



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - N° 1685

Bogotá, D. C., martes, 23 de noviembre de 2021

EDICIÓN DE 9 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 300 DE 2021 CÁMARA Y NÚMERO 235 DE 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".¹

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 Colombia² 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.

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

² «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 <i>"Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte"</i> 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 ser 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, ente 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>a) Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros: 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) Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera: 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 entiende 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>c) Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto: 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>2. Antecedentes</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 sobreninientes 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"> 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. 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. 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. 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. <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"> 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. 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. 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

<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"> 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. 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. 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. 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. <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"> 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. 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. <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"> 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 	<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"> 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. <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>3. Objeto del proyecto de ley</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>4. Contenido del proyecto de ley</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>4.1. Ampliación de la vida útil para vehículos de las modalidades de transporte público de pasajeros por carretera, colectivo y mixto (Artículo 1).</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"> Argentina³: Mediante Resolución 25/2020 del 13 de mayo de 2020, la Secretaría de Gestión de Transporte del Ministerio de Transportes de ese país, con ocasión del impacto económico 	<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"> Chile⁴: 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. <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>

³ 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-25-2020-337563>

⁴ 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.mti.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.

El artículo 5 de la Ley 688 de 2001 establece que todo vehículo de transporte colectivo con radio de acción metropolitano 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 movilidad 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

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 una 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.

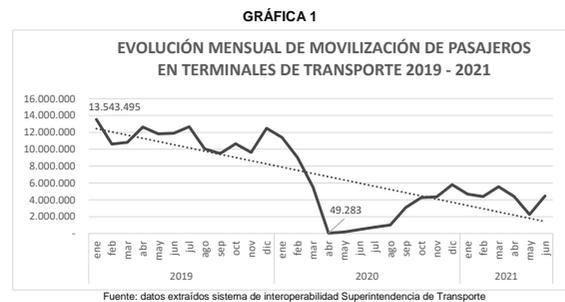
En consonancia con el artículo anterior, se establecen las condiciones para el otorgamiento del permiso de operación en nuevas rutas por iniciativa de las empresas de transporte. En la actualidad el otorgamiento de los permisos de operación de rutas de transporte público de pasajeros por carretera se 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 el operador a quien se otorgará el permiso.

5. Justificación de impacto de la pandemia

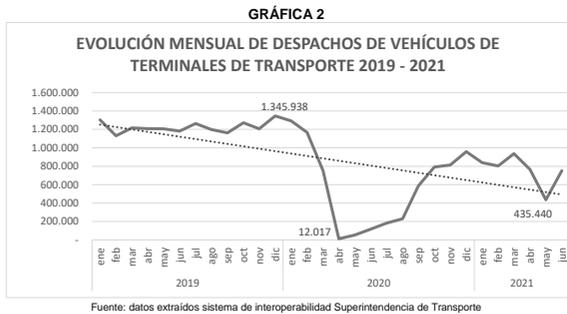
Para sustentar la adopción de las medidas dispuestas en el presente proyecto de ley, en primer lugar, de destaca una drástica disminución del movimiento de pasajeros a través de las 49 terminales de transporte terrestre habilitadas por el Ministerio de Transporte, como se puede evidenciar en la siguiente 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 2020.

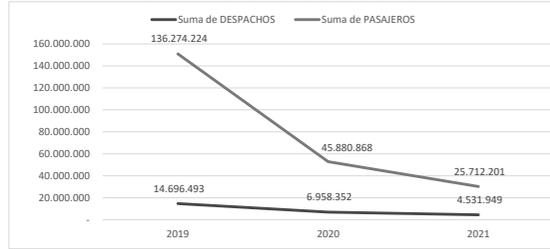
De igual manera, puede verificarse que pese a la adopción de diversas medidas por parte del Gobierno nacional con el propósito de generar el entorno adecuado para la reactivación del sector transporte, particularmente, a partir del mes de septiembre de 2020 cuando se reguló la fase de aislamiento selectivo 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*5



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.

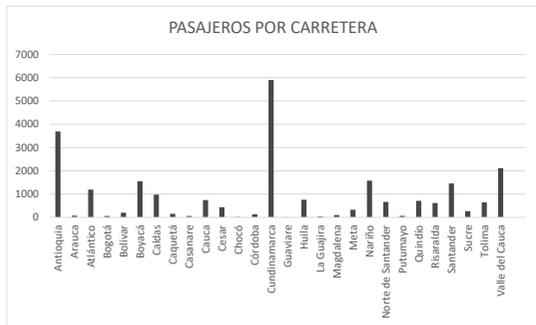
Lo anterior hace necesario implementar medidas de compensación para el sector, que pueden provenir de diferentes fuentes, entre las cuales se consideran: la ampliación del término de vida útil, la devolución del saldo del fondo de reposición vehicular, modificaciones de rutas y la creación de iniciativas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

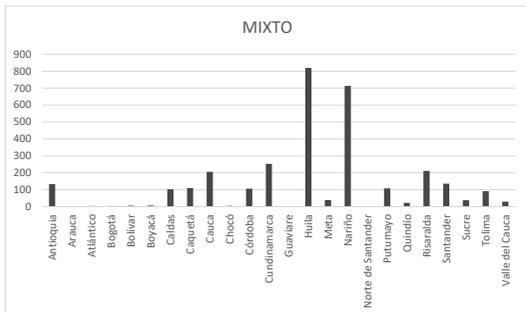
*Con corte a junio de 2021.

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 carretera, colectivo y mixto, y se dictan otras disposiciones "	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 31 de diciembre de 2020 y que se encuentren dentro del tiempo de vida útil máxima o del plazo para reponer al 29 de mayo de 2020, fecha en que finalizó la primera vigencia de la emergencia 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 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. De igual forma, la presente disposición aplica para los vehículos a que se refiere el presente artículo que hayan cumplido su vida útil con	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.

	<u>anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley."</u>	
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 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 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 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."	Sin Modificación
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 la disponibilidad 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 la disponibilidad 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, 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. 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>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>Sin modificaciones</p>	<p>otorgamiento del permiso de operación por iniciativa privada de las empresas de transporte."</p>	<p>previamente autorizadas.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones para el otorgamiento del permiso de operación por iniciativa privada de las empresas de transporte."</p>	<p>Se adiciona que el sorteo que brinde garantías de transparencia y publicidad</p>
<p>ARTÍCULO 4. Adiciónese el artículo 16-1 a la Ley 336 de 1996, así:</p> <p>"ARTÍCULO 16-1. Permiso de operación por iniciativa de las empresas de transporte. 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>Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones para el</p>	<p>ARTÍCULO 4. Adiciónese el artículo 16-1 a la Ley 336 de 1996, así:</p> <p>"ARTÍCULO 16-1. Permiso de operación por iniciativa de las empresas de transporte. 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>Artículo 5. Adiciónese el artículo 16-2 a la Ley 336 de 1996, así:</p> <p>"Artículo 16-2. Otorgamiento del permiso de operación por iniciativa de las empresas de transporte 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>ARTÍCULO 5. Adiciónese el artículo 16-2 a la Ley 336 de 1996, así:</p> <p>"Artículo 16-2. Otorgamiento del permiso de operación por iniciativa de las empresas de transporte 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 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>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>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.</p> <p>3. 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.</p> <p>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."</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>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>Artículo Nuevo</p> <p>ARTÍCULO 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:</p> <p>1. Buseta de servicio mixto: vehículo automotor homologado para el servicio público de transporte mixto, con capacidad hasta de veintiún (21) pasajeros y con distancia entre ejes inferiores a cuatro (4) metros, la capacidad mínima de la carga para esta clase de vehículo debe ser de 1705 kg y de 5,4 m³ de bodega.</p> <p>2. Camioneta cerrada de servicio mixto: vehículo automotor</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 incluirla 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>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>Artículo 6.- Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.</p>	<p>ARTÍCULO 76.- Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.</p>	<p></p>

III. PROPOSICION

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, **APROBAR** en primer debate el Proyecto de Ley No. 300 de 2021 de Cámara y 235 2021 Senado **"Por el cual se establecen medidas de reactivación económica para el transporte público terrestre de pasajeros y mixto"**



RODRIGO ROJAS LARA
Representante a la Cámara
Ponente



CARLOS ANDRÉS TRUJILLO GONZÁLEZ
Senador de la República
Ponente

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

"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"

El Congreso de Colombia,

DECRETA

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 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.

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."

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 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:

"**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 la disponibilidad 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, 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.

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".

ARTÍCULO 4. Adiciónese el artículo 16-1 a la Ley 336 de 1996, así:

"**ARTÍCULO 16-1. Permiso de operación por iniciativa de las empresas de transporte.** 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.

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.

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.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones para el otorgamiento del permiso de operación por iniciativa privada de las empresas de transporte."

ARTÍCULO 5. Adiciónese el artículo 16-2 a la Ley 336 de 1996, así:

"**Artículo 16-2. Otorgamiento del permiso de operación por iniciativa de las empresas de transporte.** 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.

El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones de la presentación de la manifestación de interés y el sorteo para seleccionar al operador.

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."

ARTÍCULO 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:

1. Buseta 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.
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.
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.
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.

ARTÍCULO 7. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación



RODRIGO ROJAS LARA
Representante a la Cámara
Ponente



CARLOS ANDRÉS TRUJILLO GONZÁLEZ
Senador de la República
Ponente

CONCEPTOS JURÍDICOS

CONCEPTO JURÍDICO MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO A LA PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 06 DE 2021 SENADO

por el cual se incluye el artículo 11-A dentro del Capítulo I del Título II de la Constitución Política de Colombia.

2. Despacho del Viceministro General
1.1. Oficina Asesora de Jurídica

Bogotá D.C.

Honorable Congresista
JUAN DIEGO GÓMEZ JIMÉNEZ
Senado de la República
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Carrera 7 No. 8-62
Ciudad

Radicado entrada
No. Expediente 52907/2021/OFI

Asunto: Comentarios a la ponencia para segundo debate al Proyecto de Acto Legislativo 06 de 2021 Senado "Por el cual se incluye el artículo 11-A dentro del Capítulo I del Título II de la Constitución Política de Colombia".

Respetado Presidente,

De manera atenta se presentan los comentarios y consideraciones del Ministerio de Hacienda y Crédito a la ponencia para segundo debate al Proyecto de Acto Legislativo del asunto en los siguientes términos:

El Proyecto de Acto Legislativo, de iniciativa parlamentaria, tiene por objeto incluir al artículo 11-A dentro del Capítulo I del Título II de la Constitución Política relativo a los derechos fundamentales, en los siguientes términos:

"Artículo 11 A. Todas las personas tienen derecho al acceso al agua potable, de acuerdo con los principios de accesibilidad, calidad y disponibilidad, progresividad y universalidad. Su uso prioritario es el consumo humano, para lo cual el Estado garantizará el mínimo vital de agua potable, así como la conservación, protección y uso eficiente del recurso hídrico conforme al principio de participación en materia ambiental."

Parágrafo. El Gobierno Nacional en el término que establezca la ley, creará y ejecutará en coordinación con las entidades territoriales, las estrategias de conservación que garanticen la protección del recurso hídrico y de los ecosistemas."

Al respecto, es importante mencionar que el Gobierno nacional reconoce la creciente necesidad de ampliar la cobertura y garantizar el acceso al servicio público de agua, por lo que se han destinado recursos a las entidades territoriales a través del Sistema General de Participaciones. En efecto, este Sistema está constituido por los recursos que la Nación transfiere por mandato de los artículos 356 y 357 de la Constitución Política a las entidades territoriales incluidos departamentos, distritos y municipios para la financiación de los servicios a su cargo de acuerdo con las distribuciones señaladas por la Ley 715 de 2001 modificada por la Ley 1176 de 2007. Uno de estos componentes corresponde a la participación con destinación específica para el sector agua potable y saneamiento básico.

Esto, con el fin de atender el servicio, la ejecución a través de las diferentes entidades del Estado, y la generación de proyectos de inversión orientados a atender a la población no sólo en términos de cobertura, sino de mejoras en la calidad de la prestación del servicio de acueducto, alcantarillado y aseo. En este contexto, se destacan los siguiente proyectos inversión:

- Del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio
 - Proyecto de inversión "Apoyo financiero para facilitar el acceso a los servicios de agua potable y manejo de aguas residuales a nivel nacional", código BPIN 2017011000049, que tiene como objetivo "Facilitar el acceso real al agua potable y manejo de aguas residuales a la población del territorio nacional que requieren estos servicios".
 - Proyecto de inversión "Desarrollo y mejoramiento del sector de agua potable y saneamiento básico a nivel nacional", código BPIN 2017011000088, que tiene como objetivo "Impulsar el desarrollo y la consolidación del sector agua potable y saneamiento básico en el territorio Nacional".
 - Proyectos de inversión "Fortalecimiento de la actividad de monitoreo a los recursos del SGP - Agua Potable y Saneamiento Básico- y la asistencia técnica de las entidades territoriales a nivel nacional", código BPIN 2017011000172, que tiene como objetivo "Optimizar el monitoreo y la asistencia técnica a los recursos del SGP, del sector agua potable y saneamiento básico a nivel Nacional".
- A cargo de la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios se cuenta con el proyecto de inversión titulado "Mejoramiento de las acciones de vigilancia y control de la calidad del agua en los prestadores del servicio de acueducto Nacional", código BPIN 2019011000080, que tiene por objetivo "Fortalecer el esquema de inspección, vigilancia y control de la calidad del agua en prestadores del servicio de acueducto".

Igualmente, se resalta que en las bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 - Ley 1955 de 2019¹ en el Pacto por la Calidad y Eficiencia de los Servicios se establece que el acceso al agua y a la energía son un fundamento de la equidad para los colombianos y de la competitividad de las empresas. Dentro de dicho Pacto se resaltan las siguientes estrategias: (i) Estructuración e implementación del Programa Nacional de Abastecimiento de Agua y Saneamiento Rural para promover el acceso a servicios en zona rural² y (ii) el aumento de cobertura y cierre de brechas de acceso a los servicios públicos domiciliarios³. Asimismo, en los artículos 9, 119, 279, 280 y 299 de la referida Ley 1955 se crean instrumentos relacionados con el objetivo del proyecto de reforma constitucional en análisis, así:

- Se creó el Consejo Nacional de Lucha contra la Deforestación y otros Crímenes Ambientales Asociados para la defensa del agua, la biodiversidad y el medio ambiente.
- Se estableció que el Órgano Colegiado de Administración y Decisión PAZ garantizará la priorización de proyectos para mejorar los índices de cobertura de agua potable y saneamiento básico hasta por quinientos mil millones de pesos.

- Se señaló qué municipios y distritos deben asegurar la atención de las necesidades básicas de agua para consumo humano y doméstico y de saneamiento básico de los asentamientos humanos de áreas urbanas de difícil gestión, y en zonas rurales, implementando soluciones alternativas colectivas o individuales, o mediante la prestación del servicio público domiciliario de acueducto, alcantarillado o aseo.
- Se modificó la destinación de los recursos de la participación de agua potable y saneamiento básico para permitir la adquisición de los equipos requeridos y pago del servicio de energía por concepto de la operación de los sistemas de acueducto y alcantarillado en los municipios de categorías 5 y 6 que presten directamente este servicio.
- Se facultó al Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio para solicitar a la Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento Básico el inicio de una actuación administrativa en el marco de lo establecido en el numeral 14 del artículo 73 de la Ley 142 de 1994, cuando cuente con estudios que indiquen que es necesario para garantizar condiciones de equidad regional en la prestación de los servicios públicos de acueducto y/o alcantarillado de dos o más municipios, orientada a incrementar la cobertura, disminuir los costos en la prestación o mejorar la calidad.

Igualmente, se resalta el documento CONPES 4004 de 28 de septiembre de 2020 relacionado con economía circular en la gestión de los servicios de agua potable y manejo de aguas residuales, la cual tiene como objetivo mejorar las capacidades institucionales y de gobernanza para implementar un modelo de economía circular y desarrollar mecanismos de gestión de la información con el fin de promover la oferta de agua en el largo plazo y la prestación de los servicios de acueducto y alcantarillado en condiciones de calidad y continuidad.

Bajo estas consideraciones, es claro que en la normativa vigente existen instrumentos impulsados por el Gobierno nacional que buscan garantizar el acceso al agua y saneamiento básico de los colombianos, por lo que se sugiere fortalecer los instrumentos existentes, lo cual hace innecesario una modificación a la Constitución Política.

De igual manera, es necesario tener en cuenta que la consagración del acceso al agua en el capítulo de derechos fundamentales, es decir, como derecho fundamental, podría generar un pasivo judicial contingente para el Estado por la posibilidad que tiene cualquier persona de exigirlo de manera inmediata vía acción de tutela, lo que implicaría presiones de gasto al Gobierno nacional para atender los mandatos constitucionales que esto conlleve por fuera de una ampliación de cobertura progresiva acorde a los programas vigentes.

Por lo expuesto, este Ministerio se abstiene de emitir concepto favorable al Proyecto de Acto legislativo y manifiesta muy atentamente la voluntad de esta Cartera de colaborar con las iniciativas legislativas en términos de responsabilidad fiscal vigente.

Cordialmente,

FERNANDO JIMÉNEZ RODRÍGUEZ
Viceministro General

CONTENIDO

Gaceta número 1685 - martes 23 de noviembre de 2021

SENADO DE LA REPÚBLICA PONENCIAS

Págs.

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

CONCEPTOS JURÍDICOS

Concepto Jurídico Ministerio de Hacienda y Crédito Público a la ponencia para segundo debate al proyecto de acto legislativo número 06 de 2021 Senado, por el cual se incluye el artículo 11-A dentro del Capítulo I del Título II de la Constitución Política de Colombia..... 9

¹ "Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022: "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad".
² Ministerio de Vivienda, "Plan Nacional de Abastecimiento de Agua Potable y Saneamiento Básico". Bogotá, 2020. Disponible en: <https://mivivienda.gov.co/system/attachments/consultas/plan-nacional-abastecimiento>
³ Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios, "Estudio Sectorial de los servicios públicos domiciliarios de Acueducto y Alcantarillado". Bogotá, Diciembre, 2020. Disponible en: https://www.superservicios.gov.co/sites/default/files/Publicaciones/Publicaciones/2020/Dic/estudio_sectorial_de_los_servicios_publicos_domiciliarios_de_acueducto_y_alcantarillado_28_dic_rev_1.pdf