020 y que se encuentren dentro del tiempo de vida útil máxima o del plazo para reponer, contarán con un tiempo de vida útil de cuatro (4) años adicionales al establecido en el presente artículo, contados a partir del cumplimiento de la vida útil o del plazo a reponer, como consecuencia de la pandemia ocasionada por el Coronavirus COVID-19.</p> <p>De igual forma, la presente disposición aplica para los vehículos a que se refiere el presente artículo que hayan cumplido su vida útil con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley."</p> <p><b>ARTÍCULO 2.</b> Modifíquese el inciso 1 del artículo 7 de la Ley 105 de 1993 modificado por el Decreto Legislativo 575 de 2020, durante el término de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, mediante Resolución 385 de 2020 y sus respectivas prórrogas, y hasta por un (1) año más a partir de su finalización, el cual quedará así:</p> <p><b>"ARTÍCULO 7o. Programa de reposición del parque automotor.</b> Las empresas de carácter colectivo de pasajeros y/o mixto, y las organizaciones de carácter cooperativo y solidario de la industria del transporte están obligadas a ofrecerle a los propietarios de vehículos, programas periódicos de reposición y permitir a éstos la devolución de sus aportes al programa periódico de reposición del parque automotor. Los propietarios de los vehículos están habilitados para retirar por una única vez hasta el cien por ciento (100%) de los recursos aportados a los programas periódicos de reposición con el fin de garantizar un ingreso mínimo, sin perjuicio de la obligación de realizar la reposición del parque automotor establecida en el artículo anterior."</p> <p><b>ARTÍCULO 3.</b> Adiciónese un parágrafo al artículo 3 de la Ley 105 de 1993, así:</p> <p><b>"Parágrafo.</b> El servicio que pueda ser configurado a partir de la modificación del recorrido de una ruta existente no será considerado un nuevo servicio que deba ser objeto de adjudicación mediante permiso de operación por iniciativa de las empresas de transporte o por concurso o licitación pública, si obedece a la posibilidad de aprovechar la disponibilidad de nuevas infraestructuras viales.</p> <p>La empresa de transporte que tenga autorizada una ruta en los perímetros municipal, departamental o nacional que requiera la modificación de su recorrido por la construcción de</p>
<p>una o más variantes o de uno o más tramos de vía o nuevas vías que conecten el mismo origen y destino a la ruta inicialmente autorizada, podrá solicitar la modificación de su recorrido, la cual deberá ser resuelta por la autoridad de transporte competente en un término de hasta veinte (20) días hábiles, contados a partir de la radicación de la solicitud de manera completa.</p> <p>En el nivel de servicio básico solo se autorizará la modificación de la ruta si se garantiza la oferta en ambos recorridos.</p> <p>El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones para la modificación de la respectiva ruta".</p> <p><b>ARTÍCULO 4.</b> Adiciónese el artículo 16-1 a la Ley 336 de 1996, así:</p> <p><b>"ARTÍCULO 16-1. Permiso de operación por iniciativa de las empresas de transporte.</b> Las empresas habilitadas que estén interesadas en ofrecer nuevas rutas para los servicios de pasajeros y mixto sujetos a rutas y horarios, podrán solicitar y obtener el respectivo permiso, a partir de la evaluación que bajo su propio riesgo realicen sobre la existencia de una potencial demanda.</p> <p>La solicitud deberá como mínimo indicar el origen, destino y recorrido de la ruta a servir, la tipología vehicular, el número de vehículos, las frecuencias y los horarios de prestación del servicio.</p> <p>El permiso será otorgado siempre que se verifique la inexistencia de oferta autorizada y solo si la nueva ruta no da lugar a una superposición con alguna de las rutas previamente autorizadas.</p> <p><b>Parágrafo.</b> El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones para el otorgamiento del permiso de operación por iniciativa privada de las empresas de transporte."</p> <p><b>ARTÍCULO 5.</b> Adiciónese el artículo 16-2 a la Ley 336 de 1996, así:</p> <p><b>"Artículo 16-2. Otorgamiento del permiso de operación por iniciativa de las empresas de transporte</b> Las solicitudes de permisos de operación de que trata el artículo 16-1 de la presente ley, deberán publicarse en la página web de la autoridad de transporte competente invitando a la manifestación de interés de terceras empresas habilitadas en la misma modalidad, dentro de su radio de acción. De existir otros interesados, se realizará un sorteo que brinde garantías de transparencia y publicidad para seleccionar el operador a quien se otorgará el permiso.</p> <p>El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones de la presentación de la manifestación de interés y el sorteo para seleccionar al operador.</p> <p>Los permisos otorgados en virtud del presente artículo no podrán entenderse que confieren en favor de la empresa de transporte un derecho exclusivo o preferente sobre la prestación del servicio de transporte."</p>	<p><b>ARTÍCULO 6. Tipologías vehiculares del servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto.</b> Para efectos de la prestación del servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto, se podrán usar las siguientes tipologías vehiculares adicionales a las establecidas en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 o aquella que la modifique, adiciones o sustituya, así:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Busetas de servicio mixto: vehículo automotor homologado para el servicio público de transporte mixto, con capacidad hasta de veintidós (21) pasajeros y con distancia entre ejes inferiores a cuatro (4) metros, la capacidad y volumen mínima de la carga para esta clase de vehículo debe ser de 1705 kg y de 5,4 m3 de bodega.</li> <li>2. Camioneta cerrada de servicio mixto: vehículo automotor homologado para el servicio público de transporte mixto, con capacidad de no más de nueve (9) pasajeros y hasta cinco (5) toneladas de peso bruto vehicular del fabricante.</li> <li>3. Camper: Vehículo automotor homologado para el servicio público mixto, con tracción en todas sus ruedas y capacidad hasta de nueve (9) pasajeros y tres cuartos (¾) de tonelada.</li> <li>4. Microbús de servicio mixto: vehículo automotor homologado para el servicio público de transporte mixto, con capacidad de hasta de catorce (14) pasajeros, la capacidad y volumen mínima de la carga para este servicio debe ser de 630 kg y de 2,52 m3 de bodega.</li> </ol> <p><b>ARTÍCULO 7. Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end;"> <div style="text-align: center;">   <b>RODRIGO ROJAS LARA</b>                  Representante a la Cámara                  Ponente             </div> <div style="text-align: center;">   <b>CARLOS ANDRÉS TRUJILLO GONZÁLEZ</b>                  Senador de la República                  Ponente             </div> </div>

## INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 167 DE 2021 SENADO

*por medio de la cual se reforman las Leyes 1636 de 2013, 789 de 2002, se fomenta la generación de empleo y se dictan otras disposiciones.*

### 1. ORIGEN Y TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY

La presente iniciativa legislativa fue radicada en la Secretaría de Senado el 18 de agosto de 2021 por los Honorables Congresistas Carlos Eduardo Guevara Villabón, Ana Paola Agudelo, Irma Luz Herrera Rodríguez y Aydeé Lizarazo Cubillos; una vez repartido a la Comisión Séptima de Senado y publicado en la Gaceta del Congreso 1103 de 2021, he sido designada como ponente única. Después de su estudio, se concluye que cumple con los requisitos contemplados en los artículos 154 y 169 de la Constitución Política que hacen referencia a la iniciativa legislativa y al título de la ley, respectivamente.

Igualmente, esta iniciativa legislativa fue aprobada por unanimidad en la Comisión Séptima del Senado, en la sesión del 2 de noviembre del año en curso. Antes de la radicación de la ponencia para segundo debate, se adelantaron mesas técnicas con el Ministerio del Trabajo, la Asociación Nacional de Cajas de Compensación Familiar-ASOCAJAS y la Superintendencia del Subsidio Familiar.

### 2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

La propuesta legislativa busca reformar y adicionar las Leyes 1636 de 2013 y 789 de 2002, reglamentando nuevos apoyos para el cesante, para los cuidadores y modificando algunos aspectos y funciones del Sistema Nacional de Empleo, con el fin de hacerlo más funcional y propicio frente a las necesidades de los colombianos.

### 3. NECESIDAD DEL PROYECTO DE LEY

#### Empleo en Colombia

La Constitución Política Colombiana de 1991 en su artículo 25, consagró el trabajo como “un derecho y una obligación social”, por medio de la cual el trabajador “...goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado”, e indica que “Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas”.

Aunque la garantía de acceso al trabajo es un mandato de orden constitucional, la realidad de nuestra sociedad evidencia que, por más esfuerzos que se realicen, aún existe un importante porcentaje de la población que carece de este derecho y es en este punto donde el Estado debe plantear estrategias y ejecutar las acciones

necesarias para dar soluciones. Por ello, desde el aparato legislativo también estamos llamados a hacer lo correspondiente para fortalecer el cumplimiento de los derechos de los colombianos, teniendo en cuenta que el trabajo, entre otros aspectos, propicia la obtención de un mínimo vital, una vida familiar y privada armónica, y fomenta la profesionalización para mejorar la competitividad, la inclusión social y la riqueza en el país.

Es tal la importancia del mercado laboral en nuestro país, que diferentes instancias tales como el Observatorio de empleo de Cundinamarca “Observatorio Despliegue” han indicado que el mercado laboral en las ciudades y regiones es una forma de posicionar “...lugares atractivos por su calidad de vida y las oportunidades que ofrecen a las personas y a las empresas para desarrollar sus capacidades de innovar y generar riqueza...la creación de entornos institucionales y la creación y el funcionamiento de las empresas, generan empleos de calidad, que redundan en más competencia y calidad de servicios”.

Sin embargo y como ya se había anticipado, nuestra realidad nos presenta grandes retos en materia laboral y al respecto, el Departamento Nacional de Estadística – DANE indica que para febrero del 2021 la tasa de desempleo alcanzó 15,9%, para marzo la cifra de desempleo fue del 14,2%, y, en el total nacional, para el mismo mes del 2020, la cifra se ubicó en 12,6%. Es decir, en marzo de 2021 la población desocupada en Colombia fue de 3,4 millones de personas, que son 468 mil más que en marzo del 2020<sup>1</sup>.

El DANE también destaca que las ciudades con mayor desempleo entre enero y marzo de 2021 fueron: “Riohacha: 23,2% (tasa global de participación: 58,2%; tasa de ocupación: 44,7%; tasa de subempleo objetivo: 19,0%); Cúcuta A.M.: 22,5% (tasa global de participación: 60,7%; tasa de ocupación: 47,0%; tasa de subempleo objetivo: 14,8%); Quibdó: 21,9% (tasa global de participación: 49,4%; tasa de ocupación 38,6%; tasa de subempleo objetivo: 3,0%)<sup>2</sup>”.

Se evidencia que ciudades como Riohacha, Cúcuta y Quibdó, por ejemplo, requieren un relevante apoyo por parte de las agencias de empleo, con el fin que se elabore un informe que detalle sus particularidades en empleabilidad y las razones por las cuales es notoriamente baja; con la anterior información, es posible generar mecanismos priorizados nacionalmente, para que en un plazo no lejano esta situación cambie, pues esta información es conocida directamente por los habitantes de dichos

territorios, pero no es posible enfrentar la problemática del desempleo si no se trabaja con las instancias que tienen presencia en los municipios. Por ello, esta iniciativa busca establecer informes y monitoreo que sirvan de sustento para las políticas públicas veraces y duraderas, que resalten el trabajo rural y el trabajo en las ciudades fuera de la capital del país, sin dejar a ningún sector de la economía por fuera.

Continuando con los datos que nos proporciona el DANE sobre el mercado laboral, muestra que las ciudades con menor desempleo entre enero y marzo de 2021 fueron: “Cartagena: 11,5% (tasa global de participación: 56,6%; tasa de ocupación: 50,1%; tasa de subempleo objetivo: 8,3%); Barranquilla A.M.: 11,6% (tasa global de participación: 60,7%; tasa de ocupación: 53,6%; tasa de subempleo objetivo: 15,3%); Bucaramanga A.M.: 15,0% (tasa global de participación: 63,8%; tasa de ocupación: 54,3%; tasa de subempleo objetivo: 11,1%)<sup>3</sup>”.

Frente a ello, es necesario analizar las razones, los contextos y las empresas que tienen mayor acogida y han sido prósperas en su labor, y que han facilitado mayor empleabilidad en su respectiva ciudad frente a la situación del país.

Asimismo y avanzando con la información sobre empleabilidad, el DANE informó que para el mes de junio de 2021, “...la tasa de desempleo fue 14,4%, lo que representó una reducción de 5,4 puntos porcentuales comparado con el mismo mes del 2020 (19,8%). La tasa global de participación se ubicó en 59,7%, lo que significó un aumento de 2,3 puntos porcentuales respecto al mismo periodo del 2020 (57,4%). Finalmente, la tasa de ocupación se ubicó en 51,1%, lo que representó un aumento de 5,0 puntos porcentuales comparado con junio de 2020 (46,1%)<sup>4</sup>”.

<sup>3</sup> Portal de noticias “El Empleo”, página web, extraída en el año 2021, mes de agosto. <https://www.elemplo.com/co/noticias/noticias-laborales/desempleo-en-colombia-disminuyo-durante-marzo-de-2021-6295>

<sup>4</sup> Departamento Nacional de Estadística – DANE, página web, extraída en el año 2021, mes de agosto.

#### Los sectores más afectados en la reducción de la ocupación han sido los servicios, comercio, industria y construcción

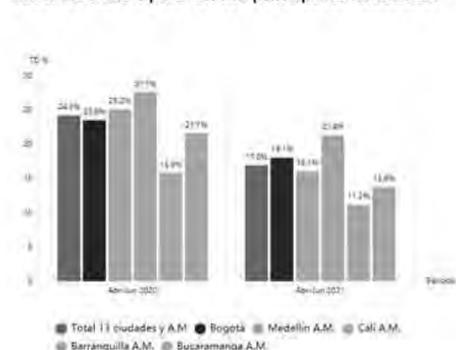
Sectores económicos	Abr 2020	Abr 2021	Variación absoluta	Variación porcentual
Actividad agrícola	3.012	3.709	697	23,1%
Actividades extractivas	83	105	22	26,6%
Agricultura, ganadería, caza, silvicultura y pesca	9	14	5	55,6%
Actividades mineras, metalurgia, energía y combustibles	214	321	107	49,9%
Actividades de servicios	597	554	-43	-7,2%
Comercio y reparación de vehículos	293	259	-34	-11,6%
Construcción	293	259	-34	-11,6%
Administración pública y defensa, educación y servicios de la salud humana	464	550	86	18,5%
Transporte y almacenamiento	239	266	27	11,3%
Industria manufacturera	410	451	41	10,0%
Alojamiento y servicios de comida	189	203	14	7,4%
Actividades financieras y de seguros	311	317	6	1,9%
Actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos	419	415	-4	-1,0%
Administración de actividades inmobiliarias y gestión de desechos	32	40	8	25,0%
Información y comunicaciones	117	102	-15	-12,8%
Explotación de minas y canchales	5	4	-1	-20,0%
Actividades recreativas, culturales y de ocio	9	9	0	0,0%

Fuente: DANE. Mercado laboral. Año 2021. Publicado 31 junio 2021.

Durante el mismo periodo, “...el número de personas ocupadas en el total nacional fue 20.628 miles de personas. Las ramas que más aportaron positivamente a la variación de la población ocupada fueron Comercio y reparación de vehículos; Transporte y almacenamiento; y Alojamiento y servicios de comida con 2,6, 2,2 y 1,7 puntos porcentuales, respectivamente<sup>5</sup>”.

Adicionalmente, las siguientes cifras reflejan el panorama actual del país frente al desempleo y a la informalidad laboral, de la siguiente manera:

#### Tasa de desempleo en las principales ciudades



<sup>1</sup> Departamento Nacional de Estadística – DANE, página web, extraída en el año 2021, mes de agosto. <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-y-desempleo>

<sup>2</sup> Ibid.

<sup>5</sup> Ibid.

Fuente Gráfica: Observatorio de empleo de Cundinamarca



Fuente: Tabla - Observatorio de Empleo de Cundinamarca (2021)

Con la anterior perspectiva, ratificamos el desafío que tenemos como país para avanzar en empleabilidad y para asumir los estragos que la pandemia de COVID-19 ha dejado a su paso, entre ellos, el desempleo y la crisis vivida por los trabajadores cesantes.

Para este punto en específico, es preciso anotar que la OIT<sup>6</sup> estimó que se perdieron 400 millones de trabajos a nivel mundial, sólo en el primer semestre de 2020; y en Colombia durante las restricciones sociales de mayor nivel, se perdieron aproximadamente 5 millones de empleos.

A través de distintos estudios, se ha evaluado el impacto sin precedentes que dejó el COVID-19 en el mercado laboral colombiano el cual había empezado a deteriorarse desde el 2019 y con la pandemia, esta crisis se exacerbó en mayor medida.

Las afectaciones son a nivel nacional y también a nivel regional, y se ha evidenciado que en el 2020, todas las regiones tuvieron una caída de 15 puntos porcentuales en sus tasas de ocupación.

<sup>6</sup> Universidad Nacional de Colombia, 2020. *Impacto de la pandemia covid-19 sobre el mercado laboral en Colombia: el papel del empleo en la recuperación económica.*

Con fundamento en lo anteriormente expuesto, se ratifica la necesidad de tramitar este Proyecto de Ley, con miras a dictar medidas que ayuden a aumentar y fortalecer el empleo de los colombianos, que ayuden a la población cesante a lograr una estabilidad económica, y que en conjunto con medidas de fortalecimiento al sistema de empleo público, se otorguen una serie de herramientas para la prosperidad de los colombianos.

Estamos viviendo una pandemia que inevitablemente afectó la situación laboral de los colombianos y muchos cesantes han resultado seriamente afectados. Es por ello que se proponen medidas para protegerlos mientras se mantenga su estado de cesantes, y a la vez, se busca facilitar el proceso de empleabilidad que se da mediante el servicio público de empleo.

Precisamente una de las medidas que con seguridad beneficiará a los trabajadores cesantes, es la transferencia económica creada mediante el Decreto 801 de 2020, como un reconocimiento de la difícil situación que vivieron muchos colombianos en el año 2020, cuando al iniciar la pandemia perdieron sus empleos. Sin embargo, se propone que esta transferencia económica ahora tenga carácter permanente, siendo uno de los beneficios que todo cesante en el país recibirá en caso de pérdida de su empleo.

Pero adicional a este beneficio, también se prevén medidas para no permitir que los recursos del FOSFEC lleguen a las personas que no los necesitan. Es sabido que los aportes con destino al subsidio familiar son de naturaleza pública y le pertenecen al Sistema de la Protección Social, por tanto, gozan de protección especial por parte del Estado, lo que significa que las administradoras de éstos, deben adelantar las acciones de cobro, sin importar el monto de las acciones. Adicionalmente, y de acuerdo al Decreto 1072 de 2015 compilado del Sector Trabajo, el artículo 2.2.7.5.3.2. establece:

“Artículo 2.2.7.5.3.2. Afectación de los recursos administrados por las cajas de compensación familiar. Los recursos que administran las Cajas de Compensación Familiar están destinados a la atención de las prestaciones y servicios de la seguridad social y demás finalidades que prevea la ley y no podrán comprometerse para fines diferentes. Los que provengan de los aportes obligatorios pagados por los empleadores y por las cooperativas de trabajo asociado tienen la condición de recursos parafiscales y como tales, su administración se rige por las disposiciones legales correspondientes (...).”

En este sentido, es necesario ser específicos a través de esta norma, plasmar el procedimiento de prohibiciones o improcedencias de recibir los beneficios del FOSFEC.

A su vez y considerando que en la presente iniciativa legislativa se están tratando disposiciones para la protección de personas con alguna vulnerabilidad en el país, por ejemplo los cesantes quienes al perder su empleo experimentan graves afectaciones, es necesario aprovechar el espacio para trabajar un beneficio económico dirigido a los cuidadores en el núcleo familiar, quienes al dedicarse a esta labor no pueden trabajar o percibir otros ingresos y por ello su calidad de vida y la de su familia se ve disminuida.

La OIT ha reconocido el trabajo de cuidado, tanto remunerado como no remunerado, como de vital importancia para el futuro del trabajo decente, en el que resalta la necesidad que los gobiernos adopten medidas urgentes en lo que respecta a la formalización del trabajo del cuidado.

La mayoría de las personas que realizan el trabajo del cuidado es no remunerada y es desempeñado principalmente por mujeres. “El trabajo del cuidado no remunerado es un factor clave para determinar si las mujeres acceden al empleo o permanecen en él, así como la calidad de los trabajos que desempeñan. Si bien la prestación de cuidados puede ser gratificante, cuando se realiza en exceso y cuando conlleva un alto grado de penosidad, obstaculiza las oportunidades económicas y el bienestar de las cuidadoras y cuidadores no remunerados, y menoscaba su goce general de los derechos humanos” (ILO- El trabajo de cuidados y los trabajadores del cuidado para un futuro con trabajo decente).

Esta figura del trabajo del cuidado no remunerado evidentemente tiene repercusiones importantes en la desigualdad de género dentro de los hogares y la capacidad de las mujeres para estar en el mercado laboral formal, y la perspectiva de estar cubierto de alguna medida en la vejez.

Por su lado, el Ministerio de Salud, a través del artículo 3 de la Resolución 5928 de 2016 establece como cuidador: “aquella persona que brinda apoyo en el cuidado de otra persona que sufra una enfermedad grave, sea congénita, accidental o como consecuencia de su avanzada edad, que dependa totalmente de un tercero para movilizarse, alimentarse y realizar sus necesidades fisiológicas (...)”.

A esto se suma que la Sentencia de la corte T-154 de 2014, estableció la necesidad de tener la certeza médica de la situación de dependencia de la persona. Y además de las situaciones anteriormente enunciadas, cuando se requiera asistencia en

actividades de higiene, aseo y alimentación, “ayuda en la administración de medicamentos por vía oral, labores que pueden ser desempeñadas por un cuidador, es decir, un miembro de la familia o del círculo social del paciente”.

Es por ello, que la inclusión como beneficio del Sistema de Subsidio Familiar de beneficiarios de trabajadores activos para quienes desempeñan labores de cuidado, redunda en el interés general de la protección social. También se reconoce que el trabajo no remunerado realiza una contribución importante a las economías locales, así como al bienestar individual, de la familia y de la sociedad.

Teniendo en cuenta lo anterior, es necesario que las Cajas de Compensación Familiar otorguen un subsidio en dinero al cónyuge o compañero(a) del trabajador afiliado, que no cuente con ninguna vinculación laboral ni ingreso, y que realice actividades de cuidado, equivalente al valor de la cuota monetaria otorgada en cada departamento. Se propone sea otorgado a aquellos cónyuges o compañeros(as) de los trabajadores cuya remuneración mensual, fija o variable no sobrepase los dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Igualmente, se propone que haya una afiliación automática de pensionados al sistema de subsidio familiar; lo anterior, recordando que el Plan Nacional de Desarrollo indica que más de seis (6) millones de colombianos son adultos mayores, de los cuales: 1,9 millones son pensionados, 1,5 millones son beneficiarios de Colombia Mayor, 86 mil están cotizando a pensiones, 7 mil son beneficiarios del programa de Beneficios Económicos Periódicos (BEPS) y 3,5 millones no cuenta con algún tipo de protección económica para la vejez.

En concordancia con estas cifras del PND, según el DANE del año 2018, del total de la población nacional<sup>7</sup>, 48.258.494, el 13,5%, 6.514.897 son personas de más de 60 años.

De este porcentaje, el 25%, 1.628.724, se encuentra afiliada al Sistema de Subsidio Familiar, bien sea por ser un trabajador afiliado a una Caja de Compensación Familiar; como afiliado pensionado, por haber estado más de 25 años afiliado al Sistema, o como beneficiario de un trabajador afiliado en las Cajas de Compensación Familiar.

Se busca entonces que, a través de la presente iniciativa legislativa, se eliminen las barreras de afiliación de los pensionados que aportaron más de 25 años al Sistema de Subsidio Familiar, categorizados como afiliados por fidelidad, y que continúen con la afiliación una vez sea reconocida su pensión sin necesidad de trámites adicionales. La ley 789 de 2002 en el parágrafo 2º del artículo 9 estableció que “los trabajadores

<sup>7</sup> Colombia tiene una población total, según el DANE de 48.258.494, cifras al año 2018, de donde s/n DANE, el 51,2% son mujeres y hombres 48,8%; el 13,5%, es decir, 6.514.897 son mayores de 60 años y afiliados al SSF 1.628.724

que hubieren acreditado veinticinco (25) o más años al Sistema de Cajas de Compensación Familiar y se encuentren pensionados tendrán derecho a los programas de capacitación, recreación y turismo social a las tarifas más bajas de cada Caja de Compensación Familiar" (subrayado fuera de texto).

Sin embargo, se identifica una barrera de acceso el tener que generar una afiliación adicional. Por ende, se propone esta medida para contribuir sin ninguna barrera al envejecimiento activo y saludable, favoreciendo la calidad de vida de las personas mayores. El término activo, hace referencia a la participación continua de las personas mayores en forma individual y colectiva, en los aspectos sociales, económicos, y culturales, entre otros. Se pretende generar un compromiso que logre la participación continua de las personas mayores desde diferentes aspectos.

Estas medidas y otras de importante fortalecimiento al servicio público de empleo, son puestas a consideración de los Honorables Senadores de las distintas Bancadas con asiento en el Congreso de la República, esperando el apoyo unánime a favor de los trabajadores, cuidadores y cesantes en nuestro país.

**4. MARCO JURÍDICO DEL PROYECTO DE LEY**

**MARCO CONSTITUCIONAL**

- ARTÍCULO 25. El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.
- ARTÍCULO 26. Toda persona es libre de escoger profesión u oficio. La ley podrá exigir títulos de idoneidad. Las autoridades competentes inspeccionarán y vigilarán el ejercicio de las profesiones. Las ocupaciones, artes y oficios que no exijan formación académica son de libre ejercicio, salvo aquellas que impliquen un riesgo social. Las profesiones legalmente reconocidas pueden organizarse en colegios. La estructura interna y el funcionamiento de éstos deberán ser democráticos. La ley podrá asignarles funciones públicas y establecer los debidos controles.

**MARCO LEGAL**

- Ley No. 1929 de 2018 "Por medio de la cual se modifica temporal y parcialmente la destinación de un porcentaje de los recursos del fondo de solidaridad de fomento al empleo y protección al cesante, definida en el artículo 6° de la ley 1636 de 2013; y se faculta a las cajas de compensación familiar a

destinar recursos para el saneamiento de pasivos en salud y/o el cumplimiento de condiciones financieras aplicables a las EPS"

- Ley 1636 de 2013 "Por medio de la cual se crea el mecanismo de protección al cesante en Colombia."

**MEDIDAS TOMADAS POR EL GOBIERNO NACIONAL**

- Resolución 0846 de 2021 del Ministerio de Trabajo. Por medio del cual se reglamenta la expedición del Certificado de Primer Empleo y el registro anualizado de las certificaciones que acreditan el Primer Empleo.
- Resolución 2121 de 2020 del Ministerio de Trabajo. Por medio de la cual se ordena el giro directo a las Cajas de Compensación Familiar de los recursos del Fondo de Mitigación de Emergencia, en el marco del Decreto Legislativo 801 de 2020 priorizando los trabajadores cesantes que se encuentran aún en lista de espera.
- Resolución 2704 de 2020 del Ministerio de Trabajo. Por medio de la cual se ordena el giro directo a las Cajas de Compensación Familiar de los recursos del Fondo de Mitigación de Emergencia, en el marco del Decreto Legislativo 801 de 2020 para las nuevas postulaciones de los trabajadores cesantes
- Resolución 2954 de 2020 del Ministerio de Trabajo. Por medio de la cual, se establecen lineamientos para la finalización del Programa 40 Mil Primeros Empleos
- Resolución 2919 de 2020 del Ministerio de Trabajo. Por medio de la cual se adopta la distribución anual de recursos del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante - FOSFEC para la vigencia 2021.
- Resolución 3584 de 2019 del Ministerio de Trabajo. Por la cual se modifica la distribución de los recursos del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante FOSFEC.
- Decreto 553 de 2020 del Ministerio del Trabajo. Por el cual se define la transferencia económica no condicionada para los Adultos Mayores que se encuentran registrados en la lista de priorización del Programa Colombia Mayor y se define la transferencia al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante administrado por las Cajas de Compensación Familiar, en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica

y se dictan otras disposiciones.

- Decreto legislativo número 770 de 2020 del Ministerio del Trabajo. "Por medio del cual se adopta una medida de protección al cesante, se adoptan medidas alternativas respecto a la jornada de trabajo, se adopta una alternativa para el primer pago de la prima de servicios, se crea el Programa de Apoyo para el Pago de la Prima de Servicios - PAP, Y se crea el Programa de auxilio a los trabajadores en suspensión contractual, en el marco de la Emergencia Económica, Social y Ecológica declarada mediante el Decreto 637 de 2020"

**5. IMPACTO FISCAL DEL PROYECTO DE LEY**

El artículo 7° de la Ley 819 del 2003 señala que "(...) En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo (...)"

Frente a esta disposición, cabe señalar que el Proyecto de Ley se encuentra enmarcado en los objetivos de política establecidos en el Plan Nacional de Desarrollo y sus metas plurianuales de inversión, incluyendo presupuesto para las entidades encargadas de promover el crecimiento económico y el empleo. Tal como se mencionó en el marco normativo de referencia, el artículo 4° de la Ley 1955 de 2019, estima alrededor de 27 billones para el Pacto por el emprendimiento, la formalización y la productividad: una economía dinámica, incluyente y sostenible que potencie todos nuestros talentos.

Adicionalmente, la norma referida en relación a la Ley 819 de 2003, ha sido objeto de varios fallos de la Corte Constitucional, como la sentencia C- 307 de 2004 32 (reiterada por la Sentencia C-502 de 2007), que señalan que el mencionado artículo 7 debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa. Por lo expuesto, la propuesta legislativa cumple con lo exigido en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003.

**6. PLIEGO DE MODIFICACIONES**

Antes de explicar al detalle las modificaciones, es importante manifestar que antes del primer debate en la Comisión Séptima de Senado, se adelantaron productivas reuniones con el Ministerio del Trabajo y con la Unidad Administrativa Especial del Servicio Público de Empleo en las que sus propuestas de ajustes al articulado, fueron acogidas.

Igualmente, en la Comisión y por sugerencia de algunos Honorables Senadores, también se realizaron fructíferas mesas técnicas con el Ministerio del Trabajo, la Asociación Nacional de Cajas de Compensación Familiar- ASOCAJAS y la Superintendencia del Subsidio Familiar. De estas jornadas también resultaron valiosas modificaciones y aportes que fueron aceptados y son los que se ponen a consideración de la Honorable Plenaria del Senado.

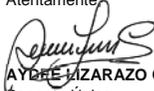
Articulado aprobado en primer debate en Comisión Séptima de Senado	Articulado propuesto para segundo debate en Plenaria de Senado	Observaciones
TÍTULO "POR MEDIO DE LA CUAL SE REFORMAN LAS LEYES 1636 DE 2013, 789 DE 2002, SE FOMENTA LA GENERACIÓN DE EMPLEO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"	TÍTULO "POR MEDIO DE LA CUAL SE REFORMAN LAS LEYES 1636 DE 2013, 789 DE 2002, SE FOMENTA LA GENERACIÓN DE EMPLEO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"	Sin modificaciones.
<b>Artículo 1°. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto reformar y adicionar las Leyes 1636 de 2013 y 789 de 2002, estableciendo nuevos apoyos para el cesante, para los cuidadores y fortaleciendo el Sistema Nacional de Empleo para generar una mayor funcionalidad y eficiencia en su servicio, atendiendo las necesidades de la población para acceder al empleo.	<b>Artículo 1°. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto reformar y adicionar las Leyes 1636 de 2013 y 789 de 2002, estableciendo nuevos apoyos para el cesante y para los cuidadores <u>en el marco de la prestación social Subsidio Familiar</u> y fortaleciendo el Sistema Nacional de Empleo para generar una mayor funcionalidad y eficiencia en su servicio, atendiendo las necesidades de la población para acceder al empleo.	Se hacen ajustes de redacción, como resultado de mesa técnica con ASOCAJAS, MinTrabajo y Superintendencia del Subsidio Familiar.
<b>Artículo 2°.</b> Modifíquese el artículo 3° de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:	<b>Artículo 2°.</b> Modifíquese el artículo 3° de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:	Se hacen algunos ajustes de redacción, como resultado de mesa técnica con ASOCAJAS, MinTrabajo y Superintendencia del Subsidio Familiar.
<b>Artículo 3. Campo de aplicación.</b> Todos los	<b>Artículo 3. Campo de aplicación.</b> Todos los	

<p>trabajadores del sector público y privado, dependientes o independientes, que realicen aportes a las Cajas de Compensación Familiar, por lo menos por un (1) año continuo o discontinuo en los últimos tres (3) años, si es dependiente, y por lo menos dos (2) años continuos o discontinuos en los últimos tres (3) años si es independiente, accederán al Mecanismo de Protección al Cesante, sin importar la forma de su vinculación laboral, y de conformidad con lo establecido por la reglamentación que determine el Gobierno Nacional.</p> <p>Los beneficios económicos a los que tendrán derecho todos los trabajadores que aportaron a las Cajas de Compensación Familiar serán:</p> <p>a. Pago de la cotización al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones sobre un (1) SMMLV,</p> <p>b. Una transferencia económica por un valor de dos (2) SMMLV, para aquellos cotizantes en categoría a y b del Sistema de Subsidio Familiar.</p>	<p>trabajadores del sector público y privado, dependientes <u>o en cuyo nombre se hubiese realizado tales pagos</u> o independientes, que realicen aportes a las Cajas de Compensación Familiar, por lo menos por un año continuo o discontinuo en los últimos tres (3) años si se es dependiente, y por lo menos dos años continuos o discontinuos en los últimos tres (3) años si se es independiente, accederán al Mecanismo de Protección al Cesante, sin importar la forma de su vinculación laboral, y de conformidad con lo establecido por la reglamentación que determine el Gobierno Nacional.</p> <p>Los beneficios económicos a los que tendrán derecho todos los trabajadores que aportaron a las Cajas de Compensación Familiar serán:</p> <p>a. Pago de la cotización al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones sobre un (1) SMMLV,</p> <p>b. Una transferencia económica por un valor de dos (2) SMMLV, para aquellos cotizantes en categoría a y b del Sistema de Subsidio Familiar.</p>	
<p>SMMLV por un periodo de cuatro (4) meses, dividida en mensualidades decrecientes por igual número de meses; y será obligatorio iniciar la ruta de empleabilidad, remitiéndolo a cualquiera de los operadores autorizados de la Red de Servicios de Empleo (RSE), para iniciar el Proceso de Asesoría de Búsqueda( PAB), orientación ocupacional y capacitación. En el caso de haber realizado ahorros voluntarios de sus cesantías para el Mecanismo de Protección al Cesante (MPC), igualmente recibirá la cuota monetaria del subsidio familiar, de acuerdo con la reglamentación que el Gobierno Nacional expida para tal fin.</p> <p>En caso de que la decisión no sea favorable al acceso del Mecanismo de Protección al cesante, podrá interponer recurso de reposición, que deberá formularse ante la Caja de Compensación Familiar como administradora respectiva del FOSFEC.</p> <p>Parágrafo. Para que proceda el traslado del ahorro voluntario de cesantías, el FOSFEC deberá entregar al cesante la certificación que acredite el cumplimiento de los requisitos para ser beneficiario</p>	<p>valor de 2 SMMLV por un periodo de cuatro (4) meses, dividida en mensualidades decrecientes por igual número de meses, <b>remitiéndolo a las agencias de empleo de las Cajas de Compensación Familiar, para iniciar la ruta de empleabilidad.</b></p> <p>En el caso de haber realizado ahorros voluntarios de sus cesantías para el Mecanismo de Protección al Cesante, igualmente <b>recibirá el incentivo monetario correspondiente, de acuerdo con la reglamentación que el Gobierno Nacional expida para tal fin.</b></p> <p>La decisión negativa <b>respecto a la postulación</b> del trabajador para recibir los beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante, es susceptible de <b>insistencia</b>, que deberá formularse ante la Caja de Compensación Familiar como administradora respectiva del FOSFEC. Parágrafo. Para que proceda el traslado del ahorro voluntario de cesantías de conformidad con lo señalado en el parágrafo del artículo 7° de la presente ley, el FOSFEC deberá entregar al cesante la certificación que acredite el cumplimiento de los requisitos</p>	
<p><b>Artículo 3°.</b> Modifíquese el artículo 11 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 11. Reconocimiento de los Beneficios. Las Cajas de Compensación Familiar deberán verificar, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la petición del cesante, si cumple o no con las condiciones de acceso a los beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), establecido en la presente Ley. En el caso que el cesante señale haber realizado ahorro voluntario, las Administradoras de Fondos de Cesantías deberán trasladar a las administradoras del FOSFEC, el monto ahorrado voluntariamente al Mecanismo de Protección al Cesante. La información correspondiente al promedio del salario mensual devengado durante el último año de trabajo de la persona cesante provendrá de lo reportado a las Cajas de Compensación Familiar.</p> <p>El cesante que cumpla con los requisitos de acceso será beneficiario del pago de la cotización al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones, una transferencia económica por un valor de 2</p>	<p><b>Artículo 3°.</b> Modifíquese el artículo 11 de Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 11. Reconocimiento de los beneficios. Las Cajas de Compensación Familiar deberán verificar, dentro de los <b>quince (15) días hábiles</b> siguientes a la petición del cesante, si cumple o no con las condiciones de acceso a los beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante FOSFEC, establecido en la presente Ley. En el caso que el cesante señale haber realizado ahorro voluntario, las Administradoras de Fondos de Cesantías deberán <b>notificar</b> el monto ahorrado voluntariamente al Mecanismo de Protección al Cesante. La información correspondiente al promedio del salario mensual devengado durante el último año de trabajo de la persona cesante provendrá de lo reportado a las Cajas de Compensación Familiar.</p> <p>El cesante que cumpla con los requisitos de acceso será <b>incluido por las Cajas de Compensación Familiar en el registro para ser beneficiario</b> del pago de la cotización al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones, y de la transferencia económica por un</p>	<p>Se hacen ajustes de redacción, como resultado de mesa técnica con ASOCAJAS, MinTrabajo y Superintendencia del Subsidio Familiar.</p>
<p>del mecanismo de protección al cesante.</p> <p><b>Artículo 4°.</b> Pago de prestaciones económicas de forma decreciente. La transferencia económica a la que se refiere el literal b del artículo 2 de la presente ley, por un valor de dos (2) SMMLV, con cargo a la Subcuenta de Prestaciones Económicas del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante- FOSFEC, será entregada hasta por un periodo de cuatro (4) meses de manera decreciente, de la siguiente manera:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 40% de 2 salarios mínimos mensuales legales vigentes</li> <li>2. 30% de 2 salarios mínimos mensuales legales vigentes</li> <li>3. 20% de 2 salarios mínimos mensuales legales vigentes</li> <li>4. 10% de 2 salarios mínimos mensuales legales vigentes.</li> </ol>	<p>para ser beneficiario del mecanismo de protección al cesante.</p> <p><b>Artículo 4°.</b> Pago de prestaciones económicas de forma decreciente. La transferencia económica a la que se refiere el literal b del artículo 2 de la presente ley, por un valor de dos (2) SMMLV, se <b>hará</b> con cargo a la Subcuenta de Prestaciones Económicas del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante- FOSFEC, <b>hasta donde permita la disponibilidad o tope máximo de esta Subcuenta</b>, será entregada hasta por un periodo de cuatro (4) meses de manera decreciente, de la siguiente manera:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 40% de 2 salarios mínimos mensuales legales vigentes</li> <li>2. 30% de 2 salarios mínimos mensuales legales vigentes</li> <li>3. 20% de 2 salarios mínimos mensuales legales vigentes</li> <li>4. 10% de 2 salarios mínimos mensuales legales vigentes.</li> </ol>	<p>Se hacen ajustes de redacción, como resultado de mesa técnica con ASOCAJAS, MinTrabajo y Superintendencia del Subsidio Familiar.</p>

<p><b>Artículo 5°.</b> Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así.</p> <p>Artículo 12. Tipo, período y pago de los beneficios. Los trabajadores dependientes o independientes que cumplan con el requisito de aportes a Cajas de Compensación Familiar recibirán un beneficio, con cargo al FOSFEC, que consistirá en aportes al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones, calculado sobre un (1) SMMLV.</p> <p>El cesante que así lo considere, podrá con cargo a sus propios recursos, cotizar al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones por encima de un (1) SMMLV.</p> <p>Si un trabajador dependiente o independiente, además de realizar aportes a las Cajas de Compensación Familiar, voluntariamente hubiera ahorrado en el Mecanismo de</p>	<p><b>Artículo 5°.</b> Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así.</p> <p>Artículo 12. Tipo, período y pago de los beneficios. Los trabajadores dependientes o independientes que cumplan con el requisito de aportes a Cajas de Compensación Familiar recibirán un beneficio, con cargo al FOSFEC, que consistirá en aportes al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones, calculado sobre un (1) SMMLV.</p> <p>El cesante que así lo considere, podrá con cargo a sus propios recursos, cotizar al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones por encima de un (1) SMMLV.</p> <p>Si un trabajador dependiente o independiente, además de realizar aportes a las Cajas de Compensación Familiar, voluntariamente hubiera ahorrado en el Mecanismo de</p>	<p>Sin modificaciones.</p>
<p>por la autoridad competente. La Caja de Compensación Familiar que tenga conocimiento de tal hecho compulsará a la autoridad competente para que adelante la respectiva investigación.</p> <p>c. Los trabajadores cesantes a quienes se les haya asignado y girado estos beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), y que la transferencia económica no sea cobrada en el término de cuatro (4) meses, será reintegrada al FOSFEC. Para el caso de los aportes al Sistema de Seguridad Social, se procederá conforme con lo estipulado en el inciso siguiente.</p> <p>Quienes reciban los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), desconociendo lo indicado anteriormente, perderán el beneficio y deberán devolver lo pagado, más sus intereses, sumado a las acciones penales a que haya lugar.</p>	<p>comprobación de tal situación a través de sentencia judicial proferida por la autoridad competente. La Caja de Compensación Familiar que tenga conocimiento de tal hecho, compulsará copias a la autoridad competente para que adelante la respectiva investigación.</p> <p>c. Los trabajadores cesantes a quienes se les haya asignado y girado estos beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), y que la transferencia económica no sea cobrada en el término de cuatro (4) meses, será reintegrada al FOSFEC. Para el caso de los aportes al Sistema de Seguridad Social, se procederá conforme con lo estipulado en el inciso siguiente.</p> <p>Quienes reciban los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), desconociendo lo indicado anteriormente, perderán el beneficio y deberán devolver lo pagado o lo recibido en exceso, más sus intereses, sumado a las acciones penales a que haya lugar.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> Los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad</p>	
<p>Protección al Cesante, recibirá como beneficio monetario un valor proporcional al monto del ahorro alcanzado con cargo al FOSFEC.</p> <p>Los beneficios antes señalados se pagarán por un máximo de seis (6) meses.</p>	<p>alcanzado con cargo al FOSFEC.</p> <p>Los beneficios antes señalados se pagarán por un máximo de seis (6) meses.</p>	
<p><b>Artículo 6°.</b> Prohibición de recibir los beneficios con cargo al FOSFEC. No podrán recibir beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC):</p> <p>a. Los trabajadores cesantes que, luego de terminar una relación laboral, mantengan otra(s) vigente(s) o haya(n) percibido beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante, durante seis (6) meses continuos o discontinuos en los últimos tres (3) años.</p> <p>b. Quienes obtuvieren mediante simulación o engaño algún tipo de beneficio del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), previa comprobación de tal situación a través de sentencia judicial proferida</p>	<p><b>Artículo 6°.</b> Modifíquese el artículo 15 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p><b>Artículo 15.</b> Prohibición de recibir los beneficios con cargo al FOSFEC. No podrán recibir beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC):</p> <p>a. Los trabajadores cesantes que, luego de terminar una relación laboral, mantengan otra(s) vigente(s) o haya(n) percibido beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante, durante seis (6) meses continuos o discontinuos en los últimos tres (3) años.</p> <p>b. Quienes obtuvieren mediante simulación o engaño algún tipo de beneficio del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), previa</p>	<p>Se hacen ajustes de redacción, como resultado de mesa técnica con ASOCAJAS, MinTrabajo y Superintendencia del Subsidio Familiar.</p>
<p><b>Artículo 7°.</b> Adiciónese el numeral 8° al Parágrafo 1 del artículo 3 de la ley 789 de 2002, con el que se establece un beneficio económico a quienes realizan actividades de cuidado en el núcleo familiar, el cual quedará así:</p> <p>8. El cónyuge o compañero(a) permanente del trabajador afiliado cuya remuneración no exceda los dos (2) salarios mínimos mensuales vigentes, que no cuente con una</p>	<p>de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), serán incompatibles con toda actividad remunerada y con el pago de cualquier tipo de pensión.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> Las Cajas de Compensación Familiar no serán responsables por los pagos que realice en exceso, con ocasión de la ausencia oportuna de reporte de la nueva vinculación laboral o fuente de ingresos por parte del cesante. Tampoco serán responsables por los pagos indebidos realizados como consecuencia de la información imprecisa o desactualizada generada en el marco de los procesos de reporte, cargue o actualización de los sistemas de información o bases de datos oficiales.</p> <p><b>Artículo 7°.</b> Adiciónese el numeral 8° al parágrafo 1 del artículo 3 de la ley 789 de 2002, el cual quedará así.</p> <p>8. El o la cónyuge o compañero(a) permanente del trabajador afiliado que no cuente con vinculación laboral o ingreso alguno y que realice actividades de cuidado respecto de cualquier persona a cargo del trabajador en los términos previstos en el presente artículo. La cuota monetaria será otorgada a aquellos trabajadores</p>	<p>Se hacen ajustes de redacción, como resultado de mesa técnica con ASOCAJAS, MinTrabajo y Superintendencia del Subsidio Familiar.</p>

<p>vinculación laboral ni ingreso, y que realice actividades de cuidado de un familiar con discapacidad con quien conviva, entendiéndose que la persona se hace cargo de otra.</p> <p>Entiéndase por cuidador para los fines de esta ley, la persona que brinda apoyo en el cuidado de otra, bien sea persona mayor o que por su situación física, mental, intelectual o sensorial que requieren de dicho cuidado, y como consecuencia de ello dependa de un tercero.</p> <p>Los beneficiarios dependientes que aspiren obtener el beneficio previsto para cónyuges que realizan actividades de cuidado, deberán certificar ante la Caja de Compensación Familiar que no cuentan con una fuente formal directa de ingresos y no realizan una actividad formal remunerada.</p> <p>Para efectos de la entrega de este</p>	<p><b>afiliados cuya remuneración mensual, fija o variable o la del hogar no sobrepase los dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes.</b></p> <p>Entiéndase por cuidador para los fines de esta ley, la persona que brinda apoyo en el cuidado de otra, bien sea persona mayor o que por su situación física, mental, intelectual o sensorial requiere de dicho cuidado, y como consecuencia de ello dependa de un tercero.</p> <p>Los beneficiarios dependientes que aspiren obtener el beneficio previsto para cónyuges que realizan actividades de cuidado, deberán certificar ante la Caja de Compensación Familiar que no cuentan con una fuente formal directa de ingresos y que no realizan una actividad formal remunerada.</p> <p>Para efectos de la entrega de este beneficio, será necesario tener la certeza médica expedida por la EPS, IPS o entidad competente sobre la situación de discapacidad de la persona que requiere asistencia en actividades de higiene, aseo o alimentación, ayuda en la administración de medicamentos por vía oral. Labores que pueden ser desempeñadas por un cuidador, que para efectos de la presente Ley es el cónyuge o compañero(a) permanente.</p>	
<p>sea reconocida su pensión por parte del Sistema General de Pensiones o por el Sistema de Riesgos Profesionales.</p>	<p>Compensación Familiar a la que estuvo afiliado, una vez sea reconocida su pensión por parte del Sistema General de Pensiones o por el Sistema de Riesgos Profesionales y tendrán derecho a los programas de capacitación, recreación y turismo social a las tarifas más bajas de cada Caja de Compensación.</p> <p>Reconocida la pensión, la administradora correspondiente tendrá un (1) mes para enviar la información y soportes pertinentes a la Caja de Compensación Familiar respectiva para proceder a la afiliación".</p>	
<p><b>CAPÍTULO II</b> <b>Medidas para el fortalecimiento del Servicio Público de Empleo</b></p>		
<p><b>Artículo 9°.</b> Adiciónese un párrafo al artículo 13 de la ley 1636 de 2013 en los siguientes términos:</p> <p>Parágrafo 4. Sin perjuicio de lo establecido en el presente artículo, las Cajas de Compensación Familiar podrán prestar servicios de gestión y colocación de empleo y procesos de capacitación; a toda la población que se encuentre desempleada, y que no</p>	<p><b>Artículo 9°.</b> Adiciónese un párrafo al artículo 13 de la ley 1636 de 2013 en los siguientes términos:</p> <p>Parágrafo 4. Sin perjuicio de lo establecido en el presente artículo, las Cajas de Compensación Familiar podrán prestar servicios de gestión y colocación de empleo y procesos de capacitación; a toda la población que se encuentre desempleada, y que no cumpla con los requisitos para acceder a</p>	<p>Sin modificaciones.</p>
<p>beneficio, será necesario tener la certeza médica expedida por la EPS sobre la situación de discapacidad de la persona que requiere asistencia en actividades de higiene, aseo o alimentación, ayuda en la administración de medicamentos por vía oral. Labores que pueden ser desempeñadas por un cuidador, que para efectos de la presente Ley es el cónyuge o compañero(a) permanente.</p>	<p>Ley es el cónyuge o compañero(a) permanente.</p>	
<p><b>Artículo 8°. Afiliación automática de pensionados al sistema de subsidio familiar.</b> Los trabajadores que hubieren acreditado veinticinco (25) o más años de afiliación al Sistema de Subsidio Familiar, a través de una Caja de Compensación Familiar, serán afiliados automáticamente al Sistema de Subsidio Familiar en calidad de pensionados por fidelidad de manera inmediata en la última Caja de Compensación Familiar a la que estuvo afiliado, una vez</p>	<p>Artículo 8. Modifíquese el párrafo 2° del artículo 9 de la ley 789 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Afiliación automática de pensionados al sistema de subsidio familiar. Los trabajadores que hubieren acreditado veinticinco (25) o más años de afiliación al Sistema de Subsidio Familiar, a través de una Caja de Compensación Familiar, serán afiliados automáticamente al Sistema de Subsidio Familiar en calidad de pensionados por fidelidad de manera inmediata en la última Caja de</p>	<p>Se hacen ajustes de redacción, como resultado de mesa técnica con ASOCAJAS, MinTrabajo y Superintendencia del Subsidio Familiar.</p>
<p>cumpla con los requisitos para acceder a los Beneficios del Mecanismo de Protección al Cesante, siempre y cuando para tal fin no se destinen recursos con cargo al FOSFEC adicionales a los que se dispongan para la población beneficiaria.</p>	<p>los Beneficios del Mecanismo de Protección al Cesante, siempre y cuando para tal fin no se destinen recursos con cargo al FOSFEC adicionales a los que se dispongan para la población beneficiaria.</p>	
<p><b>Artículo 10.</b> Modifíquese el artículo 29 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p>	<p><b>Artículo 10.</b> Modifíquese el artículo 29 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p>	
<p>Artículo 29. Servicios de gestión y colocación de empleo. Se entienden por servicios de gestión y colocación de empleo a cargo de los Prestadores del Servicio Público de Empleo:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Todas aquellas actividades que faciliten el encuentro entre oferta y demanda laboral.</li> <li>2. Todas aquellas actividades que conlleven al mejoramiento de las condiciones de empleabilidad y la mitigación de barreras para el acceso y</li> </ol>	<p>Artículo 29. Servicios de gestión y colocación de empleo. Se entienden por servicios de gestión y colocación de empleo a cargo de los Prestadores del Servicio Público de Empleo:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Todas aquellas actividades que faciliten el encuentro entre oferta y demanda laboral.</li> <li>2. Todas aquellas actividades que conlleven al mejoramiento de las condiciones de empleabilidad y la mitigación de barreras para el acceso y permanencia a un empleo formal.</li> </ol>	<p>Sin modificaciones.</p>

<p>permanencia a un empleo formal.</p> <p>Parágrafo Primero: El Ministerio de Trabajo fijará las reglas para la prestación de los servicios de gestión y colocación de empleo.</p> <p>Parágrafo Segundo: Las Cajas de Compensación Familiar deberán prestar servicios de gestión y colocación, previa autorización de la autoridad competente.</p>	<p>Parágrafo Primero: El Ministerio de Trabajo fijará las reglas para la prestación de los servicios de gestión y colocación de empleo.</p> <p>Parágrafo Segundo: Las Cajas de Compensación Familiar deberán prestar servicios de gestión y colocación, previa autorización de la autoridad competente.</p>		<p>prestador, los oferentes colocados; o, en su defecto las razones de no colocación. Este proceso deberá realizarse dentro de los seis (6) meses siguientes a la remisión efectuada por el prestador.</p> <p>Parágrafo. El Gobierno Nacional reglamentará las sanciones para los empleadores que no reporten sus vacantes al Servicio Público de Empleo.</p>	<p>colocados; o, en su defecto las razones de no colocación. Este proceso deberá realizarse dentro de los seis (6) meses siguientes a la remisión efectuada por el prestador.</p> <p>Parágrafo. El Gobierno Nacional reglamentará las sanciones para los empleadores que no reporten sus vacantes al Servicio Público de Empleo.</p>	
<p><b>Artículo 11.</b> Modifíquese el artículo 31 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 31. Del carácter obligatorio del registro de vacantes en el Servicio Público de Empleo. Todos los empleadores están obligados a reportar sus vacantes al Servicio Público de Empleo de acuerdo a la reglamentación que para la materia expida el Gobierno.</p> <p>Posterior a la remisión de los oferentes o buscadores de empleo realizada por el prestador, los empleadores están obligados a reportarle al</p>	<p><b>Artículo 11.</b> Modifíquese el artículo 31 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 31. Del carácter obligatorio del registro de vacantes en el Servicio Público de Empleo. Todos los empleadores están obligados a reportar sus vacantes al Servicio Público de Empleo de acuerdo a la reglamentación que para la materia expida el Gobierno.</p> <p>Posterior a la remisión de los oferentes o buscadores de empleo realizada por el prestador, los empleadores están obligados a reportarle al</p>	<p>Sin modificaciones.</p>	<p><b>Artículo 12.</b> Adiciónese el artículo 37A a Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p><b>Artículo 37A.</b> Las agencias de empleo promoverán el trabajo rural y en municipios con altos índices de desempleo.</p> <p>La agencia realizará un constante monitoreo de la evolución de la empresa que haya ofertado la vacante, y recibirá las peticiones que la empresa haga sobre las capacitaciones de empleo y emprendimiento que requiera, especialmente para lograr mejores prácticas laborales, lo cual será informado al SENA para que en menos de un (1)</p>	<p><b>Artículo 12.</b> Adiciónese el artículo 37A a Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p><b>Artículo 37A.</b> Las agencias de empleo promoverán el trabajo rural y en municipios con altos índices de desempleo.</p> <p>La agencia realizará un constante monitoreo de la evolución de la empresa que haya ofertado la vacante, y recibirá las peticiones que la empresa haga sobre las capacitaciones de empleo y emprendimiento que requiera, especialmente para lograr mejores prácticas laborales, lo cual será informado al SENA para que en menos de un (1)</p>	<p>Sin modificaciones.</p>
<p>mes emita comunicación indicando los cursos que actualmente presta sobre el respectivo tema.</p> <p><b>Artículo 13.</b> Las empresas podrán solicitar acompañamiento para la generación de empleos sostenibles a la agencia pública de empleo, para lo cual, el SENA impartirá una capacitación formativa, sin ningún costo, en todo el territorio colombiano.</p> <p>A ella podrán asistir representantes y directivos de Mipymes y emprendedores que cuenten con los requisitos que para el caso definirá el Ministerio de Trabajo.</p> <p><b>Artículo 14.</b> Las agencias en su conjunto, bajo la coordinación del Servicio Público de Empleo y con el acompañamiento de la Cámara de Comercio encargada en el territorio, deberán presentar un informe de los municipios en donde se haya logrado ocupar y ofertar menos vacantes laborales, y sobre estos se realizarán prioritariamente labores correspondientes para dinamizar la consecución de empleos.</p>	<p>mes emita comunicación indicando los cursos que actualmente presta sobre el respectivo tema.</p> <p><b>Artículo 13.</b> Las empresas podrán solicitar acompañamiento para la generación de empleos sostenibles a la agencia pública de empleo, para lo cual, el SENA impartirá una capacitación formativa, sin ningún costo, en todo el territorio colombiano.</p> <p>A ella podrán asistir representantes y directivos de Mipymes y emprendedores que cuenten con los requisitos que para el caso definirá el Ministerio de Trabajo.</p> <p><b>Artículo 14.</b> Las agencias en su conjunto, bajo la coordinación del Servicio Público de Empleo y con el acompañamiento de la Cámara de Comercio encargada en el territorio, deberán presentar un informe de los municipios en donde se haya logrado ocupar y ofertar menos vacantes laborales, y sobre estos se realizarán prioritariamente labores correspondientes para dinamizar la consecución de empleos.</p>	<p>Sin modificaciones.</p>	<p><b>Artículo 15.</b> Modifíquese el artículo 24 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 24. Objeto del Sistema de Gestión de Empleo. El Sistema de Gestión de Empleo para la Productividad tiene por objeto integrar, articular, coordinar, promover y focalizar los instrumentos de políticas activas y pasivas de empleo que contribuyan al encuentro entre oferta y demanda de trabajo, a superar los obstáculos que impiden la inserción laboral y consolidar formas autónomas de trabajo, vinculando las acciones de gestión de empleo de carácter local, nacional y transnacional.</p> <p>El sistema comprende las obligaciones, las instituciones públicas privadas y mixtas; las normas, procedimientos y regulaciones; y los recursos públicos y privados orientados al mejor funcionamiento del mercado de trabajo.</p>	<p><b>Artículo 15.</b> Modifíquese el artículo 24 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 24. Objeto del Sistema de Gestión de Empleo. El Sistema de Gestión de Empleo para la Productividad tiene por objeto integrar, articular, coordinar, promover y focalizar los instrumentos de políticas activas y pasivas de empleo que contribuyan al encuentro entre oferta y demanda de trabajo, a superar los obstáculos que impiden la inserción laboral y consolidar formas autónomas de trabajo, vinculando las acciones de gestión de empleo de carácter local, nacional y transnacional.</p> <p>El sistema comprende las obligaciones, las instituciones públicas privadas y mixtas; las normas, procedimientos y regulaciones; y los recursos públicos y privados orientados al mejor funcionamiento del mercado de trabajo.</p> <p>El Ministerio de Trabajo reglamentará la integración y</p>	<p>Sin modificaciones.</p>

<table border="1"> <tr> <td data-bbox="180 414 375 736"> <p>El Ministerio de Trabajo reglamentará la integración y funcionamiento del Sistema de Gestión de Empleo para la Productividad que comprende las funciones de:</p> <p>a. La dirección y regulación de la gestión de empleo</p> <p>b. La operación y prestación de los servicios de gestión y colocación</p> <p>c. La inspección, vigilancia y control de los servicios.</p> </td> <td data-bbox="375 414 578 736"> <p>funcionamiento del Sistema de Gestión de Empleo para la Productividad que comprende las funciones de:</p> <p>a. La dirección y regulación de la gestión de empleo</p> <p>b. La operación y prestación de los servicios de gestión y colocación</p> <p>c. La inspección, vigilancia y control de los servicios.</p> </td> <td data-bbox="578 414 789 736"></td> </tr> </table>	<p>El Ministerio de Trabajo reglamentará la integración y funcionamiento del Sistema de Gestión de Empleo para la Productividad que comprende las funciones de:</p> <p>a. La dirección y regulación de la gestión de empleo</p> <p>b. La operación y prestación de los servicios de gestión y colocación</p> <p>c. La inspección, vigilancia y control de los servicios.</p>	<p>funcionamiento del Sistema de Gestión de Empleo para la Productividad que comprende las funciones de:</p> <p>a. La dirección y regulación de la gestión de empleo</p> <p>b. La operación y prestación de los servicios de gestión y colocación</p> <p>c. La inspección, vigilancia y control de los servicios.</p>		<table border="1"> <tr> <td data-bbox="829 414 1024 736"> <p>Para las convocatorias de empleo y postulación para concursos que realice la Comisión Nacional del Servicio Civil, serán válidas las certificaciones que emitan las Instituciones de Educación Superior, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título de formación técnica, tecnológica, de pregrado o de posgrado.</p> </td> <td data-bbox="1024 414 1227 736"> <p>Para las convocatorias de empleo y postulación para concursos que realice la Comisión Nacional del Servicio Civil, serán válidas las certificaciones que emitan las Instituciones de Educación Superior, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título de formación técnica, tecnológica, de pregrado o de posgrado.</p> </td> <td data-bbox="1227 414 1438 736"></td> </tr> </table>	<p>Para las convocatorias de empleo y postulación para concursos que realice la Comisión Nacional del Servicio Civil, serán válidas las certificaciones que emitan las Instituciones de Educación Superior, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título de formación técnica, tecnológica, de pregrado o de posgrado.</p>	<p>Para las convocatorias de empleo y postulación para concursos que realice la Comisión Nacional del Servicio Civil, serán válidas las certificaciones que emitan las Instituciones de Educación Superior, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título de formación técnica, tecnológica, de pregrado o de posgrado.</p>	
<p>El Ministerio de Trabajo reglamentará la integración y funcionamiento del Sistema de Gestión de Empleo para la Productividad que comprende las funciones de:</p> <p>a. La dirección y regulación de la gestión de empleo</p> <p>b. La operación y prestación de los servicios de gestión y colocación</p> <p>c. La inspección, vigilancia y control de los servicios.</p>	<p>funcionamiento del Sistema de Gestión de Empleo para la Productividad que comprende las funciones de:</p> <p>a. La dirección y regulación de la gestión de empleo</p> <p>b. La operación y prestación de los servicios de gestión y colocación</p> <p>c. La inspección, vigilancia y control de los servicios.</p>						
<p>Para las convocatorias de empleo y postulación para concursos que realice la Comisión Nacional del Servicio Civil, serán válidas las certificaciones que emitan las Instituciones de Educación Superior, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título de formación técnica, tecnológica, de pregrado o de posgrado.</p>	<p>Para las convocatorias de empleo y postulación para concursos que realice la Comisión Nacional del Servicio Civil, serán válidas las certificaciones que emitan las Instituciones de Educación Superior, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título de formación técnica, tecnológica, de pregrado o de posgrado.</p>						
<p><b>CAPÍTULO III</b> <b>Medidas para el fomento del empleo juvenil</b></p>							
<p><b>Artículo 16. Certificaciones para aspirar a empleos públicos y privados.</b> Las certificaciones debidamente emitidas por la Instituciones de Educación Superior IES en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título porque el estudiante ya cumple con los requisitos para obtenerlo, serán válidos para aspirar a empleos públicos y privados. Una vez emitido el título, el egresado deberá presentar su título, si así se lo requiere la entidad.</p>	<p><b>Artículo 16. Certificaciones para aspirar a empleos públicos y privados.</b> Las certificaciones debidamente emitidas por la Instituciones de Educación Superior IES en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título porque el estudiante ya cumple con los requisitos para obtenerlo, serán válidos para aspirar a empleos públicos y privados. Una vez emitido el título, el egresado deberá presentar su título, si así se lo requiere la entidad.</p>	<p>Sin modificaciones.</p>	<p><b>Parágrafo.</b> Lo dispuesto en este artículo, solo aplicará a las convocatorias de empleo y postulación para concursos que se desarrollen a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley.</p>	<p><b>Parágrafo.</b> Lo dispuesto en este artículo, solo aplicará a las convocatorias de empleo y postulación para concursos que se desarrollen a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley.</p>	<p>Sin modificaciones.</p>		
			<p><b>Artículo 17. Vigencia.</b> La presente ley rige a partir de su sanción y publicación, y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>				
			<p><b>9. CAUSALES DE IMPEDIMENTO</b></p>				
			<p>De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, se señalan algunos criterios guía en los que se podría configurar conflictos de intereses, para que los congresistas</p>				
<p>tomen una decisión, en torno a si se encuentran inmersos en alguna de estas causales, sin embargo, pueden existir otras causales en las que se pueda encontrar cada congresista, las cuales deberán ser determinadas para cada caso en particular por su titular, siendo estos criterios meramente informativos y que deben ser analizados teniendo en cuenta lo expresado en el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019.</p> <p>Entre las situaciones que señala el artículo 1° antes mencionado, se encuentran: 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; y el 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."</p> <p>Por lo anterior, las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés, serían aquellos que tengan un beneficio particular, actual y directo a favor de parientes hasta segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad y primero civil, desempleados y que no cumplan con las condiciones para acceder al régimen subsidiado de salud.</p> <p><b>9. PROPOSICIÓN</b></p> <p>En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas, solicito a la Honorable Plenaria del Senado de la República, dar segundo debate al Proyecto de Ley N° 167 de 2021 Senado "Por medio de la cual se reforman las leyes 1636 de 2013, 789 de 2002, se fomenta la generación de empleo y se dictan otras disposiciones", con base en el texto propuesto que se adjunta y que forma parte integral del presente informe de ponencia.</p> <p>Atentamente,</p>  <p><b>AYDA LIZARAZO CUBILLOS</b> Ponente Única Senadora de la República</p>			<p style="text-align: center;"><b>TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN LA PLENARIA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>"POR MEDIO DE LA CUAL SE REFORMAN LAS LEYES 1636 DE 2013, 789 DE 2002, SE FOMENTA LA GENERACIÓN DE EMPLEO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</b></p> <p><b>Artículo 1°. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto reformar y adicionar las Leyes 1636 de 2013 y 789 de 2002, estableciendo nuevos apoyos para el cesante y para los cuidadores en el marco de la prestación social Subsidio Familiar y fortaleciendo el Sistema Nacional de Empleo para generar una mayor funcionalidad y eficiencia en su servicio, atendiendo las necesidades de la población para acceder al empleo.</p> <p><b>Artículo 2°. Modifíquese el artículo 3° de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</b></p> <p>Artículo 3. Campo de aplicación. Todos los trabajadores del sector público y privado, dependientes o en cuyo nombre se hubiese realizado tales pagos o independientes, que realicen aportes a las Cajas de Compensación Familiar, por lo menos por un año continuo o discontinuo en los últimos tres (3) años si se es dependiente, y por lo menos dos años continuos o discontinuos en los últimos tres (3) años si se es independiente, accederán al Mecanismo de Protección al Cesante, sin importar la forma de su vinculación laboral, y de conformidad con lo establecido por la reglamentación que determine el Gobierno Nacional.</p> <p>Los beneficios económicos a los que tendrán derecho todos los trabajadores que aportaron a las Cajas de Compensación Familiar serán:</p> <p>a. Pago de la cotización al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones sobre un (1) SMMLV,</p> <p>b. Una transferencia económica por un valor de dos (2) SMMLV, para aquellos cotizantes en categoría a y b del Sistema de Subsidio Familiar.</p> <p><b>Artículo 3°. Modifíquese el artículo 11 de Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:</b></p> <p>Artículo 11. Reconocimiento de los beneficios. Las Cajas de Compensación Familiar deberán verificar, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la petición del cesante, si cumple o no con las condiciones de acceso a los beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante FOSFEC, establecido en la presente Ley. En el caso que el cesante señale haber realizado ahorro voluntario, las Administradoras de Fondos de</p>				

Cesantías deberán notificar el monto ahorrado voluntariamente al Mecanismo de Protección al Cesante. La información correspondiente al promedio del salario mensual devengado durante el último año de trabajo de la persona cesante provendrá de lo reportado a las Cajas de Compensación Familiar.

El cesante que cumpla con los requisitos de acceso será incluido por las Cajas de Compensación Familiar en el registro para ser beneficiario del pago de la cotización al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones, y de la transferencia económica por un valor de 2 SMMLV por un periodo de cuatro (4) meses, dividida en mensualidades decrecientes por igual número de meses, remitiéndolo a las agencias de empleo de las Cajas de Compensación Familiar, para iniciar la ruta de empleabilidad.

En el caso de haber realizado ahorros voluntarios de sus cesantías para el Mecanismo de Protección al Cesante, igualmente recibirá el incentivo monetario correspondiente, de acuerdo con la reglamentación que el Gobierno Nacional expida para tal fin.

La decisión negativa respecto a la postulación del trabajador para recibir los beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante, es susceptible de insistencia, que deberá formularse ante la Caja de Compensación Familiar como administradora respectiva del FOSFEC.

Parágrafo. Para que proceda el traslado del ahorro voluntario de cesantías de conformidad con lo señalado en el parágrafo del artículo 7° de la presente ley, el FOSFEC deberá entregar al cesante la certificación que acredite el cumplimiento de los requisitos para ser beneficiario del mecanismo de protección al cesante.

**Artículo 4°. Pago de prestaciones económicas de forma decreciente.** La transferencia económica a la que se refiere el literal b del artículo 2 de la presente ley, por un valor de dos (2) SMMLV, se hará con cargo a la Subcuenta de Prestaciones Económicas del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante-FOSFEC, hasta donde permita la disponibilidad o tope máximo de esta Subcuenta, será entregada hasta por un periodo de cuatro (4) meses de manera decreciente, de la siguiente manera:

1. 40% de 2 salarios mínimos mensuales legales vigentes
2. 30% de 2 salarios mínimos mensuales legales vigentes
3. 20% de 2 salarios mínimos mensuales legales vigentes
4. 10% de 2 salarios mínimos mensuales legales vigentes.

c. Los trabajadores cesantes a quienes se les haya asignado y girado estos beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), y que la transferencia económica no sea cobrada en el término de cuatro (4) meses, será reintegrada al FOSFEC. Para el caso de los aportes al Sistema de Seguridad Social, se procederá conforme con lo estipulado en el inciso siguiente.

Quienes reciban los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), desconociendo lo indicado anteriormente, perderán el beneficio y deberán devolver lo pagado o lo recibido en exceso, más sus intereses, sumado a las acciones penales a que haya lugar.

Parágrafo 1. Los beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), serán incompatibles con toda actividad remunerada y con el pago de cualquier tipo de pensión.

Parágrafo 2. Las Cajas de Compensación Familiar no serán responsables por los pagos que realice en exceso, con ocasión de la ausencia oportuna de reporte de la nueva vinculación laboral o fuente de ingresos por parte del cesante. Tampoco serán responsables por los pagos indebidos realizados como consecuencia de la información imprecisa o desactualizada generada en el marco de los procesos de reporte, cargue o actualización de los sistemas de información o bases de datos oficiales.

**Artículo 7.** Adiciónese el numeral 8° al parágrafo 1 del artículo 3 de la ley 789 de 2002, el cual quedará así.

8. El o la cónyuge o compañero(a) permanente del trabajador afiliado que no cuente con vinculación laboral o ingreso alguno y que realice actividades de cuidado respecto de cualquier persona a cargo del trabajador en los términos previstos en el presente artículo. La cuota monetaria será otorgada a aquellos trabajadores afiliados cuya remuneración mensual, fija o variable o la del hogar no sobrepase los dos (2) salarios mínimos mensuales legales vigentes.

Entiéndase por cuidador para los fines de esta ley, la persona que brinda apoyo en el cuidado de otra, bien sea persona mayor o que por su situación física, mental, intelectual o sensorial requiere de dicho cuidado, y como consecuencia de ello dependa de un tercero.

**Artículo 5°.** Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así.

Artículo 12. Tipo, período y pago de los beneficios. Los trabajadores dependientes o independientes que cumplan con el requisito de aportes a Cajas de Compensación Familiar recibirán un beneficio, con cargo al FOSFEC, que consistirá en aportes al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones, calculado sobre un (1) SMMLV.

El cesante que así lo considere, podrá con cargo a sus propios recursos, cotizar al Sistema de Seguridad Social en Salud y Pensiones por encima de un (1) SMMLV.

Si un trabajador dependiente o independiente, además de realizar aportes a las Cajas de Compensación Familiar, voluntariamente hubiera ahorrado en el Mecanismo de Protección al Cesante, recibirá como beneficio monetario un valor proporcional al monto del ahorro alcanzado con cargo al FOSFEC.

Los beneficios antes señalados se pagarán por un máximo de seis (6) meses.

**Artículo 6°.** Modifíquese el artículo 15 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:

Artículo 15. Prohibición de recibir los beneficios con cargo al FOSFEC. No podrán recibir beneficios con cargo al Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC):

a. Los trabajadores cesantes que, luego de terminar una relación laboral, mantengan otra(s) vigente(s) o haya(n) percibido beneficios del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante, durante seis (6) meses continuos o discontinuos en los últimos tres (3) años.

b. Quienes obtuvieren mediante simulación o engaño algún tipo de beneficio del Fondo de Solidaridad de Fomento al Empleo y Protección al Cesante (FOSFEC), previa comprobación de tal situación a través de sentencia judicial proferida por la autoridad competente. La Caja de Compensación Familiar que tenga conocimiento de tal hecho, compulsará copias a la autoridad competente para que adelante la respectiva investigación.

Los beneficiarios dependientes que aspiren obtener el beneficio previsto para cónyuges que realizan actividades de cuidado, deberán certificar ante la Caja de Compensación Familiar que no cuentan con una fuente formal directa de ingresos y que no realizan una actividad formal remunerada.

Para efectos de la entrega de este beneficio, será necesario tener la certeza médica expedida por la EPS, IPS o entidad competente sobre la situación de discapacidad de la persona que requiere asistencia en actividades de higiene, aseo o alimentación, ayuda en la administración de medicamentos por vía oral. Labores que pueden ser desempeñadas por un cuidador, que para efectos de la presente Ley es el cónyuge o compañero(a) permanente.

**Artículo 8.** Modifíquese el parágrafo 2° del artículo 9 de la ley 789 de 2002, el cual quedará así:

PARÁGRAFO 2o. Afiliación automática de pensionados al sistema de subsidio familiar. Los trabajadores que hubieren acreditado veinticinco (25) o más años de afiliación al Sistema de Subsidio Familiar, a través de una Caja de Compensación Familiar, serán afiliados automáticamente al Sistema de Subsidio Familiar en calidad de pensionados por fidelidad de manera inmediata en la última Caja de Compensación Familiar a la que estuvo afiliado, una vez sea reconocida su pensión por parte del Sistema General de Pensiones o por el Sistema de Riesgos Profesionales y tendrán derecho a los programas de capacitación, recreación y turismo social a las tarifas más bajas de cada Caja de Compensación.

Reconocida la pensión, la administradora correspondiente tendrá un (1) mes para enviar la información y soportes pertinentes a la Caja de Compensación Familiar respectiva para proceder a la afiliación".

## CAPÍTULO II

### Medidas para el fortalecimiento del Servicio Público de Empleo

**Artículo 9°.** Adiciónese un parágrafo al artículo 13 de la ley 1636 de 2013 en los siguientes términos:

Parágrafo 4. Sin perjuicio de lo establecido en el presente artículo, las Cajas de Compensación Familiar podrán prestar servicios de gestión y colocación de empleo y procesos de capacitación; a toda la población que se encuentre desempleada, y que no cumpla con los requisitos para acceder a los Beneficios del Mecanismo de Protección al Cesante, siempre y cuando para tal fin no se

destinen recursos con cargo al FOSFEC adicionales a los que se dispongan para la población beneficiaria.

**Artículo 10.** Modifíquese el artículo 29 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:

Artículo 29. Servicios de gestión y colocación de empleo. Se entienden por servicios de gestión y colocación de empleo a cargo de los Prestadores del Servicio Público de Empleo:

1. Todas aquellas actividades que faciliten el encuentro entre oferta y demanda laboral.
2. Todas aquellas actividades que conlleven al mejoramiento de las condiciones de empleabilidad y la mitigación de barreras para el acceso y permanencia a un empleo formal.

Parágrafo Primero: El Ministerio de Trabajo fijará las reglas para la prestación de los servicios de gestión y colocación de empleo.

Parágrafo Segundo: Las Cajas de Compensación Familiar deberán prestar servicios de gestión y colocación, previa autorización de la autoridad competente.

**Artículo 11.** Modifíquese el artículo 31 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:

Artículo 31. Del carácter obligatorio del registro de vacantes en el Servicio Público de Empleo. Todos los empleadores están obligados a reportar sus vacantes al Servicio Público de Empleo de acuerdo a la reglamentación que para la materia expida el Gobierno.

Posterior a la remisión de los oferentes o buscadores de empleo realizada por el prestador, los empleadores están obligados a reportarle al prestador, los oferentes colocados; o, en su defecto las razones de no colocación. Este proceso deberá realizarse dentro de los seis (6) meses siguientes a la remisión efectuada por el prestador.

Parágrafo. El Gobierno Nacional reglamentará las sanciones para los empleadores que no reporten sus vacantes al Servicio Público de Empleo.

**Artículo 12.** Adiciónese el artículo 37A a Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:

Artículo 37A. Las agencias de empleo promoverán el trabajo rural y en municipios con altos índices de desempleo.

La agencia realizará un constante monitoreo de la evolución de la empresa que haya ofertado la vacante, y recibirá las peticiones que la empresa haga sobre las capacitaciones de empleo y emprendimiento que requiera, especialmente para lograr mejores prácticas laborales, lo cual será informado al SENA para que en menos de un (1) mes emita comunicación indicando los cursos que actualmente presta sobre el respectivo tema.

**Artículo 13.** Las empresas podrán solicitar acompañamiento para la generación de empleos sostenibles a la agencia pública de empleo, para lo cual, el SENA impartirá una capacitación formativa, sin ningún costo, en todo el territorio colombiano.

A ella podrán asistir representantes y directivos de Mipymes y emprendedores que cuenten con los requisitos que para el caso definirá el Ministerio de Trabajo.

**Artículo 14.** Las agencias en su conjunto, bajo la coordinación del Servicio Público de Empleo y con acompañamiento de la Cámara de Comercio encargada en el territorio, deberán presentar un informe de los municipios en donde se haya logrado ocupar y ofertar menos vacantes laborales, y sobre estos se realizarán prioritariamente labores correspondientes para dinamizar la consecución de empleos.

**Artículo 15.** Modifíquese el artículo 24 de la Ley 1636 de 2013, el cual quedará así:

Artículo 24. Objeto del Sistema de Gestión de Empleo. El Sistema de Gestión de Empleo para la Productividad tiene por objeto integrar, articular, coordinar, promover y focalizar los instrumentos de políticas activas y pasivas de empleo que contribuyan al encuentro entre oferta y demanda de trabajo, a superar los obstáculos que impiden la inserción laboral y consolidar formas autónomas de trabajo, vinculando las acciones de gestión de empleo de carácter local, nacional y transnacional.

El sistema comprende las obligaciones, las instituciones públicas privadas y mixtas; las normas, procedimientos y regulaciones; y los recursos públicos y privados orientados al mejor funcionamiento del mercado de trabajo.

El Ministerio de Trabajo reglamentará la integración y funcionamiento del Sistema de Gestión de Empleo para la Productividad que comprende las funciones de:

- a) La dirección y regulación de la gestión de empleo
- b) La operación y prestación de los servicios de gestión y colocación
- c) La inspección, vigilancia y control de los servicios.

**CAPÍTULO III**  
**Medidas para el fomento del empleo juvenil**

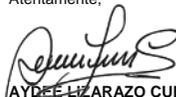
**Artículo 16. Certificaciones para aspirar a empleos públicos y privados.** Las certificaciones debidamente emitidas por la Instituciones de Educación Superior IES en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título porque el estudiante ya cumple con los requisitos para obtenerlo, serán válidos para aspirar a empleos públicos y privados. Una vez emitido el título, el egresado deberá presentar su título, si así se lo requiere la entidad.

Para las convocatorias de empleo y postulación para concursos que realice la Comisión Nacional del Servicio Civil, serán válidas las certificaciones que emitan las Instituciones de Educación Superior, en donde conste que se esté llevando a cabo el trámite administrativo de expedición del título de formación técnica, tecnológica, de pregrado o de posgrado.

Parágrafo. Lo dispuesto en este artículo, solo aplicará a las convocatorias de empleo y postulación para concursos que se desarrollen a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley.

**Artículo 17. Vigencia.** La presente ley rige a partir de su sanción y publicación, y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Atentamente,

  
**AYDEE LIZARAZO CUBILLOS**  
Ponente Única  
Senadora de la República

**LA COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA.** - Bogotá D.C., a los dieciséis (16) días del mes de noviembre del año dos mil veintiuno (2021) - En la presente fecha se autoriza la publicación en Gaceta del Congreso de la República, el siguiente Informe de Ponencia para Segundo Debate, Pliego de Modificaciones y Texto Propuesto para Segundo Debate.

**NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY:** N° 167/2021 SENADO.

**TÍTULO DEL PROYECTO:** "POR MEDIO DE LA CUAL SE REFORMAN LAS LEY 1636 DE 2013, 789 DE 2002, SE FOMENTA LA GENERACIÓN DE EMPLEO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Lo anterior, en cumplimiento de lo ordenado en el inciso 5° del artículo 2° de la Ley 1431 de 2011.

El Secretario,

  
**JESÚS MARÍA ESPAÑA VERGARA**  
SECRETARIO COMISIÓN SÉPTIMA

**CONTENIDO**

Gaceta número 1631 - martes 16 de noviembre de 2021

**SENADO DE LA REPÚBLICA**

**PONENCIAS**

Informe de ponencia para primer debate al proyecto de ley número 300 2021 Cámara y número 235 2021 Senado, por el cual se establecen medidas de reactivación económica para el transporte público terrestre de pasajeros y mixto..... 1

Informe de ponencia para segundo debate al proyecto de ley número 167 de 2021 Senado, por medio de la cual se reforman las Leyes 1636 de 2013, 789 de 2002, se fomenta la generación de empleo y se dictan otras disposiciones..... 9