

REPUBLICA DE COLOMBIA



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA - IVSTITIA ET LITTERAE

AÑO VI - Nº 43

Santa Fe de Bogotá, D. C., jueves 13 de marzo de 1997

EDICION DE 8 PAGINAS

DIRECTORES:

PEDRO PUMAREJO VEGA
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

DIEGO VIVAS TAFÚR
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

OBJECIONES

OBJECIONES POR RAZONES DE INCONSTITUCIONALIDAD E INCONVENIENCIA AL PROYECTO DE LEY NUMERO 31 DE 1995 CÁMARA - 258 DE 1996 SENADO

"por el cual se adiciona y reglamenta lo relacionado con las unidades inmobiliarias cerradas sometidas al Régimen de Propiedad Horizontal"

Santa Fe de Bogotá, D.C., 6 de marzo de 1997

Doctor

Giovanni Lamboglia Mazzilli

Presidente

Honorable Cámara de Representantes

Santa Fe de Bogotá, D.C.

Respetado señor Presidente:

Sin la correspondiente sanción presidencial, el Gobierno Nacional devuelve por razones de **Inconstitucionalidad** e **Inconveniencia** el Proyecto de ley número 31 de 1995 Cámara y 258 de 1996 Senado *"por el cual se adiciona y reglamenta lo relacionado con las unidades inmobiliarias cerradas sometidas al régimen de propiedad horizontal"*.

Las razones que fundamentan la objeción son las siguientes:

a). El artículo 42 del proyecto establece que las unidades inmobiliarias cerradas pagarán una tarifa inferior por concepto de impuesto predial y contribuciones de valorización con respecto de las tarifas de las áreas privadas.

Este artículo, en lo concerniente al Impuesto Predial vulnera el artículo 317 de la Constitución Política, ya que corresponde a los Municipios exclusivamente, gravar la propiedad inmueble;

b). El artículo 44 del proyecto señala que las autorizaciones para impugnar los actos administrativos de las autoridades de Planeación y Urbanismo solo podrán darlas la Asamblea General de Copropietarios con los votos de por lo menos el 75% de sus miembros.

Esta norma vulnera el artículo 29 de la Constitución Política, al privar a las personas naturales de ejercer las acciones administrativas pertinentes en caso de que sientan vulnerados sus derechos.

Razones de inconveniencia

El artículo 29 del proyecto, desconoce que no en todos los municipios las licencias para reformar son otorgadas por las autoridades Municipales o Distritales de Planeación y Urbanismo. En efecto, hay municipios donde esta labor ha sido agilizada a través del instrumento diseñado para tal fin por el Decreto-ley 2150 "por el cual se suprimen y reforman

regulaciones, procedimientos o trámites innecesarios, existentes en la Administración Pública, y teniendo como presupuesto el artículo 209 de la Constitución Política que dispone que la función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad y eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, delegación y desconcentración de funciones.

Estos mismos argumentos son predicables para el artículo 30 del proyecto, mediante el cual se podrán revivir las licencias de funcionamiento, las cuales fueron suprimidas para los establecimientos industriales, comerciales o de otra naturaleza, abiertos o no al público.

El Gobierno Nacional considera que se trata de un trámite innecesario que constriñe la libertad económica, siendo su deber promover la prosperidad general y garantiza la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución, mediante la eliminación de toda regulación, trámite o seguimiento que dificulte el ejercicio de las libertades ciudadanas y el desarrollo de la libre iniciativa privada.

Con sentimientos de consideración y aprecio,

ERNESTO SAMPER PIZANO.

Ministro de Desarrollo Económico,

Orlando Cabrales Martínez.

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NUMERO 255 DE 1997 CÁMARA

por medio del cual se adiciona el artículo 22 de la Ley 128 de 1994.

Artículo 1º. Adicionar al artículo 22 de la Ley 128 de 1994 el siguiente literal:

m). La sobretasa a la carga transportada por vía terrestre en las áreas metropolitanas ubicadas en zonas de frontera.

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

Presentado por:

Juan Ignacio Castrillón Roldán,

Representante a la Cámara.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Señor Presidente

Honorable Congreso

El Area Metropolitana de Cúcuta está catalogada en América Latina como la más importante dentro de su carácter internacional, tanto por su dinamismo como por las potencialidades que encierra. Si incluimos dentro de ella a San Antonio del Táchira, Ureña y otras poblaciones venezolanas circunvecinas, con las cuales Cúcuta ha mantenido estrechos lazos desde el comienzo mismo de las nacionalidades Colombiana y Venezolana, su influencia puede alcanzar fácilmente al millón de personas.

El desarrollo y el dinamismo de esta Area Metropolitana ha emanado de su vocación fronteriza que, por décadas, la convirtió en el centro de intercambio de productos provenientes de ambos países. En el pasado este comercio se limitó a proporcionar a las economías locales los elementos que por sí mismas no podían adquirir dentro de sus territorios, lo cual trajo prosperidad a los sectores comerciales ubicados en Cúcuta y San Antonio. Viajeros de ambos países se acercaban a estas ciudades para obtener esos productos a través de un comercio que con frecuencia desbordaba los marcos de la legalidad y que a la vez generaba una próspera industria turística. Pero este desarrollo, unido al crónico estado de violencia, terminó por crear falsas expectativas en la numerosa población rural del Norte de Santander y de las comarcas vecinas, la cual se volcó hacia la actual Area Metropolitana, donde la carencia de suficientes y adecuados puestos de trabajo originó las comunidades turguriales que hoy forman parte del paisaje Cucuteño.

Con el advenimiento de la apertura económica y de la integración fronteriza este panorama, para bien, o para mal, ha empezado a transformarse de manera acelerada. Ya los visitantes no se aglomeran en los centros comerciales para comprar los más variados artículos, ni los camiones se estacionan para aprovisionar las bodegas de los almacenes. En su lugar, pesados tractocamiones pasan de largo destruyendo la precaria estructura de pavimento como los servicios públicos, para dirigirse al interior de Venezuela o de Colombia o aún más lejos. De este modo muchos cucuteños están temerosos de que las nuevas directrices económicas, aunque encierran la posibilidad de traer prosperidad de las naciones en conjunto, repercutirán de manera negativa en el bienestar de su propia ciudad.

Ciertamente estos temores no son infundados, pero las grandes crisis, tanto a nivel personal como asociativo, más bien que problemas insolubles son oportunidades que sirven para alcanzar objetivos antes no imaginados. El Area Metropolitana de Cúcuta ha llegado a una de estas encrucijadas. Resulta evidente que es necesario abandonar el tradicional aislamiento en que ha vivido durante buena parte de su historia.

Ahora tiene la posibilidad de abrir sus brazos hacia uno y otro país, para lo cual cuenta con su inigualable posición geográfica equidistante de cada uno de ellos. Entre otras líneas de acción a seguir, una podría ser la de convertirse en un gran centro de distribución de productos y servicios para un mercado de sesenta millones de consumidores ya colocados en la senda del desarrollo. Sin embargo para hacer realidad cualquier próspera visión futurista y alejarse del estancamiento y la decadencia que hoy la amenazan, debe comenzar por adecuar a las nuevas circunstancias su precaria infraestructura heredada del pasado. Dentro de esta opción juegan un papel preponderante las vías de comunicación.

Como ya se dijo, las pocas avenidas y autopistas transitables del Area Metropolitana de Cúcuta se han visto desbordadas por el incremento del tráfico automotor, en especial de los vehículos pesados que, de manera incesante e inmisericorde, castigan sus precarias estructuras de suelos y pavimentos. Se ha impuesto así la necesidad de reparar y adaptar las vías existente a esta nueva situación originada en los actuales planteamientos económicos, además de pensar en la construcción de otras que todavía no se han salido de la fase proyectiva. De este modo la ciudad podrá hacer frente, sin sufrir mayores percances, a un hecho del cual no posee control alguno, al tiempo que podrá mejorar sustancialmente su estructura urbanística, crear un ambiente más propicio para el establecimiento de inversionistas industriales, comerciales y de servicios y, finalmente, mejorar el nivel de vida de toda la comunidad.

Aparece entonces el problema de la financiación de esas obras viales, que de por sí resultan bastante onerosas. En otras regiones metropolitanas y ciudades de Colombia se ha recurrido con menor o mayor éxito a diversas fuentes para la obtención de los recursos necesarios para acometer tareas similares. En el pasado estuvieron muy en boga los impuestos de valorización, pero aquí éstos, además de resultar insuficientes, poseen un carácter injusto, pues se originan en situaciones ajenas a quienes sufrirán el gravamen. Además es poco probable que los beneficios que vaya a recibir los afectados compensen los costos que deberán sufragar, todo lo cual inevitablemente contribuirá a agravar la tensión social ya existente en la región.

Más recientemente se han establecido, para el mismo fin, impuestos al consumo de la gasolina en forma de sobretasa, los cuales resultan más lógicos y equitativos, pues estarán a cargo de quienes más directamente se van a beneficiar con el mejoramiento o la construcción de las obras viales. Sin embargo, para el caso particular de Cúcuta, esta alternativa aparece impráctica e inoperante, pues a los consumidores de combustibles les será suficiente trasladarse a la vecina Venezuela para adquirir el producto a mucho menor costo y así evadir el impuesto.

En vista de lo anterior se ha recurrido a la idea de establecer un gravamen a la movilización de la carga, el cual afectaría solamente a los vehículos pesados que ahora están deteriorando las vías existentes y exigiendo el mejoramiento y la construcción de otras nuevas vías. Esta propuesta se formaliza con la inclusión de un literal adicional al artículo 22 de la Ley 128 de 1994, que establece, en 12 literales de la a) a la l), los diferentes conceptos que conforman el patrimonio de las Areas Metropolitanas. Esta solución, aparentemente mucho más justa y práctica que las antes mencionadas, es la que se reclama para el Area Metropolitana de Cúcuta mediante la presentación del presente proyecto de ley, para el cual solicito comedidamente la aprobación de la honorable Cámara de Representantes.

De usted, señor Presidente,

Juan Ignacio Castrillón Roldán
Representante.

CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARIA GENERAL

El día 7 de marzo de 1997 ha sido presentado en este Despacho, el Proyecto de ley número 255 de 1997 con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante *Juan Ignacio Castrillón Roldán*.

El Secretario,

Diego Vivas Tafur.

* * *

PROYECTO DE LEY NUMERO 256 DE 1997 CAMARA

"por la cual se establece como complemento de los fines de la Educación Formal Básica y Media el Subsidio de Transporte Estudiantil en Colombia".

El Congreso de la República

DECRETA:

TITULO I

Disposiciones Generales

Artículo 1º. La presente ley se fundamenta en los principios consagrados en la Constitución Política de Colombia, tales como el derecho a la educación como servicio público con función social; en los derechos fundamentales de los menores; en el compromiso estatal para afianzar el adecuado cubrimiento del servicio y en la garantía que le corresponde al Estado para asegurar a los menores las condiciones necesarias para su acceso y permanencia en el sistema educativo.

Artículo 2º. *Objeto.* Establécese como complemento de los fines de la educación dentro del servicio público educativo, el subsidio de Transporte Estudiantil, que beneficiará a los estudiantes matriculados a nivel urbano y rural, en todas las instituciones estatales de educación formal básica y media.

Artículo 3º. Para efecto de la aplicación de la presente ley adoptanse, en su parte pertinente, los principios rectores del transporte regulados por la Ley 105 de 1993; el Código Educativo Nacional y el reconocimiento dado a la educación y al transporte como servicios públicos bajo la regulación del Estado.

Artículo 4º. Para todos los efectos legales se adoptan las clasificaciones y definiciones reguladas para los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros municipal y por carretera cuyo campo de acción es: metropolitano, suburbano, periférico, urbano, veredal, interdepartamental o intermunicipal y el medio de transporte fluvial.

TITULO II

Del Subsidio de Transporte Estudiantil en Colombia

Artículo 5º. Para todos los efectos legales, entiéndase por Subsidio de Transporte Estudiantil, el recurso que será entregado por las entidades territoriales, a través de sus Representantes Legales, a los estudiantes de educación básica y media, que pertenezcan a la población más pobre y vulnerable del país y que necesariamente deban causar gastos por concepto de transporte urbano o rural, desde su residencia hasta el sitio donde se localiza la institución estatal o de ésta a su domicilio.

Artículo 6º. El Subsidio de Transporte Estudiantil establecido por la presente ley operará de acuerdo con la discrecionalidad que corresponde a las entidades territoriales para su implantación e implementación en el área de su jurisdicción, de conformidad con su aprobación y asignación de recursos presupuestales por parte de las Asambleas Departamentales y/o los Concejos Distritales o Municipales, según sus facultades y competencias.

Parágrafo. La discrecionalidad a que se refiere el presente artículo faculta a cada Departamento, al Distrito Capital, a los Distritos Especiales, Areas Metropolitanas, Municipios, Territorios Indígenas, Regiones, Provincias y a cualquiera otra forma de división territorial que se llegare a crear con posterioridad a la expedición de la presente ley, para que en forma independiente al resto de entidades territoriales, adopte y establezca el Subsidio de Transporte Estudiantil en el área de su jurisdicción.

Artículo 7º. El Subsidio de Transporte Estudiantil se reconocerá y pagará a los estudiantes matriculados en los grados de educación básica y media que cumplan los requisitos señalados en la presente ley, durante su permanencia en las instituciones estatales de educación formal.

Parágrafo. El Subsidio de Transporte Estudiantil se reconocerá exclusivamente en los días en que el estudiante acude a la institución estatal de educación formal. Para su pago, las entidades territoriales deberán adoptar los mecanismos que permitan efectuar la inspección y vigilancia que compruebe que el educando incurre en gastos por concepto de transporte.

TITULO III

De los Requisitos Básicos y Postulación para la obtención del Subsidio de Transporte Estudiantil en el País

Artículo 8º. Podrán ser beneficiarios del Subsidio de Transporte Estudiantil, aquellos educandos de hogares cuyas viviendas se encuentren clasificadas dentro de los estratos I, II o III, en la estratificación socioeconómica adoptada en cada Departamento, Distrito o Municipio y que se postulen para recibir el subsidio, por carecer de recursos suficientes para cubrir oportunamente los costos de transporte que demandan los desplazamientos a las instituciones educativas, como lo señala la presente ley.

Artículo 9º. El Subsidio de Transporte Estudiantil se reconocerá únicamente a los estudiantes de educación básica y media, matriculados en jornada diurna y exclusivamente durante la vigencia del calendario académico anual, definido conforme a las condiciones económicas regionales y a las tradiciones de las instituciones educativas estatales de educación formal.

Parágrafo. No podrán ser beneficiarios del Subsidio de Transporte Estudiantil a que se refiere la presente ley, aquellos estudiantes, cuyas instituciones estatales de educación formal hayan accedido a recursos de cofinanciación para la adquisición de buses u otros medios de transporte y/o en cualquier modalidad presten directa y/o gratuitamente servicios de transporte escolar.

Artículo 10. La postulación para efectos de la obtención del Subsidio de Transporte Estudiantil, que contempla la presente ley, la realizará el Representante Legal de dicho estudiante en el momento de la matrícula, mediante un formato previamente elaborado y presentado a la institución educativa respectiva.

Parágrafo. La postulación por sí sola no concede el derecho a obtener el beneficio del Subsidio de Transporte Estudiantil.

Artículo 11. El pago mensual del subsidio se efectuará por conducto de los Representantes Legales a los estudiantes, mediante cheque o dinero en efectivo expedido por la Tesorería Distrital o Municipal.

TITULO IV

Cuantía y Financiación del Subsidio de Transporte Estudiantil en Colombia

Artículo 12. El Subsidio de Transporte Estudiantil será equivalente al cincuenta por ciento (50%) de la cuantía fijada a nivel nacional como Auxilio Patronal de Transporte para los servidores públicos y los trabajadores particulares u oficiales que devengan un salario básico mensual hasta de dos (2) veces el salario mínimo legal mensual.

Artículo 13. El Subsidio de Transporte Estudiantil se reconocerá por mensualidades anticipadas y se reajustará de conformidad con lo fijado por el Gobierno Nacional para incrementar el Auxilio Patronal de Transporte.

Artículo 14. Para la financiación del Subsidio de Transporte Estudiantil, de acuerdo con sus facultades, la entidad territorial que opte por su implantación en el área de su jurisdicción, estudiará y aplicará las condiciones, responsabilidades y funciones que en materia social y descentralización de la educación se contemplan en las normas orgánicas sobre la distribución de competencias y la distribución de recursos según los artículos 356 y 357 de la Constitución Política.

Artículo 15. La entidad territorial que implante el Subsidio de Transporte Estudiantil podrá, por conducto de las Asambleas Departamentales y los Concejos Distritales y/o Municipales, apropiar dentro de su respectivo presupuesto, las partidas destinadas para tal fin, comprometiéndose las fuentes de ingresos departamentales, distritales y/o municipales, que como ingresos tributarios, no tributarios u otros ingresos, así se aprueben, en los términos definidos por el Estatuto Tributario, las normas tributarias y el Régimen Municipal.

Parágrafo. En todos los casos, las autoridades territoriales deberán observar los criterios de focalización de los servicios sociales y el contenido de la presente ley.

Artículo 16. Corresponde a las Secretarías de Educación Departamental, Distrital o Municipal o a los organismos que hagan sus veces con el apoyo de los Consejos Académicos de las instituciones de educación formal estatal, identificar en su jurisdicción la población potencial de educandos que reúnen los requisitos para ser beneficiarios del Subsidio de Transporte Estudiantil.

Parágrafo. En aquellos municipios donde no exista Secretaría de Educación Municipal, estas funciones serán ejercidas por el Alcalde, asesorado por los Rectores de los establecimientos estatales de educación formal que funcionan en su jurisdicción.

Artículo 17. Las Secretarías de Hacienda y Educación Departamental y/o Distrital velarán para que los planes de descentralización; Sectorial Anual de Desarrollo Educativo y Anual de Inversión del Sector, incluyan los recursos presupuestales que las Asambleas Departamentales y/o los Concejos Distritales o Municipales hayan aprobado en su jurisdicción para el pago del Subsidio de Transporte Estudiantil, los cuales deben concordar con los planes de Desarrollo e Inversión Nacional, Departamental, Distrital y/o Municipal.

TITULO V

Disposiciones Generales

Artículo 18. En las entidades territoriales, las autoridades competentes, obrando de conformidad con las características poblacionales y culturales de su jurisdicción, podrán ampliar la cobertura del Subsidio de Transporte Estudiantil a las otras modalidades de atención educativa.

Artículo 19. Durante los seis meses siguientes a su sanción, el Ministerio de Educación Nacional reglamentará el contenido de la presente ley, en ejercicio de su misión para garantizar el adecuado cubrimiento del servicio público de la educación.

Tal reglamentación integrará el contenido de esta ley con las políticas, metas y programas incluidos en los Planes de Desarrollo Educativo a nivel Nacional, Departamental y Municipal y establecerá los procedimientos y demás aspectos que se cumplirán en los planteles estatales de educación formal para la selección de beneficiarios y la aplicabilidad de la presente ley.

Artículo 20. Antes de la iniciación de un nuevo período académico y una vez aprobados los Planes Sectoriales Anuales de Desarrollo Educativo y anuales de Inversión del Sector, en aquellas entidades territoriales, cuyas Asambleas Departamentales y/o Concejos Distritales y/o Municipales hubieren destinado recursos presupuestales para el pago del Subsidio de Transporte Estudiantil; por conducto de las Secretarías de Educación Departamental y/o Distrital, o los organismos que hagan sus veces comunicarán a las Secretarías de Educación Municipal, el monto y cantidad de cupos que se cubrirán en su jurisdicción.

A su vez, dichas Secretarías de Educación Municipal informarán a cada Consejo Académico de las instituciones estatales de educación formal, a nivel urbano o rural, los cupos aprobados a ese plantel mediante los cuales se beneficiarán los alumnos allí matriculados.

Artículo 21. Los Consejos Académicos de las instituciones estatales de educación formal básica y media evaluarán el cumplimiento de los requisitos de los postulantes; clasificarán a los potenciales beneficiarios en orden de prioridad según las condiciones de vulnerabilidad y pobreza y, conforme con esa clasificación y los cupos asignados a su plantel irán determinando anualmente a los beneficiarios del Subsidio de Transporte Estudiantil.

Artículo 22. Las facultades de fiscalización y control que garanticen la protección, equidad en la distribución de los subsidios, el uso honesto, la eficacia y eficiencia de la utilización de los recursos económicos involucrados en el desarrollo de la presente ley, corresponderá a las autoridades territoriales según sus funciones y competencias y harán parte de los sistemas de control interno implantados para el sector educativo.

El control fiscal posterior será ejercido por la respectiva contraloría departamental, distrital o municipal, donde la hubiere y la Contraloría General de la República de conformidad con lo establecido por la Constitución Política y la Ley 42 de 1993.

Artículo 23. Para efectos del cumplimiento del objeto de esta ley, corresponde al Ministerio de Educación Nacional, el seguimiento, control y evaluación de gestión, de resultados e impacto del Subsidio de Transporte Estudiantil a nivel nacional y territorial.

Artículo 24. La inspección y vigilancia para el cumplimiento del objeto de la presente ley corresponderá a las facultades y competencias constitucionales de la administración educativa, ejercidas por las autoridades del nivel nacional sobre las del nivel departamental y del Distrito Capital, por las autoridades del nivel departamental sobre las de orden distrital y municipal y por esta últimas sobre las instituciones educativas.

Parágrafo. La inspección y vigilancia por parte de la ciudadanía, se ejercerá a través de su participación en las Juntas Departamentales, Distritales y Municipales de Educación y en los Foros Educativos convocados a nivel Nacional, Departamental, Distrital o Municipal.

Artículo 25. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional garantizará la difusión del contenido y alcance de la presente ley, dándolo a conocer en todo el territorio nacional a la comunidad en general, a las entidades territoriales y principalmente a la población estudiantil de los establecimientos estatales de educación formal.

Artículo 26. *Vigencia.* La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias, en especial el artículo 5º de la Ley 18 de 1958.

Presentado a consideración del honorable Congreso de la República,

Juan José Medina Berrío

Representante a la Cámara

Santa Fe de Bogotá, D.C., 3 de marzo de 1997.

EXPOSICION DE MOTIVOS

I. Consideraciones Generales

Desde los albores de la República, la educación ha sido reconocida como el principio fundamental de la más sólida base de la libertad de los pueblos. Así la concibió Rousseau, la emuló Simón Rodríguez y la desarrolló como propósito el General Simón Bolívar, bajo la guía de éstos. Pocas semanas después de la Batalla de Boyacá, el Libertador gestó la educación pública al expedir un Decreto ordenando convertir un convento abandonado, en colegio para la enseñanza a niños pobres y huérfanos.

En 1826 el General Santander señaló la insignificancia que representaban las dificultades y obstáculos por los que atravesaba la nación, respecto del interés principal de la educación.

Esos hechos cimentaron la importancia que tiene la educación dentro de los principios rectores de la Constitución Política de Colombia y han originado un vasto entorno normativo del cual merecen especial mención las Leyes 43 de 1975, denominada Ley de Nacionalización de la Educación y 115 de 1994 o Ley General de Educación, disposiciones a partir de las cuales se consideró a la educación como un derecho de los ciudadanos y un servicio público que busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica y a los demás bienes y valores de la cultura.

El país en la última década ha tenido que afrontar los procesos de cambio que se han adaptado paulatinamente a los nuevos contextos, modernización de las formas de vida y progresivo avance de la ciencia y el conocimiento por el que atraviesan las naciones a nivel mundial. En la contemporaneidad de ese entorno, análogamente, la legislación que regulaba los aspectos socioeconómicos del país ha ameritado contextualizarse a esos nuevos procesos, introduciendo cambios a todo nivel, dentro de los cuales la descentralización y la modernización del Estado son pilares de la nueva dinámica impuesta.

A la par con las normas proferidas para los otros sectores, es indudable la preeminencia que la nueva coyuntura da a la Ley 115 de 1994. Es por su conducto, como se lograron potenciar y regular 45 artículos de la Constitución Nacional inherentes a la función social que le corresponde al servicio público educativo y es a partir de ella que la educación fue reconocida como un derecho ciudadano para alcanzar el conocimiento, el respeto a los derechos humanos, a la paz y a la democracia.

Los Planes Nacionales de Desarrollo aprobados en los períodos 1990-1994 y 1995-1998 han asumido, con base en esa norma, el compromiso que le corresponde al Estado, a la sociedad y a la familia en su responsabilidad con la educación como elemento fundamental que determina la fuerza de una nación y su posibilidad de avanzar certeramente hacia el progreso.

Fundamentado en lo anterior, con la convicción de que la educación es el elemento básico para el avance del país a través del conocimiento y la cultura y una de sus mayores necesidades, someto a estudio y consideración del Congreso de la República el presente proyecto de ley; propendiendo beneficiar por su conducto a la niñez y a la juventud que hoy crece en las áreas urbana y rural de cada municipio y recibe su enseñanza en establecimientos estatales de educación formal.

Mediante esta iniciativa planteo al Estado una alternativa que le permite cumplir los preceptos constitucionales que le competen en cuanto a las garantías que debe brindar a los derechos fundamentales de los niños; sobre el adecuado cubrimiento del servicio educativo y básicamente sobre las condiciones necesarias para el acceso y permanencia de los menores en el sistema educativo.

El Proyecto de ley tiene como objeto central establecer el Subsidio de Transporte Estudiantil en el territorio nacional, complementando los fines de la educación y la política social desarrollada en los últimos lustros. Se plantea eslabonando los criterios de focalización con que se está beneficiando a la población más pobre y vulnerable y correlaciona los derechos de los menores con los apartes inherentes al tema educativo que se incluyen en la Constitución Política de Colombia.

La formulación de esta propuesta reconoce que el estado social de derecho exige del legislador y del gobierno atención preferencial a la

satisfacción de las demandas de su población y que el derecho fundamental a la educación, no es un derecho de aplicación inmediata. Admite que su efectividad está condicionada progresivamente al adelanto legislativo, al avance de la política social del Estado y al desarrollo económico y social de la nación.

Los alcances y resultados que con relación a lo anterior se han obtenido en el último decenio, aplicando la Constitución Política al sector educativo, soportan la factibilidad del contenido del proyecto de ley y brindan elementos suficientes para implantar la propuesta a nivel nacional.

Su contenido enfatiza sobre el principio de igualdad de oportunidades para mantener y promover un orden justo, en una sociedad que además de condiciones de pobreza, denota iniquidad distributiva de recursos y deficiencias estatales en cuanto a cobertura y calidad. Además considera que la igualdad de oportunidades es no sólo condición necesaria de la democracia constitucional contemporánea, sino parte consustancial del Estado social en que se ha transformado Colombia e implica no sólo la ausencia de discriminaciones, sino también la ayuda efectiva y eficaz a quienes se encuentren en condiciones de inferioridad o desventaja.

En el sentido descrito orienta su articulado al desarrollo del beneficio social y apoyo que representa un subsidio de transporte en aquellas familias en que los estudiante no cuentan con los recursos económicos suficientes para atender los gastos de transporte requeridos en sus desplazamientos a la institución estatal o viceversa y por tal razón se ven obligados a interrumpir la continuidad de su educación básica.

El conjunto de la iniciativa armoniza la base legal que la sustenta, sin limitarse al análisis de la normatividad proferida para el sector educativo; para ello, encadena sistemáticamente aquellas disposiciones que le son concurrentes en materia de: transporte, descentralización administrativa, competencias, régimen municipal, estatuto tributario, etc.

Integran ese marco legal las Leyes 18 de 1958, 15 de 1959, 60 y 105 de 1993, 115, 136 y 152 de 1994, 188 y 223 de 1995; los Decretos Reglamentarios en cada caso; los Acuerdos por la Educación; el Programa de Desarrollo para el Sector Educativo; el Plan Decenal de Desarrollo Educativo y los fundamentos de los Planes de Desarrollo Nacional, Departamental, Distrital y Municipal; tanto como el Decreto 624 de 1989 y sus disposiciones complementarias o modificatorias, mediante las cuales se expide el Estatuto Tributario.

II. Antecedentes

Mediante la Ley 18 de 1958, la Administración Lleras Camargo estableció un subsidio de transporte para empleados y obreros oficiales y trabajadores particulares. Tal norma, aún vigente, fue complementada por la Ley 15 de 1959, fijando a cargo de los patronos el pago del transporte desde el sector de su residencia hasta su sitio de trabajo. Dichas normas gestaron el actual Auxilio Patronal de Transporte.

Inicialmente concebido como Auxilio de Transporte, sobre él se efectuaron varias modificaciones acerca de su reconocimiento y pago. Actualmente es considerado como un derecho de los servidores públicos y los trabajadores particulares que devengan un salario mensual básico hasta de dos (2) veces el salario mínimo legal mensual.

Desde que fue establecido, el gobierno lo reajusta anualmente, fijándole una tarifa básica mensual, que para 1996 está determinada en \$14.043. Este pago deben hacerlo directamente al trabajador, todos los empleadores y empresas, sin consideración al capital que posean.

La misma Ley 18 de 1958 estableció para los estudiantes, un tarifa especial, la cual fue contemplada en su artículo 5º, bajo los siguientes términos:

“Para los estudiantes de planteles educativos que no estén dotados de servicio escolar de buses se establecerán tarifas especiales que, en ningún caso, podrán exceder del cincuenta por ciento (50%) del valor de las que rijan para los demás pasajeros. Para que este artículo tenga cumplido efecto se celebrarán convenios entre las empresas de vehículos colectivos de servicio público urbano y los referidos establecimientos docentes. Cualquier rectificación de tarifas quedará sometida a la aceptación por parte de las empresas de transporte urbano de la condición que en este artículo se establece”.

Lo anterior permite deducir que la intención gubernamental concedió igual importancia a los gastos de transporte demandados por los empleados y trabajadores en los desplazamientos a sus sitios de trabajo; como la que representaban esos mismos gastos para los estudiantes al trasladarse a sus instituciones académicas. Por el contenido de la Ley 18 de 1958 y el objetivo propuesto en este proyecto de ley, ésta se convierte en la brújula que guía la estructura expuesta en esta iniciativa.

En la práctica y hasta la fecha, la actitud gubernamental asumida con relación a los beneficios establecidos en las normas citadas, registra comportamientos antagónicos. Mientras el auxilio de transporte para los empleados y trabajadores logró consolidarse, el correspondiente a los estudiantes fue relegado y tratado discursivamente, con efímeras respuestas que lo desarrollaron esporádicamente.

Una de las pocas oportunidades en que la tarifa especial para transporte estudiantil fue puesta en práctica, se registró según Decreto 008 de 1969, por el cual se creó el auxilio de transporte urbano colectivo, denominado “Servicio Estudiantil”, que buscaba beneficiar a todos los alumnos de educación media y superior de establecimientos oficiales o particulares, con licencia del Ministerio de Educación Nacional u otra dependencia legalmente autorizada.

Con tal experiencia se adoptó el beneficio a los educandos, empleando tiquetes expedidos por el Ministerio de Educación Nacional, que se entregaban en los planteles educativos y allí a los alumnos matriculados en los grados citados. Los tiquetes, que tenían cada uno una suma previamente fijada, servían como medio de pago parcial del valor del pasaje y eran entregados por el estudiante, junto con el excedente de la tarifa, al abordar y cancelar el servicio público de transporte.

Dicha modalidad fue regulada para las principales ciudades del país, entregando a cada alumno (90) tiquetes al mes, en los períodos laborales escolares. Con ella, durante parte de 1969, tiempo en el que operó, pudieron beneficiarse alrededor de 100.000 alumnos de las principales ciudades del país. Se ejecutaron por este concepto, cerca de \$15.000.000., con cargo al Ministerio de Obras Públicas, por conducto de la Corporación Financiera de Transporte, entidad encargada de redimir los tiquetes a los transportadores.

No obstante, en el país se registran con el mismo propósito, otras iniciativas, aplicadas brevemente en tiempo y cobertura. Han sido cumplidas aisladamente y sin continuidad, acorde con la intención de algunos Alcaldes y Concejos Municipales, limitando sus beneficiarios a la jurisdicción de las ciudades donde funcionó.

Al expedirse las Leyes 105 de 1993 y 115 de 1994, se reiteró la importancia que tienen los gastos de transporte sobre la población estudiantil y el impacto que causan esas erogaciones en los recursos de las familias a las que pertenecen. Dichas normas, con relación al objeto de este proyecto de ley, contemplan lo siguiente:

a. *Ley 105 de 1993*: “por la cual se dictan disposiciones básicas sobre transporte, se redistribuyen las competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales y se reglamenta la planeación en el transporte”.

Reconoce al transporte como un servicio público bajo la regulación del Estado. Con relación a un beneficio de subsidio de transporte estudiantil, contempla:

Artículo 3º, literal 9º: “... De los subsidios a determinados usuarios. El Gobierno Nacional, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán establecer subsidios a favor de estudiantes, personas discapacitadas físicamente, de la tercer edad y atendidas por servicios de transporte indispensables, con tarifas fuera de su alcance económico. En estos casos, el pago de tales subsidios será asumido por la entidad que lo establece la cual debe estipular en el acto correspondiente la fuente presupuestal que lo financie y una forma de operación que garantice su efectividad. Los subsidios de la Nación sólo se podrán canalizar a través de transferencias presupuestales”.

Artículo 39. “...Delegación de funciones de las Asambleas en los Concejos Municipales. En desarrollo de lo dispuesto en el artículo 301 de la Constitución Política, las Asambleas Departamentales podrán delegar en los Concejos Municipales las atribuciones establecidas en el artículo 300, numerales 1º y 2º, referentes a la reglamentación del transporte..., dentro de los lineamientos de la presente ley”

Artículo 44. "Planes Territoriales. Los planes de transporte e infraestructura de los departamentos harán parte de sus planes de desarrollo y serán elaborados y adoptados por su autoridades competentes.

Los planes de transporte e infraestructura de los distritos y municipios harán parte de sus planes de desarrollo".

b. Ley 115 de 1994: "por la cual se expide la Ley General de Educación".

Artículo 103. "Otorgamiento de Subsidios y Créditos. El Estado creará subsidios y créditos a la demanda educativa para ser otorgados a las familias de menores ingresos económicos, destinados al pago de los gastos escolares de los educandos tales como matrícula, pensiones, uniformes, transporte, textos y materiales educativos, que aquellas efectúen en establecimientos educativos estatales o privados".

Artículo 187: "Cofinanciación de transporte escolar... El Fondo de Cofinanciación para la Inversión Social -FIS- podrá cofinanciar, con los municipios, programas de adquisición de buses u otros vehículos de transporte para la movilización de estudiantes, así como los costos necesarios para la prestación del servicio de transporte escolar".

III. Generalidades de la Problemática del Sector Educativo

Puede afirmarse que el país en la actualidad, paga a un alto precio, el descuido en que sumió al sistema educativo en las últimas décadas. Entre otros aspectos, la asignación insuficiente de recursos y la no consideración de la educación como estrategia prioritaria para formar a las generaciones presentes, han llevado a Colombia a poseer los altos índices de violencia que hoy recorren sus campos y ciudades.

Ese descuido de la centralización que caracterizó al sistema durante tantos años, germinó en la situación que hoy experimenta el país. Convivimos con una cotidianidad alterada por fenómenos socioeconómicos, caracterizados por inseguridad, delincuencia, drogadicción, búsqueda de alternativas para la fácil obtención de dinero, prostitución, alcoholismo, embarazo precoz, etc, y en general una problemática violenta, en la cual los menores y la juventud poseen una amplia participación.

Aún contando con un entorno difícil, como el que se registra, es imperativo impulsar la recuperación del tiempo perdido, desarrollando el contenido de la Carta Política, las metas y directrices de las Políticas Social y Educativa y la obligación que recae en el Estado, la Sociedad y la familia, como responsables de la educación.

Los resultados que esperaban las políticas contenidas en los Planes Nacionales de Desarrollo: "La Revolución Pacífica" y "El Salto Social", aún distan mucho de alcanzar las metas para la educación, la juventud y la problemática social. No obstante, en ellos, en la Constitución Política, en la Descentralización Administrativa, la Modernización del Estado y en el vasto contenido de las disposiciones que han regulado los cambios que orientan al nuevo país, se dispone de los elementos básicos que cimentan la educación como eje fundamental del desarrollo económico, político y social.

El Proyecto de ley, para su formulación, se apoya en tales elementos y los desarrolla según su objeto, combinándolos con las conclusiones de la Misión Ciencia, Educación y Desarrollo. Considera la política para el sector, expuesta en el documento Conpes 2738 de 1994, en el Plan Nacional de Desarrollo, en la Ley 188 de 1995 y en el Salto Educativo.

La Propuesta abarca un estudio de los principales indicadores del sector educativo, la información oficial del Ministerio de Educación Nacional y la problemática social referente a su objeto. De ellos, se exponen a continuación los más relevantes, por concluir que ellos aportan argumentos suficientes, para dar consistencia al conjunto de la iniciativa:

- La cobertura de la educación básica primaria alcanza al 88% de la población en edad escolar de ese nivel. En secundaria básica, sólo se atiende el 50% de esa población.

- El Gasto Público en educación del país, equivale al 3.1% del PIB, siendo inferior al de: Chile, Venezuela, Panamá y Brasil y superior al registrado en Uruguay, Perú, Ecuador y Bolivia.

En los países industrializados, ese gasto se sitúa por encima del 7.0% del PIB, tal como ocurre en Estados Unidos, Canadá, Noruega, Japón y Francia.

- En Colombia los gastos anuales por estudiante, provenientes de recursos estatales, son inferiores a los causados por la mayoría de países latinoamericanos.

- Los indicadores de eficiencia del sistema educativo, tales como repitencia, promoción, deserción y calidad, registran bajos niveles.

- El Promedio de escolaridad nacional está en 5.5 años. Gubernamentalmente se ha fijado como meta, elevarlo a los 6,9 años.

- La calidad de la educación muestra desequilibrios significativos, tanto entre zonas urbanas y rurales, como entre planteles públicos y privados, con diferencias considerables entre las distintas regiones.

- La jornada escolar es insuficiente. Mientras en Japón cada estudiante recibe 1.500 horas de clase anualmente, en Europa 1.300, 1.200 en Corea y 1.100 en Estados Unidos; en Colombia cada estudiante recibe un promedio de 680 horas.

- De cada cien niños que ingresan al sistema educativo en el país, 60 terminan quinto grado y sólo 40 de ellos lo hacen en cinco años. Únicamente 30 de quienes ingresaron al primer grado, culminan la educación básica y de estos sólo 7 lo hacen sin repetir año.

- Las tasas de repitencia son altas, registrando un promedio del 15.8% por grados, éstas se discriminan de la siguiente forma: Primer grado: 25.5%; Segundo grado: 6.1%; Tercer grado: 11.5%; Cuarto grado: 10.1%; Quinto grado: 11.7%; Sexto grado: 24.1%; Séptimo grado: 21.0%; Octavo grado: 18.3%; Noveno grado: 12.7%.

- La dificultad más grave que presenta el sector educativo es la inadecuada retención de estudiantes en el sistema, especialmente para los niños de familias de bajos ingresos.

- La tasa de deserción escolar supera el 35%. únicamente el 30% de quienes ingresan al primer grado culminan su educación básica en los nueve grados que la componen.

El comportamiento de la tasa de deserción en los grados de educación básica es el siguiente: Primer grado: 2.6%; Segundo grado: 6.8%; Tercer grado: 10.3%; Cuarto grado: 10.1%; Quinto grado: 16.3%; Sexto grado: 13.7%; Séptimo grado: 11.2%; Octavo grado: 10.2%; Noveno grado: 8.5%.

- La cobertura de la educación básica secundaria, siendo inferior a la de básica primaria, se agudiza en las zonas rurales y en los grupos poblacionales de menores ingresos.

El país está compuesto por 33.109.840 habitantes, de éstos, el 24.80% corresponden a la población estudiantil matriculada en instituciones educativas estatales y particulares con 8.211.867 alumnos que pertenecen a los grados de educación básica y media vocacional.

- Según informes del Ministerio de Educación Nacional, a 1994, los 8.211.867 alumnos que pertenecían a la población estudiantil matriculada en los tres niveles que integran la educación formal, se distribuían de la siguiente forma:

TOTAL DE ALUMNOS MATRICULADOS POR NIVELES Y SECTORES EDUCACION FORMAL

Nivel	Total alumnos	%	1994	
			Sector oficial %	Sector privado %
Preescolar	627.702	7.6	45.1	54.9
Básica Primaria	4.648.335	56.6	81.3	18.2
Básica Secundaria y Media Vocacional	2.935.830	35.7	63.1	36.9
TOTAL	8.211.867	99.9		

FUENTE: Ministerio de Educación Nacional, septiembre de 1995.

- Del total anterior, el 77% perteneció a estudiantes localizados en el sector urbano, con 6.341.800 alumnos. El sector rural lo integraron 1.870.067 educandos, que representaron el 23%. Por niveles, en las áreas urbana y rural, la distribución de alumnos matriculados, fue la siguiente:

**ALUMNOS MATRICULADOS EN ZONAS URBANAS
SEGUN NIVELES
1994**

Nivel	Total Alumnos	%
Pre - Escolar	575.864	9.08
Básica Primaria	3.029.485	47.77
Básica Secundaria y Media Vocacional	2.736.451	43.15
Total	6.341.800	100.00

FUENTE: Ministerio de Educación Nacional, septiembre 1995.

**ALUMNOS MATRICULADOS EN ZONAS RURALES
SEGUN NIVELES
1994**

Nivel	Total Alumnos	%
Pre - Escolar	51.838	2.78
Básica Primaria	1.618.850	86.56
Básica Secundaria y Media Vocacional	199.379	10.66
Total	1.870.067	100.00

FUENTE: Ministerio de Educación Nacional, septiembre 1995.

Las variables educativas, indican que la educación básica primaria fue impartida durante 1994, en 46.458 establecimientos, de los cuales, 41.019 correspondían a instituciones educativas estatales, 33.128 localizadas en zonas urbanas y 7.891 en áreas rurales. Los 5.439 establecimientos no oficiales, se localizan, 5.132 en zona urbana y 307 en la parte rural.

La educación básica secundaria y media vocacional se impartió en 7.189 establecimientos, 3.909 pertenecientes al sector oficial y 3.280 al sector no oficial. Las instituciones estatales se localizaron: 2.758 en las áreas urbanas y 1.151 en las rurales. Por su parte, las no oficiales se ubicaron: 3.132 en el sector urbano y 148 en el rural.

La composición de alumnos matriculados en educación básica primaria, básica secundaria y media vocacional, por sectores y zonas, durante 1994, arrojó la siguiente información:

**ALUMNOS MATRICULADOS
EDUCACION BASICA PRIMARIA
POR SECTORES Y ZONA
1994**

Sector y Zona	Alumnos Matriculados	%
Total Oficial		3.779.532
81.3		
Oficial Urbano	2.188.947	47.1
Oficial Rural		1.590.585
34.2		
Total no Oficial	868.803	18.7
No Oficial Urbano	840.538	18.1
No Oficial Rural	28.265	0.6
Total	4.648.335	100.0

FUENTE: Ministerio de Educación Nacional, septiembre 1995.

**ALUMNOS MATRICULADOS
EDUCACION BASICA SECUNDARIA Y MEDIA VOCACIONAL
POR SECTORES Y ZONA
1994**

Sector y Zona	Alumnos Matriculados	%
Total Oficial	1.853.661	63.1
Oficial Urbano	1.677.037	57.1
Oficial Rural	176.624	6.0
Total no Oficial	1.082.169	36.9
No Oficial Urbano	1.059.414	36.1
No Oficial Rural	22.755	0.8
Total	2.935.830	100.0

FUENTE: Ministerio de Educación Nacional, septiembre 1995.

IV. Justificación.

Conforme se ha expuesto, esta iniciativa se somete a consideración del Congreso de la República, con miras a trasladar al marco legal una necesidad de la sociedad colombiana, en respuesta a los derechos de los menores y a los preceptos constitucionales proferidos para la comunidad estudiantil, que representa una cuarta parte de la población nacional.

En conjunto de lo descrito argumenta una alternativa que se ajusta a las necesidades de los educandos, y con visión de futuro, éstos son considerados en la iniciativa, como los actores fundamentales para alcanzar el cambio y la transformación del país, en busca de la construcción de una sociedad orientada al progreso y desarrollo político, económico y social.

Por consiguiente, la propuesta eslabona el contenido de lo expuesto y lo convierte en una respuesta a los objetivos nacionales que propenden elevar el promedio de escolaridad de los colombianos y la permanencia en el sistema, por lo menos hasta el noveno grado, de todos los estudiantes que ingresan a la educación básica.

Además, fortalece y apoya la intención estatal de buscar la equidad del sistema educativo, facilitando las oportunidades de acceso y permanencia de un mayor número de estudiantes de escasos recursos en la educación básica y media.

Dentro del propósito de la iniciativa sobresale como planteamiento central, el establecimiento del Subsidio de transporte Estudiantil, como una discrecionalidad que puede ser adoptada gradualmente en las entidades territoriales, hasta que la comprobación de su eficiencia y la bondad de sus objeto social permita cubrir a la totalidad de los educandos matriculados en los niveles de educación básica y media.

Mediante el objeto del Proyecto de ley, la Nación, los departamentos, distritos y municipios y especialmente, la población estudiantil albergada para su formación en las instituciones estatales, disponen de una alternativa que responde a la dificultad que el Gobierno definió como la más grave para el sector: la inadecuada retención del estudiante dentro del sistema.

Las dificultades para retener a los estudiantes dentro del sistema, registran causas de diverso origen. Una de ellas, si no la más preeminente, es la deserción escolar, por cuyo efecto se registra un abandono de la educación, que alcanza un promedio del 35% de los alumnos que adelantan su enseñanza básica.

Estudios especializados demuestran que la insuficiencia de recursos económicos para atender los gastos de transporte escolar, tienen una amplia participación dentro de las causales de deserción escolar.

La población en general gasta en transporte una considerable parte de su presupuesto mensual. Para la mayoría y especialmente para quienes habitan las grandes ciudades o municipios, el pago de transporte en sus diversas modalidades es un gasto imposible de sustituir o disminuir. Como gasto, tal servicio público siempre tendrá efecto directo en la economía familiar, por su necesidad e insustituibilidad; factor que se agrava, por el incremento periódico a que se someten sus tarifas.

Esta situación se complica aún más para aquellos hogares que a nivel urbano y rural pertenecen a la población de menores ingresos; que cuentan con estudiantes dentro de su núcleo familiar y que, en los desplazamientos de éstos, por efecto de la ubicación de la institución educativa donde estudian, necesariamente tienen que incurrir diariamente en gastos por tal concepto.

Por tal razón, en no pocos casos, la situación conlleva a las familias o a los educandos, cuando no se dispone de los recursos suficientes, a decidir entre la deserción escolar o la disminución del presupuesto familiar. No obstante, la economía familiar de los hogares que causan estos gastos, se impacta severamente, con la gradualidad de la tarifa vigente para el medio de transporte que deban utilizar los estudiantes en el centro urbano o rural al que pertenezcan; tanto como por la cantidad de alumnos que integren el respectivo hogar y requieran forzosamente de utilizar dicho servicio público.

El Proyecto de ley atiende a lo anterior, mantiene la equidad y cobertura del Subsidio que establece, lo ubica dentro de los criterios de focalización de los servicios sociales y es cauteloso al plantear una

alternativa que pueda recibir, de manera análoga, el trato de que fue objeto el contenido de la Ley 18 de 1958.

Para ello, puntualiza en las características y condiciones que deben reunir sus beneficiarios, cuales son:

- Estar matriculado en los sectores urbano o rural, en instituciones estatales de educación formal.

- Pertener a la población más pobre y vulnerable y de acuerdo a la clasificación socioeconómica de sus hogares, que los ubique en cualquiera de los estratos I, II o III.

- Recibir enseñanza en cualquiera de los nueve grados que componen la educación básica obligatoria, en los niveles de básica primaria y básica secundaria y en enseñanza media.

- Comprobar la causación de gastos por concepto de transporte urbano o rural de sus desplazamientos desde su residencia hasta la institución estatal donde cursan sus estudios y/o viceversa.

- Demostrar la indisponibilidad de recursos económicos suficientes para cubrir los gastos de transporte que demandan sus obligados desplazamientos.

El Subsidio de Transporte Estudiantil que se establece será equivalente al cincuenta por ciento (50%) de la cuantía fijada a nivel nacional como Auxilio Patronal de Transporte para los servidores públicos y los trabajadores particulares que devengan un salario básico mensual hasta de dos (2) veces el salario mínimo legal mensual; se reconocerá por mensualidades anticipadas y se reajustará de conformidad con las sumas fijadas por el Gobierno Nacional para el Auxilio Patronal de Transporte.

En su articulado se incluye el proceso y procedimiento para la efectividad del reconocimiento y pago, comprometiendo al tenor de la ley, la participación del sistema educativo y de los establecimientos educativos, en armonía con el cumplimiento de la normatividad proferida sobre los Planes Sectoriales Anuales de Desarrollo; Educativo y Anuales de Inversión del Sector; los cuales necesariamente deberán ser coherentes con los planes de Desarrollo e Inversión a nivel nacional, departamental, distrital y municipal y con el Régimen Municipal y el Estatuto Tributario.

En igual forma, acorde con la vigencia normativa, ajusta las facultades de fiscalización y control en las instituciones respectivas e incorpora la

participación ciudadana para ejercer la inspección y control a través de los órganos territoriales implantados por la ley General de Educación.

Presentado a estudio y análisis del honorable Congreso de la República.
Cordialmente,

Juan José Medina Berrío,
Representante a la Cámara.

Santa Fe de Bogotá, D. C., marzo 3 de 1997.

CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARIA GENERAL

El día 10 de marzo de 1997 ha sido presentado en este Despacho, el Proyecto de ley número 256 de 1997, con su correspondiente exposición de motivos; por el honorable Representante Juan José Medina Berrío.

El Secretario General,

Diego Vivas Tafur.

CONTENIDO

Gaceta número 43-Jueves 13 de marzo de 1997
CAMARA DE REPRESENTANTES

Págs.

OBJECIONES

Objeciones por razones de inconstitucionalidad e inconveniencia al Proyecto de ley número 31 de 1995 Cámara - 258 de 1996 Senado, por el cual se adiciona y reglamenta lo relacionado con las unidades inmobiliarias cerradas sometidas al Régimen de Propiedad Horizontal 1

PROYECTOS DE LEY

Proyecto de ley número 255 de 1997 Cámara, por medio del cual se adiciona el artículo 22 de la Ley 128 de 1994 1
Proyecto de ley número 256 de 1997 Cámara, por la cual se establece como complemento de los fines de la Educación Formal Básica y Media el Subsidio de Transporte Estudiantil en Colombia 2