



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)
IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVI - N° 364

Bogotá, D. C., lunes, 22 de mayo de 2017

EDICIÓN DE 20 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 273 DE 2017 CÁMARA

por medio de la cual se establecen los derechos de la mujer en trabajo de parto, parto y posparto y se dictan otras disposiciones” o “Ley de Parto Humanizado”.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto de la ley. La presente ley tiene por objeto garantizar los derechos de madres: a vivir el trabajo de parto, parto y posparto con libertad de decisión, consciencia y respeto, así como los derechos de los recién nacidos.

Artículo 2º. Ámbito de aplicación. La presente ley regirá para todo el Sistema General de Seguridad Social en Salud (SGSSS), a las Empresas Promotoras de Salud (EPS), a las Instituciones Prestadoras de Servicios (IPS), a las Empresas Sociales del Estado del nivel central o descentralizado, a los hospitales públicos o privados y a las entidades responsables de la prestación del servicio de seguridad social en salud de los regímenes especiales, tanto a los afiliados del régimen contributivo como subsidiado.

Artículo 3º. Toda mujer, en relación con el embarazo, el trabajo de parto, el parto y el posparto, tiene los siguientes derechos:

a) A ser informada sobre las diversas alternativas médicas de atención del parto, el riesgo materno y perinatal derivado del embarazo y las posibles complicaciones durante el proceso del parto, de cualquier tipo de procedimiento, pronóstico y atención del recién nacido; con el fin de que pueda optar libremente cuando existen diferentes alternativas;

b) A ser tratada con respeto, de manera individual y protegiendo su derecho a la intimidad y confidencialidad;

c) A ser considerada, en su situación respecto del proceso de nacimiento, como persona sana, de modo

que se facilite su participación como protagonista de su propio parto;

d) A recibir atención integral, adecuada, oportuna y eficiente, de conformidad con sus costumbres, valores y creencias;

e) A recibir asistencia psicosocial cuando así lo requiera;

f) A ser informada sobre la evolución de su parto, el estado de su hijo o hija y, en general, a que se le haga partícipe de las diferentes actuaciones de los profesionales;

g) A estar acompañada, por un familiar o una persona de su confianza y elección durante el trabajo de parto, parto y posparto. Bajo ninguna circunstancia se podrá cobrar para hacer uso de este derecho;

h) A tener a su lado a su hijo o hija durante la permanencia en el establecimiento sanitario, siempre que el recién nacido no requiera de cuidados especiales;

i) A ser informada, desde el embarazo, sobre los beneficios de la lactancia materna y recibir apoyo para amamantar;

j) A recibir asesoramiento e información sobre los cuidados de sí misma y del niño o niña;

k) A recibir información después del embarazo sobre los diferentes métodos de planificación familiar que estén acordes a su condición clínica;

l) A recibir, según el caso y de acuerdo a las posibilidades de existencia del recurso, analgesia o anestesia obstétrica adecuadamente aplicada por un Médico Especialista Anestesiólogo para buscar una maternidad segura, feliz, no traumática ni para la madre ni para el recién nacido;

m) A que, a partir de la semana 32 de gestación, los controles prenatales sean realizados en el sitio donde se atenderá el parto, a fin de obtener el reconocimiento y adaptación a la institución médica.

Artículo 4º. Todo recién nacido (a) tiene derecho:

- a) A ser tratado con respeto y dignidad;
- b) A ser inscrito en el Registro Civil de Nacimiento y afiliado al Sistema de Seguridad Social en Salud;
- c) A recibir los cuidados y tratamientos necesarios, acordes con su estado de salud y en consideración a la supremacía de sus derechos fundamentales;
- d) A tener a su lado a su madre durante la permanencia en la institución médica, siempre que el recién nacido o la madre no requiera de cuidados especiales;
- e) A que sus padres reciban adecuado asesoramiento e información sobre los cuidados para su crecimiento y desarrollo, así como de su plan de vacunación.

Artículo 5º. El incumplimiento de las disposiciones de la presente ley por parte de los profesionales de la salud, sus colaboradores o de las instituciones en que estos presten servicios, será considerado como falta a los fines sancionatorios, sin perjuicio de la responsabilidad civil o penal que pudiere corresponder.

Artículo 6º. La presente ley rige a partir de publicación.

Cordialmente,


CLARA ROJAS
 Representante a la Cámara
 Partido Liberal

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

FACULTAD DEL CONGRESO

El artículo 114 de la Constitución Política de 1991, determinó claramente que *Corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración*. Ahora, el artículo 150 determina que:

“Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:

1. Interpretar, reformar y derogar las leyes. (Sustrayado por fuera del texto)

TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El artículo 2º de la Ley 3ª de 1992, que definió las competencias de cada una de las comisiones constitucionales permanentes del Congreso de la República, estableció que:

Artículo 2º. Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes, encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia.

Las Comisiones Constitucionales Permanentes en cada una de las Cámaras serán siete (7) a saber:

Comisión Séptima.

Compuesta de catorce (14) miembros en el Senado y diecinueve (19) en la Cámara de Representantes, conocerá de: estatuto del servidor público y trabajador particular; régimen salarial y prestacional del servidor público; organizaciones sindicales; sociedades de auxilio mutuo; seguridad social; cajas de previsión social; fondos de prestaciones; carrera administrativa; servicio civil; recreación; deportes; salud, organizaciones comunitarias; vivienda; economía solidaria; asuntos de la mujer y de la familia.

I. Objeto del proyecto

La presente ley tiene por objeto garantizar los derechos de madres: a vivir el trabajo de parto, parto y posparto con libertad de decisión, consciencia y respeto, así como los derechos de los recién nacidos. Lo anterior quiere decir que este proyecto de ley tiene como objetivo principal proteger a las madres colombianas para que puedan gozar libremente de sus derechos y se garantice su protección necesaria para que puedan tener un parto y posparto seguro y con todas las condiciones necesarias.

Con el presente proyecto de ley, se busca:

1. Proteger a las madres en su trabajo de parto y posparto y garantizarles sus derechos.
2. Garantizar y proteger los derechos de los recién nacidos.
3. Imponer sanción por el incumplimiento de la presente ley, toda vez que se busca reducir la mortalidad materna en nuestro país y permitirles a las mujeres gozar de ambientes seguros en donde puedan tomar decisiones y sean tratadas con respeto.

II. Justificación

Esta iniciativa es pertinente en la medida que nuestro país está comprometido con los Objetivos de Desarrollo Sostenible planteados por la ODS, específicamente el Objetivo # 3 el cual dice lo siguiente: “Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades”. Esto quiere decir que para lograr el cumplimiento de este objetivo es necesario trabajar para reducir las cifras de mortalidad materna, en el entendido que la ODS afirma que: “para lograr el desarrollo sostenible es fundamental garantizar una vida saludable y promover el bienestar para todos a cualquier edad. Se han obtenido grandes progresos en relación con el aumento de la esperanza de vida y la reducción de algunas de las causas de muerte más comunes relacionadas con la mortalidad infantil y materna”¹. (sustrayado fuera de texto)

Según el Análisis de Situación de Salud (ASIS) Colombia, 2015 elaborado por el Ministerio de Salud:

“En el mundo cada día se producen aproximadamente 830 muertes de mujeres por causas relacionadas con el embarazo y el parto, casi todas en países en desarrollo y en su mayoría podrían ser evitadas.

En Colombia la mortalidad materna ha tendido al descenso a través del tiempo. Entre 2000 y 2003 se redujo en 27,1 muertes maternas por cada 100.000 nacidos vivos, con una razón que pasó de 104,9 a 77,8 muertes maternas por cada 100.000 nacidos vivos; aunque el cambio porcentual anual estimado de la razón (APC, por sus siglas en inglés) fue de -10,2, no fue significativo con un nivel de confianza del 95%. Entre 2003 y 2013, el indicador osciló entre 55,2 y 78,7 alcanzando el valor más bajo durante el último año, el APC fue de -2,3 siendo estadísticamente significativo.

Durante todo el periodo la reducción fue del 47,4%, lo que se traduce en 49,7 muertes por cada 100.000 nacidos vivos y el APC fue de -3,5, aunque no fue estadísticamente significativo. Se proyecta que si las condiciones se mantienen constantes, para el año 2021 la razón de mortalidad materna puede descender hasta 24,7.²

1 <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/health/>

2 <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/Biblioteca-Digital/RIDE/VS/ED/PSP/asis-2015.pdf>

Si bien cada año en Colombia se ha presentado una reducción de las muertes, la gran mayoría de ellas son evitables, especialmente porque la mayoría se presenta en regiones donde predominan las brechas sociales y la desigualdad.

En Colombia el 60% de la mortalidad materna se concentra en el 50% de la población más pobre multidimensionalmente y alcanza un índice de concentración de -017, es decir, que es una desigualdad a favor de los más favorecidos o mejor acomodados socioeconómicamente. El comportamiento es similar al hacer el análisis por índice de NBI.³

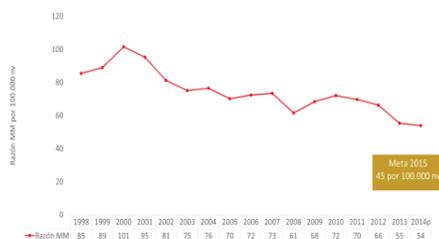
El año 2015 el periódico *El Tiempo* sacó un artículo alertando la situación crítica que sucede en regiones más pobres de nuestro país. “En el Análisis de la Situación de Salud en las Regiones (2013), del Ministerio de Salud, se encontró que en el 2011 el Chocó registró una tasa de 357,97 mujeres muertas por cada 100.000 nacidos vivos: casi siete veces el promedio nacional. En La Guajira el índice, ese año, fue de 166,85 mujeres muertas por cada 100.000 nacidos vivos (una y media veces más altas que la nacional); de hecho, en este departamento la tasa en lugar de disminuir, ha aumentado progresivamente desde el 2008”.⁴

Por las razones anteriormente expuestas es pertinente que en nuestro país contemos con una ley que garantice los derechos de las mujeres en su trabajo de parto y en el parto, así como a los recién nacidos, pues la mayoría de las muertes que se producen pueden ser evitables.

CIFRAS APROXIMADAS DE MUERTES MATERNAS EN COLOMBIA

| AÑO | TOTAL NACIDOS | MORTALIDAD MATERNA |
|------|---------------|--------------------|
| 2003 | 710.702 | 552 |
| 2004 | 723.099 | 359 |
| 2005 | 719.968 | 357 |
| 2006 | 714.450 | 355 |
| 2007 | 709.253 | 352 |
| 2008 | 715.453 | 355 |
| 2009 | 699.775 | 347 |
| 2010 | 654.627 | 325 |
| 2011 | 665.499 | 330 |
| 2012 | 676.835 | 336 |
| 2013 | 658.835 | 327 |

Figura N°1. Razón de mortalidad materna por 100000 nacidos vivos. Colombia 1998 - 2014p.



Fuente: Cálculos con base en la información de Estadísticas Vitales -DANE

III. Antecedentes

En el año 2009 fue presentada una iniciativa en el Senado que buscaba regular la atención del parto y fomentar los derechos de la mujer embarazada, para reducir la mortalidad materna por parte de la Senadora Claudia Rodríguez de Castellanos. Esa iniciativa fue archivada, con todo, las circunstancias de las madres aún siguen siendo difíciles razón por la cual amerita retomar el tema, efectuar algunos ajustes y buscar proteger a las mujeres que están próxima a ser madres y de esta manera lograr reducir las cifras de mortalidad materna.

EXPERIENCIAS INTERNACIONALES

Uruguay: La Ley 17.386 dispuso en su artículo 1º. “Toda mujer durante el tiempo que dura el trabajo de parto, incluyendo el momento mismo del nacimiento, tendrá derecho a estar acompañada de una persona de su confianza o en su defecto, a su libre elección, de una especialmente entrenada para darle apoyo emocional”.⁵ Esta ley consta de 3 artículos y fue sancionada en el año 2001.

Argentina: La Ley de Parto Humanizado 25.929 fue sancionada en el año 2004 y su reglamentación (decreto 2035/2015) promueve que se respete a la familia en sus particularidades –raza, religión, nacionalidad– y que se la acompañe en la toma de decisiones seguras e informadas. Su objetivo principal es garantizarles a las mujeres la posibilidad de vivir el trabajo de parto, parto y posparto con libertad de decisión, consciencia y respeto.

Algunos de los derechos que consagra esta ley se plantean para el caso colombiano y son los siguientes: el derecho que tiene la madre a estar acompañada y contenida por su pareja y/o familia, el derecho a tener información sobre las distintas prácticas médicas que pueden darse durante el parto y posparto, dando lugar a que la madre pueda participar y decidir acerca de diferentes intervenciones/prácticas que se utilizan -siempre y cuando no haya riesgo de vida tanto para el bebé como para ella, el derecho a recibir asesoramiento e información en cuanto a la lactancia y sus beneficios, al cuidado de sí misma y al cuidado del bebé, entre otros.⁶

Ecuador: en la Asamblea Nacional se está tramitando la Ley orgánica de Parto Humanizado que busca una atención integral para las mujeres que están próximas a ser madres y a elegir el tipo de parto que desean.⁷

Puerto Rico: cuenta con la Ley 156 de 10 de agosto de 2006. Ley del Acompañamiento durante el Trabajo de Parto, Nacimiento y Posparto y consagra el catálogo de derechos de las madres y el recién nacido.⁸

CONCLUSIÓN

Como se ha venido mencionando la presente iniciativa busca proteger y garantizar la salud de las madres en trabajo de parto, parto y posparto estableciendo un catálogo de derechos que todas las entidades del Sistema General de Salud deben seguir. Lo anterior con el

5 <http://www.ilo.org/dyn/travail/docs/396/Act%2017386%20of%2023%20August%202001.pdf>

6 <http://www.msal.gob.ar/index.php/contacto/354-parto-respetado>

7 <http://www.asambleanacional.gob.ec/es/partohumanizado/folleto>

8 <https://vlex.com.pr/vid/trabajo-parto-nacimiento-post-32590251>

3 <https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VS/ED/GCFI/sistema-salud-colombia-2016.pdf>

4 <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-15990738>

fin de materializar las metas establecidas por el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, en donde se establece lo siguiente: “Reducir la mortalidad materna por medio de intervenciones encaminadas a mejorar la calidad de la atención antes, durante y después del evento obstétrico⁹”.

CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARÍA GENERAL

El día 17 de mayo de 2017 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 273 con su correspondiente exposición de motivos. Por honorable Representante *Clara Rojas González*.

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 274 DE 2017 CÁMARA

por medio de la cual se declara patrimonio cultural de la Nación, “el Festival Internacional, Ipiales Cuna de Grandes Tríos”, celebrado en el municipio de Ipiales - departamento de Nariño.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Declárese patrimonio Cultural de la Nación, El Festival Internacional, Ipiales Cuna de Grandes Tríos, celebrado en el mes de octubre de cada año, en el municipio de Ipiales, departamento de Nariño y se le reconoce la especificidad de la cultura de la Región Andina colombiana y a la vez se le brinda protección como evento que exalta la identidad regional, de acuerdo al artículo 4º de la Ley 397 de 1997 y Ley Modificatoria 1185 de 2008.

Artículo 2º. Para el debido cumplimiento de lo dispuesto en la presente ley, se ordena al Gobierno Nacional incorporar dentro del Presupuesto General de la Nación, las apropiaciones requeridas para la compra de bienes a que hubiere lugar para la ejecución, implementación y construcción de los siguientes proyectos y obras:

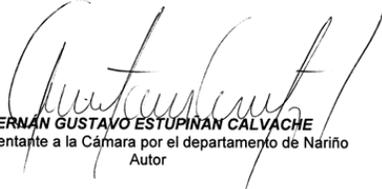
- a) Velar y financiar la conservación, promoción, difusión local y nacional del Festival Internacional, Ipiales Cuna de Grandes Tríos;
- b) Cooperar para promover intercambios culturales que surjan a partir del festival Internacional, Ipiales Cuna de Grandes Tríos;
- c) Financiar, crear, construir, adecuar y dotar de escuelas de formación musical en el Municipio de Ipiales;
- d) Financiar e implementar talleres de formación y capacitación musical dirigidos a niños, niñas, adolescentes, adultos y agrupaciones musicales que tengan como fundamento la música de cuerdas principalmente;
- e) Reconocer a los gestores culturales y musicales que participen en el Festival Internacional, Ipiales Cuna de Grandes Tríos, los estímulos consagrados en el artículo 18 de la Ley 397 de 1997.

Parágrafo. Las apropiaciones anuales autorizadas en el Presupuesto General de la Nación deberán contar para su ejecución con los respectivos programas y proyectos de inversión, que serán presentados con anterioridad en cada vigencia por parte del Gobierno municipal o la entidad que lo represente.

Artículo 3º. Autorízase al Ministerio de Cultura su concurso para la gestión ante Entidades Públicas o Privadas del orden nacional o internacional, la obtención de recursos económicos adicionales a los apropiados en el presupuesto general de la nación, que se requieran para la ejecución e implementación de los proyectos y obras que garanticen la modernización del Festival Internacional, Ipiales Cuna de Grandes Tríos, como Patrimonio Cultural de la Nación.

Artículo 4º. Exaltación. El Congreso de la República de Colombia exalta al municipio fronterizo de Ipiales, como promotor de los valores culturales y musicales de la región y la nación.

Artículo 5º. La presente ley rige a partir de la fecha de su aprobación, sanción y publicación.



HERNÁN GUSTAVO ESTUPIÑÁN CALVACHE
Representante a la Cámara por el departamento de Nariño
Autor

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En el año 2008, la Administración Municipal de Ipiales en compañía de ciudadanos con gran espíritu cívico y amantes de la música colombiana, en particular de la música de tríos, decidimos organizar el **Festival Internacional, Ipiales Cuna de Grandes Tríos**, con el propósito de acompañar con este evento, la celebración de la Municipalidad de Obando, región ubicada geográficamente en la frontera colombo-ecuatoriana, con una riqueza histórica, patrimonial, natural y humana, que a la luz del siglo XXI, se convierte en una tierra de oportunidades para la integración.

Desde esa fecha hasta hoy, la realización del Festival Internacional, Ipiales Cuna de Grandes Tríos ha causado gran impacto y agrado entre los habitantes de la ciudad fronteriza colombiana y los visitantes que se aproximan a cerca de 20.000 personas en el evento, lo que hace que la cita cultural, en el marco de la celebración de las fiestas conmemorativas, se exalte con una proyección local, regional, nacional e internacional que ha trascendido en el tiempo, donde hoy niños, jóvenes y adultos, son los protagonistas de un proceso cultural que pretende dar vida a “semilleros de formación musical”.

Cada año, el Festival Internacional, Ipiales Cuna de Grandes Tríos, se caracteriza por la calidad de sus participantes quienes vienen de países como México, Perú, Argentina, Cuba, Venezuela, Bolivia, Puerto Rico y especialmente la presencia de artistas de nuestro hermano país del Ecuador, que aparte de deleitarnos con su buena música afianzan las relaciones y lazos de hermandad que históricamente han unido a Colombia y Ecuador, y por supuesto los mejores Tríos del mundo, los de nuestro país, al que se suman hombres y mujeres artistas

⁹ <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/PND/PND%202014-2018%20Tomo%201%20internet.pdf>

de Ipiales del departamento de Nariño, Cauca, Valle, Antioquia, Tolima y Caldas; amantes de la música de Tríos, que dejan huella entre las nuevas generaciones y rinden un homenaje a sus gentes, seguidoras desde el corazón de esta expresión cultural colombiana.

Su puesta en escena en plaza pública, la masiva participación popular, la implementación de un adecuado plan de contingencia y logística, la cobertura en directo por los medios de comunicación locales, regionales, nacionales e internacionales y la tendencia masiva en las redes sociales han hecho del festival, una expresión cultural única en el país, con alto mensaje de paz, que abrió una puerta al desarrollo sociocultural y económico del Municipio de Ipiales y la ex Provincia de Obando, por cuanto sus habitantes aprendieron a conocer, valorar y aplaudir la música de tríos, adquiriendo identidad y aprecio por sus propios valores.

Adicionalmente, la ciudad de Ipiales se ha beneficiado del intercambio social, generando una valiosa dinámica comercial que produce la llegada a esta parte de Colombia de turistas de varios países, quienes además de apreciar y resaltar el evento, generan masiva ocupación del servicio de transporte aéreo, terrestre, hoteles, restaurantes y otros servicios, especialmente la masificación de visitantes al Santuario de Nuestra Señora de Las Lajas, Patrimonio Arquitectónico de Colombia, generando oportunidades de trabajo y un alto flujo comercial para la región.

Se puede decir que la historia de la ciudad de Ipiales, se divide en dos: desde la realización del I Festival Internacional, Ipiales Cuna de Grandes Tríos y demás actividades que se han generado en torno al evento cultural, como talleres, coloquios, conversatorios e intercambio de experiencia entre los tríos más importantes de Colombia y América Latina y lo que se vivía antes del festival, pues el referente principal de actividades culturales en Nariño únicamente se circunscribían a las que se realizan en la ciudad de pasto, capital del Departamento; sin embargo, con la puesta en marcha del Festival Internacional, Ipiales Cuna de Grandes Tríos, se ha logrado posicionar al Municipio de Ipiales como uno de los más importantes íconos culturales de la región sur colombiana.

Este evento se reconoce por el aporte cultural que le brinda a la nación, puesto que se ha iniciado con la formación de ciudadanos con espíritu creativo, cívico con alto sentido de pertenencia que de manera progresiva hacen más grande nuestro festival. A tal punto que todos estamos comprometidos, a promocionar y difundir la grandeza y calidad de nuestros músicos, buscando fortalecer nuestra identidad cultural y el desarrollo social y económico que se genera en el departamento de Nariño, además por abrir sus puertas que son, sin duda alguna, un semillero para la paz y un espacio de reconciliación y convivencia a partir del hecho de cultivar y despertar nuestro amor por la patria, desde este rincón fronterizo, al que se le llama la ciudad de “Las Nubes Verdes”, gracias a que esta tierra fue en dos oportunidades lugar de exilio del ilustre escritor y pensador ecuatoriano Don Juan Montalvo Fiallos, quien la bautizó así, en honor a su imponente geografía natural.

Desde el año 2008, el Festival Internacional, Ipiales Cuna de Grandes Tríos, de una manera firme y efectiva originó un nuevo diálogo ciudadano y cultural entre va-

rias generaciones y ha trazado una hoja de ruta en cuanto a la proyección y construcción que se teje a partir de relatos e historias entre quienes han hecho de la interpretación de la música de tríos, un proyecto de vida.

En el año 2009, por iniciativa de la administración municipal, se presenta ante el Concejo Municipal de Ipiales, un proyecto de acuerdo que busca la Institucionalización del Festival; los señores concejales de la época, haciendo eco a la propuesta, mediante Acuerdo número 025 del 14 de septiembre de 2009, “*Institucionaliza el Festival Internacional, Ipiales Cuna de Grandes Tríos*”, razón por la cual las subsiguientes Administraciones Municipales han incluido al Festival en sus Planes de Desarrollo, como una de sus principales actividades culturales.

En el año 2017, el Municipio de Ipiales se apresata a celebrar su Quincuagésimo Tercer Aniversario de vida política y administrativa y el Festival Internacional, Ipiales Cuna de Grandes Tríos, llegará a su décima versión, esto demuestra su importancia para Colombia y la región, el impacto que causa en América Latina y el orgullo de los ipialeños y nariñenses frente a su Festival, al punto que muchos de sus asistentes lo hacen solo para deleitarse con el trinar de las guitarras y las interpretaciones de sus protagonistas, en medio de aplausos, abrazos y llanto, fruto de la emoción que causa la hermosa música de tríos.

Señores Congresistas, como es de su conocimiento, la Constitución Política y la ley, han contemplado y desarrollado el concepto de lo cultural como principio constitucional y como derecho de los colombianos.

La Ley 397 de 1997, Ley General de Cultura, modificada por la Ley 1185 de 2008, establece los mecanismos para el fomento, estímulos, fortalecimiento y divulgación de la cultura como fundamento de la nacionalidad y actividad propia de la sociedad colombiana en su conjunto; por su parte, el Estado debe impulsar y estimular los procesos, proyectos y actividades culturales en el marco del reconocimiento y respeto por la diversidad y variedad cultural de la nación.

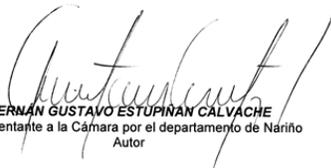
De igual manera el Estado está obligado a valorar, proteger y difundir el patrimonio cultural de la nación, ya que sus manifestaciones son fundamentales en el respeto de los derechos humanos y es obligatorio para el estado apoyar y estimular a las personas, comunidades e instituciones que promuevan las expresiones artísticas y culturales en los ámbitos locales, regionales y nacionales.

El Ministerio de Cultura y las entidades territoriales establecerán estímulos especiales y promocionarán la actividad artística y cultural, la investigación y el fortalecimiento de las actividades culturales. Para tal efecto, debe establecer entre otros programas, bolsas de trabajo, becas, premios anuales, concursos, festivales, talleres de formación artística, apoyo a personas y grupos dedicados a actividades artísticas y culturales.

En este orden de ideas, honorables Congresistas, en conocimiento de los mandatos constitucionales y legales, sometemos a consideración de esta honorable Corporación, el proyecto de ley, “*por medio de la cual se declara Patrimonio Cultural de la Nación, El Festival*

Internacional, Ipiales Cuna de Grandes Tríos, celebrado en la ciudad de Ipiales, departamento de Nariño”.

Atentamente,



HERNÁN GUSTAVO ESTUPIÑÁN CALVACHE
Representante a la Cámara por el departamento de Nariño
Autor

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 17 de mayo de 2017 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 274 con su correspondiente exposición de motivos. Por honorable Representante *Hernán Estupiñán Calvache*.

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 275 DE 2017
CÁMARA

por medio del cual se convierte en política de Estado el Programa Ser Pilo Paga y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto de la ley. La presente ley tiene por objeto elevar a la categoría de Política de Estado el programa Ser Pilo Paga, el cual busca estimular y apoyar el acceso a la educación superior de los estudiantes con mérito académico y en condición de vulnerabilidad socioeconómica en todo el territorio colombiano.

Artículo 2º. Alcance. El Programa propende por la igualdad de oportunidades para el acceso a la educación superior de alta calidad, permitiendo fortalecer las competencias específicas y generales de los beneficiarios y contribuir al desarrollo social, cultural, científico, político, ambiental y económico de Colombia.

Los beneficios del programa son:

1. Crédito condonable hasta por 100% del valor de matrícula del programa académico de pregrado en instituciones de educación superior privada o pública acreditada de alta calidad.

2. Subsidio de sostenimiento pertinente a las condiciones de vulnerabilidad socioeconómica del estudiante.

Parágrafo 1º. El Gobierno nacional reglamentará las condiciones de entrega de los subsidios de sostenimiento de que trata el presente artículo.

Parágrafo 2º. Serán las Instituciones de Educación Superior con Programas con Registro Calificado y acreditación Vigente y con aval del Ministerio de Educación Nacional, las que efectuarán este programa.

Estas a su vez, deberán presentar un plan de permanencia, el cual deberá ser aprobado por el Ministerio de Educación Nacional.

Artículo 3º. Financiación. El Gobierno nacional proyectará y garantizará los recursos para la implementación de la Política de Estado prevista en la presente ley, de manera consistente con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo. Este, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, garantizará anualmente, una partida presupuestal dentro del Presupuesto General de la Nación, los recursos necesarios para el financiamiento del Programa, con base en las metas de cobertura que se definan por el Ministerio de Educación Nacional.

Dependiendo de las condiciones económicas, financieras y presupuestales del país, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público priorizará y garantizará la progresividad anual de recursos que permita una mayor cobertura del programa. En ningún momento se destinarán menores recursos por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público de los asignados en la vigencia inmediatamente anterior.

Parágrafo Transitorio: Anualmente se incrementará el número de beneficiarios en cinco mil estudiantes nuevos. La asignación presupuestal que asigne el Ministerio de Hacienda y Crédito Público anualmente deberá incrementar proporcionalmente.

Artículo 4º. Beneficiarios. Los beneficiarios del presente programa deberán cumplir las siguientes características:

a) Cumplir con un puntaje mínimo en los resultados de las Pruebas de Estado Saber 11, o instrumento que haga sus veces;

b) Cumplir con un punto de corte en el Sisbén versión III o instrumento que haga sus veces;

c) Ser admitidos en una de las Instituciones de Educación Superior públicas y privadas acreditadas en alta calidad.

El Gobierno Nacional reglamentará los puntos de corte del Sisbén y las pruebas Saber 11 mediante acto administrativo.

Parágrafo. El Gobierno nacional determinará el instrumento equivalente que permita medir el ingreso de estudiantes en condición de vulnerabilidad como grupos de especial protección constitucional.

Artículo 5º. Competencia del Ministerio de Educación Nacional. El Ministerio de Educación Nacional liderará la implementación y seguimiento del programa “Ser Pilo Paga”. Para la buena marcha del programa, el MEN, y de acuerdo a la necesidad, podrá articularse con el Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación (Icfes), el Instituto Colombiano de Crédito en el Exterior (Icetex) el Departamento Nacional de Planeación, las instituciones de educación superior públicas y privadas acreditadas de alta calidad, y demás las entidades competentes que garanticen la correcta ejecución del programa.

Parágrafo. Todos los sectores participantes deberán hacer los ajustes normativos e institucionales con la finalidad de cumplir con los fines de la política de Estado Ser Pilo Paga, buscando lograr un mayor acceso a la educación superior en el país.

Artículo 6°. Veracidad de la información para la transparencia. Los beneficiarios del presente programa serán responsables de mantener la información actualizada en los sistemas de información pertinentes a la correcta ejecución del programa. Las entidades territoriales y las entidades del Gobierno Nacional deberán procurar por la consistencia, robustez y veracidad de la información disponible para la selección de beneficiarios.

Parágrafo: El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional reglamentará los instrumentos para verificar la actualización de la información y la ausencia de transparencia en la misma. En caso de presentarse inconsistencias, las entidades competentes deberán realizar todas las gestiones pertinentes para verificar la veracidad de la información y tomar las acciones legales a lugar. En todo caso los beneficiarios del programa no podrán ser excluidos del mismo por actualización de las bases de datos.

Artículo 7°. Publicidad. El Gobierno nacional, los entes territoriales, las IES demás entidades, deberán promocionar por todos los medios de comunicación las bondades, alcance, beneficios e impacto del Programa, al igual que los criterios de ingreso con la debida anticipación.

Artículo 8°. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su expedición.

MARINA PATRICIA VILLALBA HODWALKER
Representante a la cámara

H.2 Jorge Romoño Manabire

WILSON CABALLERO

Hector Pineda

Nicolas Gutierrez M

José Eduardo Osorio

José González

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En este momento histórico de Colombia, donde estamos en la construcción de la paz, se hace menester pensar en cómo sustituiremos las armas, y no cabe duda que la única opción que tenemos es que la educación para todos y de calidad sea nuestra arma más importante para luchar contra la desigualdad, de forma que tengamos un país con igualdad de oportunidades constantes para nuestros jóvenes.

El programa del Gobierno Nacional Ser Pilo Paga (SPP), liderado por el Ministerio de Educación Nacional en compañía con el Icetex desde el 2015, ha transformado el sistema educativo en Colombia ya que se les ha brindado a 22.585 jóvenes de escasos recursos la oportunidad de acceder al sistema de educación su-

perior y, sin duda alguna, sin esta iniciativa, estos mismos jóvenes hoy se habrían visto obligados a iniciar una vida laboral sin ninguna preparación, a postergar o jamás acceder a una educación superior de calidad.

Hoy, no solo el ingreso de jóvenes bachilleres de escasos recursos a la educación superior en Colombia es una realidad, sino que el esfuerzo por la acreditación en calidad de más instituciones educativas está aumentando, lo cual es un fiel reflejo tanto de los estudiantes como de las universidades de querer ser verdaderamente el país más educado de América Latina como lo aprobamos en el actual Plan de Desarrollo Todos por un Nuevo País.

Por esta razón creemos en la necesidad de establecer, por medio de este proyecto de ley, un soporte normativo en cuanto a la estructura, permanencia, continuidad, sostenibilidad financiera y mayor relación con el mercado laboral del programa Ser Pilo Paga que sin duda ha generado efectos positivos, por lo que merece ser elevado a un rango legal por su pertinencia en el desarrollo social y económico del país.

Además, consideramos que es necesario no sólo mantener el programa, sino establecer por medio de ley, el acceso, la permanencia, y el futuro laboral de los jóvenes con escasos recursos de Colombia, de forma que se tenga de aquí en adelante una oportunidad inquebrantable de cimentar un mejor futuro para ellos, sus familias y para toda la sociedad colombiana.

Por lo anterior, y por nuestro compromiso con el derecho a la educación en Colombia, proponemos que se garantice para siempre el acceso en condiciones de igualdad a la educación superior en nuestro país, en especial cuando se trata de estudiantes de bajos recursos que tienen excelentes desempeños en la educación media.

Es importante tener en cuenta que el Programa Ser Pilo Paga fue diseñado junto con el Icetex, con múltiples finalidades:

- Equidad en el acceso a la Educación Superior para colombianos con menores recursos y con excelentes resultados en las pruebas del Estado Saber 11;
- Fortalecer el Sistema de Acreditación de Alta Calidad, al aumentar el incentivo por lograr la certificación;
- Más colombianos graduados en Instituciones de Educación Superior Públicas y Privadas acreditadas en alta calidad;
- Incremento de la cobertura en Educación Superior con mejores posibilidades para insertarse en el mercado laboral aportando al desarrollo del país.

El mecanismo que se utiliza es otorgar a los beneficiarios créditos condonables del valor de la matrícula y subsidios de sostenimiento bajo unos criterios establecidos por el Ministerio de Educación pertinente a las condiciones de vulnerabilidad socioeconómica del estudiante. La meta establecida por el Gobierno nacional es adjudicar 40.000 créditos condonables a 2018.

El siguiente cuadro señala los requisitos potenciales para ser beneficiario del Programa Ser Pilo Paga, tanto en su primera como en su segunda versión:

| Ver-sión | Requisitos | | | | | | | | | Población Objetivo |
|----------|------------------|----------|-----------------------|----------------------------------|-------|-------|--------------------|---|----|--|
| | Pruebas Saber 11 | | Termina-ción grado 11 | Sisbén por área - puntaje máximo | | | Población Indígena | IES Acredi-tadas convo-catoria | | |
| | Pun-taje | Fecha | | Fe-cha corte | 1. | 2. | | | 3. | |
| SPP-1 | 310 | 3-ago-14 | Cualquier año | 19-sep-14 | 57,21 | 56,32 | 40,75 | Solo si tiene Sisbén | 33 | 10.000 |
| SPP-2 | 318 | 2-ago-15 | 2015 | 19-jun-15 | 57,21 | 56,32 | 40,75 | Si no tiene Sisbén, Base Censal de Min Interior corte 19 jun 2015 | 39 | 11.000 (hasta 1.000 cupos para programas de licenciatura y ciencias básicas) |

Con base en lo anterior, y los recursos destinados al Programa por parte del Gobierno nacional, se presenta el siguiente estado de los resultados logrados del Programa Ser Pilo Paga, con base en los datos generales obtenidos con fecha de corte a 11 de mayo de 2016. (Fuente: Ictex).

| Estado | SPP1 | SPP2 |
|-------------------------|-------|-------|
| 1. ADJUDICADOS | 10141 | 12651 |
| 1.1 CUPOS NO UTILIZADOS | 549 | 463 |
| 1.2 ACTIVOS | 9552 | 12179 |
| 1.2.1 Aplazados | 303 | 249 |
| 1.3 DESISTIDOS | 40 | 9 |

Table 1: Reporte Global

Lo anterior señala que el Programa a la fecha ha cumplido con el 57.4 % de las metas establecidas para el 2018.

A continuación, se discrimina en el cuadro siguiente la distribución por departamento del número de beneficiarios (Fuente suministrada por el MEN).

DEPARTAMENTO DE ORIGEN

| Departamento | SPP1 | SPP2 |
|--------------------|------|------|
| AMAZONAS | 3 | 1 |
| ANTIOQUIA | 1283 | 1417 |
| ARAUCA | 82 | 93 |
| ATLANTICO | 644 | 876 |
| BOLIVAR | 398 | 457 |
| BOYACA | 359 | 493 |
| CALDAS | 106 | 179 |
| CAQUETA | 52 | 65 |
| CASANARE | 138 | 190 |
| CAUCA | 109 | 209 |
| CESAR | 147 | 214 |
| CHOCO | 17 | 20 |
| CORDOBA | 325 | 473 |
| CUNDINAMARCA | 756 | 771 |
| DISTRITO CAPITAL | 1740 | 1772 |
| GUAINIA | 3 | 6 |
| GUAVIARE | 12 | 12 |
| HUILA | 200 | 327 |
| LA GUAJIRA | 64 | 96 |
| MAGDALENA | 117 | 106 |
| META | 232 | 344 |
| NARIÑO | 347 | 668 |
| NORTE DE SANTANDER | 285 | 515 |
| PUTUMAYO | 57 | 102 |
| QUINDIO | 50 | 79 |
| RISARALDA | 175 | 281 |
| SAN ANDRES | 22 | 29 |
| SANTANDER | 708 | 903 |
| SUCRE | 190 | 284 |
| TOLIMA | 215 | 296 |
| VALLE DEL CAUCA | 707 | 890 |
| VAUPES | 4 | 2 |
| VICHADA | 5 | 9 |

Table 2: Departame

A su vez, el siguiente cuadro identifica los 10 programas académicos más seleccionados por los estudiantes beneficiados:

TOP 10 PROGRAMAS ACADEMICOS

| Programas SPP1 | Pilo 1 | Programas SPP2 | Pilo 2 |
|---------------------------|--------|------------------------|--------|
| 1 INGENIERIA CIVIL | 801 | INGENIERIA CIVIL | 1200 |
| 2 INGENIERIA INDUSTRIAL | 783 | INGENIERIA INDUSTRIAL | 892 |
| 3 DERECHO | 560 | DERECHO | 782 |
| 4 PSICOLOGIA | 487 | PSICOLOGIA | 490 |
| 5 INGENIERIA DE SISTEMAS | 313 | INGENIERIA MECANICA | 466 |
| 6 MEDICINA | 307 | INGENIERIA ELECTRONICA | 431 |
| 7 INGENIERIA QUIMICA | 305 | MEDICINA | 423 |
| 8 ARQUITECTURA | 274 | INGENIERIA DE SISTEMAS | 415 |
| 9 INGENIERIA MECANICA | 267 | INGENIERIA QUIMICA | 352 |
| 10 INGENIERIA ELECTRONICA | 261 | ARQUITECTURA | 297 |

Table 7: TOP 10 PROGRAMAS

Con base en las estadísticas de evaluación del Programa Ser Pilo Paga a cargo del Ministerio de

Educación Nacional se reflejan los siguientes avances y resultados.

SPP - en su primera versión:

- En 2015 los jóvenes del país lograron aumentar en ocho puntos los resultados de las pruebas con relación al 2014.
- El 74 % de los estudiantes de los colegios de donde salieron los primeros pilos han mejorado su promedio en las pruebas Saber 11.

• Cada una de las instituciones anteriores multiplica por 1.8 el número de los aspirantes para la segunda versión.

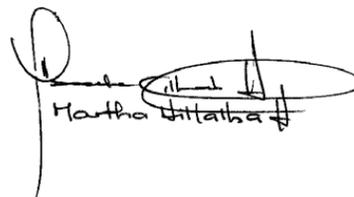
SPP - en su segunda versión:

• Se lanzó un capítulo especial denominado Ser Pilo Paga, Profe, orientado a destinar 1000 cupos para los mejores bachilleres que quisieran desempeñarse como docentes en básica y media.

• Se lanzaron tres (3) convocatorias para bachilleres colombianos destacados por su excelencia académica para cursar en el exterior en ingenierías ciencias exactas, básicas, tecnología y matemáticas.

Los resultados mostrados anteriormente por las dos (2) versiones del Programa Ser Pilo Pago, señalan las bondades del mismo en relación con mayores oportunidades de los estudiantes colombianos de bajos recursos y buenos rendimientos académicos para acceder a la Educación Superior.

Por todo lo anterior, se hace menester elevar a Política de Estado un programa con resultados exitosos. Se pretende que este programa no solo sea de un gobierno de turno, sino que por sus buenos resultados sea sostenible financieramente en el tiempo.



CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 17 de mayo de 2017 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 275 con su correspondiente exposición de motivos. Por honorables Representantes *Martha Villalba, Efraín Torres,*

Wilmer Carrillo, Jorge Tamayo y otros honorables Representantes.

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

* * *

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 276 DE 2017
CÁMARA**

por medio de la cual se implementa el registro, autorización y se regula el uso de motosierras en el territorio colombiano.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

Principios fundamentales

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene como objeto implementar el registro, autorización y regular el uso de las motosierras, que debe tener toda persona natural o jurídica que se dedique a la venta, arrendamiento, servicio y uso de las mismas, ante la autoridades competentes.

Artículo 2°. *Ámbito de aplicación.* La presente ley se aplicará con acatamiento a las disposiciones constitucionales y legales vigentes y se aplicará a las personas naturales, jurídicas y a las sociedades de hecho, independiente de su nacionalidad.

Artículo 3°. Las Corporaciones Autónomas Regionales, serán las encargadas de velar por el cumplimiento de la presente ley y contará con el apoyo de las demás autoridades ambientales y las autoridades gubernamentales y de policía competentes.

CAPÍTULO II

Del Registro Único Nacional de Uso de Motosierras

Artículo 4°. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible creará el Registro Único Nacional de Uso de Motosierras en el territorio nacional.

Parágrafo. Las Corporaciones Autónomas Regionales deberán subsidiar y financiar el manejo del Registro Único Nacional de Uso de Motosierras, con los recursos que reciba de compensaciones por el otorgamiento de autorización de uso de motosierra.

CAPÍTULO III

De la autorización para la venta, arrendamiento y uso de motosierras

Artículo 5°. Para la venta y arrendamiento de motosierras el comprador deberá para el efecto, presentar solicitud mediante el formato de Formulario Único de Autorización de Uso de Motosierra ante la Corporación Autónoma Regional, la que contendrá como mínimo la siguiente información:

1. Nombre o razón social del solicitante y documento de identificación.
2. Certificado de existencia y representación legal si se trata de persona jurídica.
3. Domicilio y nacionalidad.
4. Nombre y NIT de la empresa fabricante o importadora.

5. Marca, modelo y número de serie de la motosierra.

Parágrafo. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible creará formato del Formulario Único Nacional de Autorización de Uso de Motosierra el cual acogerán todas las Corporaciones Autónomas Regionales para expedir la autorización de uso de motosierra.

Artículo 4°. *Procedimiento.* Para obtener la autorización de uso de motosierra, deberá atenderse el siguiente procedimiento:

1. El interesado radicará ante la Corporación Autónoma Regional, el Formulario Único Nacional de Autorización de Uso de Motosierra, anexando la información requerida en el mismo.

2. Una vez recibida la información, las Corporaciones Autónomas Regionales evaluarán y verificarán si la información se encuentra completa para decidir.

3. En caso negativo, se podrá requerir por escrito o a la solicitante, información adicional por una sola vez. Este requerimiento suspenderá los términos establecidos hasta tanto el interesado entregue la información requerida.

4. Presentada la información adicional o verificado el hecho que la información aportada se encuentra completa, deberá evaluarse la petición para determinar la viabilidad de continuar con el trámite respectivo del permiso por parte de la entidad competente.

5. Con base en los resultados de la evaluación, la Corporación Autónoma Regional, expedirá autorización de uso de motosierras, en caso de negarse deberá motivar la decisión y comunicarse por escrito al interesado.

6°. Otorgada la autorización de uso de motosierras, el comprador o arrendador debe respectivamente registrar la motosierra e identificarla en el Registro Único Nacional de Uso de Motosierra.

Artículo 5°. La Corporación Autónoma competente expedirá una placa con el número de Registro Único Nacional de Uso de Motosierra, la cual deberá exhibir cada motosierra.

Artículo 6°. *Compensaciones.* El titular de la autorización de uso de motosierra debe realizar las compensaciones según lo disponga la Corporación Autónoma Regional, mediante acto administrativo.

Artículo 7°. *Control y seguimiento.* Las Autoridades mencionadas en el artículo 3° de la presente ley deberán efectuar control y seguimiento al uso adecuado de las motosierras.

Artículo 8°. *Deber de participación.* El comprador u arrendatario o quien haga uso de motosierras, deberá exhibir ante las autoridades mencionadas en el artículo 3° de la presente ley, la autorización de uso de motosierras debidamente registrada en el Registro Único Nacional de Uso Motosierras y la placa con el número de Registro Único Nacional de Uso de Motosierra que tendrá cada objeto.

Artículo 9°. Las personas naturales y jurídicas que hayan adquirido motosierras anteriormente a la promulgación de la presente ley deberán solicitar la debida autorización de uso de motosierra y registrar la motosierra en el Registro Único Nacional de Uso de Motosierra de acuerdo a lo dispuesto en la presente ley.

Parágrafo. Se dará un (1) año, contado desde la promulgación de la presente ley para realizar el respectivo trámite.

Artículo 10. El Gobierno nacional a través de sus respectivos órganos de control aduanero y de comercio regulará el control de venta, importación y distribución de las Motosierras.

CAPÍTULO IV

Sanciones

Artículo 11. *Medidas preventivas y sanciones.* El incumplimiento de lo dispuesto en la presente ley dará lugar a la imposición de las medidas y sanciones a que haya lugar, de conformidad con lo estipulado en el Título XII de la Ley 99 de 1993 y el Decreto número 1333 de 2009.

Parágrafo 1°. Quien porte motosierras en área no boscosa, sin el registro o autorización correspondiente, será sancionado con el decomiso de la misma, por parte de la Corporación Autónoma Regional, y esta estará en calidad de depósito, hasta que se obtenga el registro respectivo.

Parágrafo 2°. Quien porte motosierra en área boscosa, sin el registro o autorización correspondiente, será sancionado con el decomiso y multa de un (2) smlmv, dejando un período de veinte días para que el dueño demuestre la autorización de uso de motosierra y su respectivo registro, de no tenerlo será sancionado con el comiso definitivo de la motosierra.

Parágrafo 3°. Podrán incautar motosierras, las Corporaciones Autónomas Regionales y las autoridades gubernamentales y de policía competentes, la incautación pasará finalmente a disposición de la Corporación Autónoma Regional.

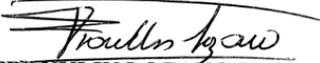
Parágrafo 4°. Toda motosierra, cuya incautación quede en firme pasará a favor de la respectiva Corporación Autónoma Regional y se le destinará para uso institucional o de apoyo a otras instituciones estatales que lo soliciten bajo el aval de la Autoridad Ambiental Competente.

Parágrafo 5°. Toda persona individual o jurídica que se dedique a la importación, venta o arrendamiento de motosierras y no esté registrada en el Registro Único de Uso de Motosierra, será sancionada con multa de tres (10) smlmv por cada motosierra vendida en tales condiciones.

Parágrafo 6°. Las disposiciones de la presente ley no se aplican a las motosierras de uso doméstico y de trabajos ligeros y de poda, máquinas pequeñas, ligeras y muy manejables, con motores de aproximadamente 20 cm³.

Artículo 13. *Validez y vigencia de la autorización.* La autorización y uso de las motosierras que se dispone en la presente ley tendrá una vigencia de (1) año, contado a partir de la fecha de su expedición.

Artículo 14. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.


FRANKLIN LOZANO DE LA OSSA
Representante a la Cámara

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Justificación del proyecto de ley

Considerando que los bosques son fuente de energía para nuestra población, por la cantidad de servicios que proveen: captura y almacenamiento de carbono, regulación climática, mantenimiento del ciclo del agua, purificación hídrica, mitigación de riesgos naturales como inundaciones, además de que sirven como hábitat para un gran número de especies (los bosques contienen cerca del 90% de la biodiversidad terrestre). Esto sin tomar en cuenta los bienes que disfrutamos directamente, como frutos, papel, madera, insumos para medicinas o cosméticos, y recreación¹⁰.

Razón a lo anterior el presente proyecto de ley tiene como propósito la protección del medio ambiente y la salud humana y por ello pretende implementar el registro, autorización y regular el uso de las motosierras, que debe tener toda persona natural o jurídica que se dedique a la venta, arrendamiento, servicio y uso de las mismas, ante las autoridades competentes.

Con este proyecto de ley se procura disminuir el indiscriminado uso de las motosierras y se contribuye a prevenir, desalentar y garantizar la disminución de la deforestación de bosques en Colombia.

Antecedentes

Según estudios realizados sobre la deforestación en Colombia por Fedesarrollo:

“La mitad del territorio colombiano está cubierto por bosques (59 millones de hectáreas). Ocupa el tercer lugar en Sudamérica en cuanto a superficie de bosque después de Brasil y Perú, y es el 5 país en la región respecto a cobertura con bosque primario 3 (8.5 millones de hectáreas) (FAO, 2010). El resto son 51.5 millones de hectáreas de bosque regenerado y 350,000 hectáreas de plantaciones forestales.

Debido a la diversidad de climas y relieves colombianos, el país se encuentra dividido en cinco regiones naturales. La Amazonía es la que posee la mayor área de bosques del país con 39.7 millones de hectáreas, dos terceras partes del total nacional. En esta región se encuentran principalmente bosques altos de tipo selvático. Le sigue la Región Andina con el 18% de los bosques naturales del país. Esta región presenta la mayor variedad de tipos de bosque por la variedad de condiciones climáticas que la componen, aunque muchos son bosques fragmentados. Se observan bosques selváticos, bosques de niebla, bosques enano, entre otros. La Región Pacífica contiene el 8% de los bosques naturales del país y la mitad de su territorio está cubierta por bosques, principalmente selvas. También sobresalen las coberturas relativas a la vegetación de manglar. La Orinoquía se caracteriza por bosques bajos y mixtos, así como vegetación de sabana. Finalmente, la Región Caribe presenta bosques mixtos que son 2,7% del total nacional. La mayor parte de esta región está cubierta por pastos utilizados en actividades ganaderas (IGAC et al., 2002).

Sin embargo en los últimos 20 años se ha perdido un gran número de hectáreas de bosques. En 1990 la cobertura boscosa en el país era de 64.442.269 hectáreas, es decir, el 56.5% del territorio nacional. Para

10 http://www.fedesarrollo.org.co/wp-content/uploads/2011/08/KAS-SOPLA_Deforestaci%C3%B3n-en-Colombia-retos-y-perspectivas.pdf

2010 la superficie de cobertura boscosa total había descendido a 59.021.810 hectáreas. De esta manera, en los últimos 20 años se perdieron 5.4 millones de hectáreas de bosque, un área del tamaño de Costa Rica. Las zonas más afectadas son el norte de los Andes, la Región Caribe y la Amazonia (Ideam, 2011).

La deforestación tiene impactos muy negativos sobre el país. Por un lado, exacerba su riesgo natural. Colombia es el país más vulnerable de la región a eventos climáticos extremos. En 2010 fue el tercer país con más pérdidas asociadas a eventos climáticos (Global Climate Risk Index, 2012). La deforestación agrava la situación al aumentar la erosión y sedimentación de las cuencas y ríos. Por dar un ejemplo, 32% de la deforestación en la cuenca del Magdalena es originada por actividades humanas y el río arrastra anualmente 160 toneladas de sedimentos por kilómetro cuadrado. Esto lo convierte en la cuenca más deforestada de Sudamérica y la décima del mundo. Lo mismo sucede en el río Cauca, que tiene un alto grado de sedimentación por la deforestación en su cuenca (Restrepo, 2005). No es de extrañarse entonces que estos ríos salgan de su cauce al caer lluvias más intensas de lo normal.

La pérdida de bosques afecta el suministro y disponibilidad de agua. En un escenario de crecimiento de la demanda del recurso hídrico por crecimiento poblacional, 84% de los municipios presentan amenaza entre media a muy alta de desabastecimiento de agua en años de condiciones climáticas medias, municipios en los cuales se aloja el 67% de la población nacional (Ideam, 2001).

Adicionalmente, la pérdida en biodiversidad asociada a la destrucción de ecosistemas es enorme. Actualmente se han identificado 2.500 especies que están bajo amenaza de extinción por deforestación, 500 de ellas especies nativas del país. Esto es especialmente grave si tomamos en cuenta que Colombia es uno de los 17 países megadiversos en el mundo¹¹.

Sin embargo, cada día hay más pronunciamientos sobre la importancia definitiva que para la humanidad tienen los bosques cuya acción descontaminante es un factor vital para nuestro territorio. Pero curiosamente, lejos de mermar, la deforestación crece, y sobre todo favorecida por gran demanda de madera y avances tecnológicos como la popularización de la motosierra, que facilita y multiplica en forma incalculable la tala de árboles.

Tomando la gran importancia que tienen nuestros bosques en nuestro país y acogiendo el modelo de la ley de protección forestal implantada en Guatemala (Decreto número 122-96 del Congreso de la República de Guatemala), por medio del cual se desarrollan normas con lo relativo al control efectivo del uso y registro de las motosierras, se desarrolla el presente proyecto de ley que busca la protección del recurso forestal mediante la regulación que reglamenta una autorización de uso de motosierra, su correspondiente procedimiento y las respectivas sanciones.

Generalidades

La motosierra es una herramienta de trabajo compuesta por un motor de combustión interna de ciclo de 2 tiempos o por un motor eléctrico. El objetivo de este motor es el de proporcionar movimiento al órgano de trabajo, en este caso una cadena metálica que gira sobre

un plano de corte, conocido como espada o barra, y cuyo trabajo es realizar cortes.

El objetivo final de la máquina es el corte de madera, corte de árboles, corte de ramas, desbroce y poda.

El corte de la motosierra se realiza a través de la cadena metálica. El fundamento del corte es la extracción de pequeños fragmentos de madera hasta conseguir romper el tronco o rama. Dicha extracción o rotura la realizan los eslabones metálicos tipo gubia con un talón que limita la entrada de la gubia en la madera. Esta cadena gira sobre un plano de corte, llamada espada de corte, y consigue la tracción a través del piñón de cadena, también llamado piñón de ataque, o corona, unión entre el motor y la cadena a través del embrague centrífugo.

Dependiendo del tipo de trabajo al que vaya destinada, existen varios tipos de motosierra:

1. Trabajos pesados, como tala de árboles. Son máquinas grandes y pesadas, con motores de entre 70 cm³ y 120 cm³ (aproximadamente). Su uso es profesional.

2. Trabajos intermedios y hobby. Son máquinas de tamaño intermedio, con motores de entre 30 cm³ y 60 cm³. Son máquinas de tamaño intermedio, más ligeras que las de tala, y su uso puede ser tanto profesional como particular.

3. Trabajos ligeros y de poda. Son máquinas pequeñas, ligeras y muy manejables, con motores de aproximadamente 20 cm³. Se usa tanto profesional como particularmente.

4. Podadores de altura o pértigas. Son versiones pequeñas de motosierras que van incorporadas a una barra de extensión para realizar podas de ramas inaccesibles por encontrarse en altura¹¹.

Normatividad

Normas constitucionales:

En materia ambiental, la Constitución Política de Colombia de 1991 elevó a norma constitucional la consideración, manejo y conservación de los recursos naturales y el medio ambiente, a través de los siguientes principios fundamentales:

El medio ambiente como patrimonio común: En el artículo 8° se incorpora dicho principio, al imponerle al Estado y a las personas la obligación de proteger las riquezas culturales y naturales, así como el deber de las personas y del ciudadano de proteger los recursos naturales y de velar por la conservación del ambiente.

Derecho a un Ambiente Sano: En el artículo 79, se consagra que: “*Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines*”.

Seguidamente en el artículo 80, establece como deber del Estado la planificación del manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. “*Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones*

11 <http://www.surgarden.es/blog/60/>

legales y exigir la reparación de los daños causados. Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en zonas fronterizas". Lo anterior implica asegurar que la satisfacción de las necesidades actuales se realice de una manera tal que no comprometa la capacidad y el derecho de las futuras generaciones para satisfacer las propias.

En el artículo 95, les asigna a las personas, el deber de la protección de los recursos culturales y naturales del país, y de velar por la conservación de un ambiente sano.

Leyes, decretos y resoluciones:

Ley 99 de 1993, crea el Ministerio del Medio Ambiente y organiza el Sistema Nacional Ambiental (SINA). Reforma el sector Público encargado de la gestión ambiental. Organiza el Sistema Nacional Ambiental y exige la planificación de la gestión ambiental de proyectos. Los principios que se destacan y que están relacionados con las actividades portuarias son: La definición de los fundamentos de la política ambiental, la estructura del SINA en cabeza del Ministerio del Medio Ambiente, los procedimientos de licenciamiento ambiental como requisito para la ejecución de proyectos o actividades que puedan causar daño al ambiente y los mecanismos de participación ciudadana en todas las etapas de desarrollo de este tipo de proyectos.

Ley 1333 de 2009, por la que se establece el procedimiento sancionatorio ambiental y se dictan otras disposiciones.

Decreto-ley número 2811 de 1974, por el cual se dicta el Código Nacional de Recursos Naturales Renovables y de Protección al Medio Ambiente.

Decreto número 1076 de 2015, por el cual se expidió el decreto único reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Decreto número 1791 de 1996, Régimen de aprovechamiento forestal.

Decreto número 3573 de 2011, por medio del cual se crea la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) y en su artículo 14 se establecen las funciones de la Subdirección de Instrumentos, Permisos y Trámites Ambientales; de hecho dentro de estos permisos se encuentra el permiso de aprovechamiento forestal que se rige por el **Decreto número 1791 de 1996 incluido en el Decreto número 1076 de 2015**, por medio del cual se expide el decreto único reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Decreto número 122-96 del Congreso de la República de Guatemala. Ley reguladora del registro, autorización y uso de motosierras.

Jurisprudencia:

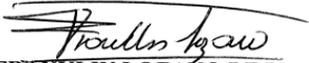
La Corte Constitucional se ha pronunciado respecto al tema que nos atañe en el presente proyecto de ley de la siguiente manera:

Igualmente, en la Sentencia T-453 de 1998, la Corte expresó:

"El Estado, de conformidad con el artículo 80 de la Carta, tiene el deber de realizar la planeación del manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar así su desarrollo sostenible, conservación y restauración, sin descuidar su deber de prevenir el deterioro ambiental que eventualmente se pueda generar".

En cuanto al Principio de Precaución y Prevención, la Corte ha manifestado a través de la Sentencia C-703 de 2010, lo siguiente:

"La Constitución encarga al Estado de prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, así como de imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados, labor preventiva que adquiere especial significado tratándose del medio ambiente, para cuya puesta en práctica suele apoyarse en variados principios, dentro de los que se destacan los de prevención y precaución, pues dicha labor tiene que ver tanto con los riesgos o daños cuyo efecto no pueda ser conocido anticipadamente, como con aquellos en los cuales resulta posible conocer el efecto antes de su producción".


FRANKLÍN LOZANO DE LA OSSA
Representante a la Cámara

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 17 de mayo de 2017 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 276 con su correspondiente exposición de motivos. Por honorable Representante *Franklin Lozano de la Ossa*.

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 069 DE 2016 CÁMARA

por medio de la cual se crean medidas para la correcta prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros "Taxis" y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 17 de mayo de 2017

Doctor

MIGUEL ÁNGEL PINTO HERNÁNDEZ

Presidente

Cámara de Representantes

Asunto: Informe de Ponencia para Segundo Debate del Proyecto de ley número 069 de 2016 Cámara.

Respetado Presidente:

Como Ponente del **Proyecto de ley número 069 de 2016**, "por medio de la cual se crean medidas para la correcta prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros "Taxis" y se dictan otras disposiciones, en atención a los artículos 156, 157 y 158 de la Ley 5ª de 1992, me dispongo a rendir Informe de Ponencia para Segundo Debate actuando con el usual comedimiento procedemos a través del presente docu-

mento a rendir el respectivo informe de ponencia para segundo debate, honor que aspiramos a desempeñar con acierto y especial complacencia dentro de las siguientes consideraciones:

1. CONSIDERACIONES GENERALES

TRÁMITE

El presente proyecto de ley fue presentado por el Representante a la Cámara Carlos Eduardo Guevara, el día 9 de agosto del año en curso, ante la Secretaría General de la Cámara, bajo el número 69 de 2016, publicado y repartido para su trámite correspondiente a la Comisión Sexta. Por designación de la honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes del Congreso de la República. Fue debatido y aprobado el Proyecto por la Comisión Sexta sin modificación alguna.

CONTENIDO DEL PROYECTO

Determina la creación de un protocolo del servicio de taxi por parte de las empresas operadoras del servicio público de transporte individual de pasajeros "Taxi", deberán presentar a la Secretaría de Tránsito Municipal o quien haga sus veces, un protocolo en el que se indiquen los parámetros que deben cumplir sus afiliados en materia de seguridad, calidad, servicio al cliente y capacitación, dentro del año siguiente a la expedición de la presente ley.

Contenido del articulado propuesto: Consta de 8 artículos y trata los siguientes temas:

| Artículo | Descripción |
|----------|--|
| 1° | Protocolo de prestación del servicio público de taxi |
| 2° | Control y seguimiento a los protocolos |
| 3° | Conductas sancionables |
| 4° | Interposición de quejas |
| 5° | Plataforma virtual para el usuario |
| 6° | Profesionalización |
| 7° | Plataforma de pagos y GPS |
| 8° | Vigencias y derogatorias |

En Colombia, de acuerdo a la Central Unitaria de Trabajadores, hay 760 mil taxistas¹² que transportan mensualmente en las tres principales ciudades (Bogotá, Cali y Medellín) a 4.8 millones de personas que a su vez invierten semanalmente cien mil setenta millones de pesos¹³ (\$100.070.000.000).

Sin embargo, de acuerdo con el estudio del Centro Nacional de Consultoría de diciembre de 2015 "Tendencias de uso en el transporte individual" *el 31% de los usuarios habituales de taxismo han disminuido su uso debido* en gran parte a la mala atención al usuario por parte de los conductores del servicio "taxi". (Negrilla fuera de texto original).

Solo en el Distrito Capital a 30 de noviembre de 2015 la Secretaría de Movilidad recibió 1.471 quejas por el mal servicio ofrecido por taxistas, 492 reclamos corresponden a taxistas que se negaron a prestar el servicio sin causa justificada, 628 por taxímetros presuntamente alterados o cobros de tarifas con sobrecostos,

y 118 por maltrato o intolerancia de los conductores hacia los pasajeros; las otras 233 fueron por diferentes asuntos¹⁴.

Según el Decreto número 172 de 2001, el servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad. Estas empresas son las encargadas de realizar las investigaciones y posteriores sanciones sobre las denuncias realizadas por los usuarios de taxis afiliadas a su empresa. Adicionalmente, están los procedimientos realizados por las entidades distritales y municipales encargadas de la regulación y control del medio de transporte.

Sin embargo, la percepción ciudadana es de impunidad e ineffectividad del proceso de denuncia y sanción por la mala prestación del servicio de taxis.

Es importante recalcar que no se puede abrogar la responsabilidad de esta situación a los conductores de taxis de forma general. Ellos son personas que han reivindicado el valor del buen ciudadano y ha sido ejemplo de colaboración con la Fuerza Pública en todo el país. Son ciudadanos que entregan su vida al servicio público, conduciendo cada día alrededor de 13 horas, recibiendo ingresos mensuales de \$800.000 en promedio, sin garantías laborales y sin la opción de profesionalizarse en su labor¹⁵ con el aprendizaje de conocimientos sobre servicio al cliente, comunicaciones y finanzas personales.

Por lo anterior se hace necesario legislar en busca de la protección de los usuarios y de la correcta prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros "Taxis" estableciendo un procedimiento de quejas y reclamos, expedito y eficaz para el ciudadano.

2. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

La circulación libre y segura en los diferentes medios de transporte es un derecho de todos los habitantes del territorio colombiano. La seguridad vial debe estar encaminada a la protección de los usuarios del servicio público de transporte a través de la fijación de normas que aboguen por el cumplimiento de este propósito.

Teniendo en cuenta el objeto del proyecto de ley, es importante señalar que la Constitución Política de 1991 estableció en sus artículos 25, 58, 333 y 334 el ejercicio de actividades económicas e iniciativas privadas como un derecho que puede ejercer cualquier persona con libertad y protección del Estado. Sin embargo, la misma Constitución en su artículo 78 ordenó la existencia de un campo de protección a favor del consumidor y/o usuario de bienes y servicios inspirado principalmente en garantizar la defensa, la salvaguarda, la seguridad e igualdad de los consumidores.

Los artículos superiores 78, 333 y 334 ya mencionados sujetaron todas las actividades económicas al cumplimiento de los requisitos y permisos fijados en la ley, cuyo fin se debe encaminar a la protección del usuario y/o el consumidor y a garantizar el bien común y la prevalencia del interés social en todos los casos.

Las Sentencias de constitucionalidad C-1141 de 2000 y C-592 de 2012 ha sido enfáticas en ratificar la

12 <http://cut.org.co/760-mil-taxistas-de-colombia-ya-cuentan-con-norma-que-les-garantiza-la-seguridad-social-integral/>

13 <http://www.publimetro.co/colombia/en-bogota-medellin-y-cali-un-50-de-habitantes-usa-transporte-individual/lmkolk!hvEV6BmwPWCb6//>

14 <http://www.movilidadbogota.gov.co/?pag=2513>

15 <http://www.uniandes.edu.co/xplorer/especiales/movilidad2/taxi.html>

potestad conferida al Estado para intervenir en las relaciones económicas, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la actividad y que no existan abusos a través de la ley, la cual regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad.

2.1. Fundamentos Constitución Política

“**Artículo 24.** Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”.

[...]

“**Artículo 25.** El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas”.

[...]

“**Artículo 58.** Se garantizan la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles, los cuales no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores. Cuando de la aplicación de una ley expedida por motivos de utilidad pública o interés social, resultare en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, el interés privado deberá ceder al interés público o social...”

[...]

“**Artículo 78.** La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización.

Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios.

El Estado garantizará la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las disposiciones que les conciernen. Para gozar de este derecho las organizaciones deben ser representativas y observar procedimientos democráticos internos”.

[...]

“**Artículo 208.** Los ministros y los directores de departamentos administrativos son los jefes de la administración en su respectiva dependencia. Bajo la dirección del Presidente de la República, les corresponde formular las políticas atinentes a su despacho, dirigir la actividad administrativa y ejecutar la ley...”.

[...]

“**Artículo 333.** La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.

La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.

El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará

o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la nación”.

[...]

“**Artículo 334.** La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. Dicho marco de sostenibilidad fiscal deberá fungir como instrumento para alcanzar de manera progresiva los objetivos del Estado social de derecho. En cualquier caso el gasto público social será prioritario.

El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar, de manera progresiva, que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo al conjunto de los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.

La sostenibilidad fiscal debe orientar a las ramas y órganos del poder público, dentro de sus competencias, en un marco de colaboración armónica.

El Procurador General de la Nación o uno de los Ministros del Gobierno, una vez proferida la sentencia por cualquiera de las máximas corporaciones judiciales, podrán solicitar la apertura de un Incidente de Impacto Fiscal, cuyo trámite será obligatorio. Se oirán las explicaciones de los proponentes sobre las consecuencias de la sentencia en las finanzas públicas, así como el plan concreto para su cumplimiento y se decidirá si procede modular, modificar o diferir los efectos de la misma, con el objeto de evitar alteraciones serias de la sostenibilidad fiscal. En ningún caso se afectará el núcleo esencial de los derechos fundamentales.

Parágrafo. Al interpretar el presente artículo, bajo ninguna circunstancia, autoridad alguna de naturaleza administrativa, legislativa o judicial, podrá invocar la sostenibilidad fiscal para menoscabar los derechos fundamentales, restringir su alcance o negar su protección efectiva”.

[...]

2.2. Fundamentos legales

Según el Código Nacional de Tránsito Terrestre, un TAXI es un vehículo automotor destinado al servicio público individual de pasajeros. Se identifican por el color amarillo de su carrocería, el color de la placa (que tiene fondo blanco y caracteres negros). Además, llevan visible el nombre de la empresa a la cual están afiliados y cada vehículo está provisto de un taxímetro para liquidar el valor del servicio.

Según el Decreto número 172 de 2001, el servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi, se presta bajo la responsabilidad de una empresa

de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino¹⁶.

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.

Artículo 2°. Principios fundamentales.

(...)

c) **De la libre circulación:** De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley.

Por razones de interés público, el Gobierno nacional podrá prohibir, condicionar o restringir el uso del espacio aéreo, la infraestructura del transporte terrestre de los ríos y del mar territorial y la navegación aérea sobre determinadas regiones y el transporte de determinadas cosas.

En caso de conflicto o insuficiencia de la infraestructura del transporte, el Estado preferirá el servicio público colectivo del servicio particular. (...)

Artículo 3°. Principios del transporte público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

I. DEL ACCESO AL TRANSPORTE:

El cual implica:

a) Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad;

b) Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización;

c) Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo;

d) Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.

Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte

(...) **Artículo 3°.** Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público, las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del

servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.

Artículo 5°. El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada modo. (...)

DECRETOS

Decreto número 172 de febrero 5 de 2000, por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi.

Artículo 1°. Objeto y Principios. El presente Decreto tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi y la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los convenios internacionales.

Artículo 4°. Transporte público. De conformidad con el artículo 3° de la Ley 105 de 1993, el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica.

Artículo 6°. Servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi. El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos taxi es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, **donde el usuario fija el lugar o sitio de destino.** El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

JURISPRUDENCIA

Sentencia C- 568 de 2003. M. P. Álvaro Tafur Galvis.

“De acuerdo con el artículo 150-25 constitucional corresponde al Congreso de la República unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República y que en ejercicio de esa competencia el Legislador está llamado a expedir disposiciones aplicables en todo el territorio nacional que deberán ser respetadas por las autoridades territoriales en el ejercicio de sus competencias, en aplicación del mismo principio de jerarquía normativa a que se ha hecho referencia”.

3. EXPERIENCIAS INTERNACIONALES

MÉXICO

En el Estado de México existe un sistema de seguimiento a las denuncias interpuestas por los usuarios

¹⁶ <https://www.medellin.gov.co/movilidad/transito-transporte/taxis>

por mala prestación del servicio público de transporte, que se desarrolla desde una aplicación para celulares y un call center. A través de estos medios el Gobierno mexicano recibe las denuncias anónimas y las entrega al correspondiente delegado de la zona de transporte público para la correspondiente notificación y posterior sanción del conductor.

Este sistema cuenta con un número único de folio que es entregado al usuario y con el cual puede hacer seguimiento a su denuncia.

Según el Reglamento del Transporte Público y Servicios Conexos del Estado de México, los operadores están obligados a:

- Tener licencia.
- Estar aseados.
- No ir tomados o drogados.
- Ser corteses y comedidos.
- No manejar a exceso de velocidad.
- No llevar gritones o cualquier tipo de ayudante.
- No llevar magos, payasos, vendedores o similares.
- No llevar vidrios polarizados, cortinas, luces de neón o similares.
- No llevar música ruidosa, cornetas, trompetas, aloreños, rines de punta, calcomanías con groserías, telas o adornos de cualquier tipo.
- No fumar ni usar el celular al conducir¹⁷.

LEY DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE DEL ESTADO DE JALISCO

Esta ley plantea la obligatoriedad de garantizar a los usuarios el derecho a que el servicio público de transporte se preste en forma regular, continua, uniforme, permanente e ininterrumpida y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia, cumpliendo con las reglas y condiciones de calidad del servicio, con estricto apego a la normatividad aplicable.

Se establecen módulos de atención ciudadana para combatir los actos irregulares de los servidores públicos y los sistemas de comunicación y enlace con la ciudadanía a través de los cuales se captarán y canalizarán las quejas, denuncias, recomendaciones y programas; para coordinar y unificar esfuerzos con las áreas internas de la Secretaría, así como con la Fiscalía General y los órganos de control gubernamental.

CHILE

Sistema de atención ciudadana del Ministerio de Transporte, encargado de recepcionar quejas, reclamos y denuncias sobre los abusos que en desarrollo de su labor cometen conductores de servicio público y ejecutar las acciones sancionatorias y de fiscalización correspondientes¹⁸.

Hechos denunciados:

- Problemas de frecuencia taxis urbanos.
- Alteración de recorridos de taxis
- Vehículo de transporte público que se niega a transportar a usuario.

- Conducción irresponsable.
- Conductor no reconoce pase escolar.
- Maltrato del conductor.

ECUADOR

La Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y su reglamentación, establecen la Agencia Nacional de Tránsito para crear los medios y desarrollar las políticas generales emanadas del Ministerio del sector, garantizando un nivel óptimo de satisfacción de los usuarios, estableciendo y monitoreando el cumplimiento de metas, objetivos y estándares de calidad de servicio¹⁹.

ESPAÑA

La LEY 10 DE 2014

Regula entre otros temas la correcta atención al usuario y establece una mayor profesionalidad, capacitación y dedicación del titular de la licencia y, como consecuencia, un beneficio del usuario y evita situaciones de especulación económica a costa de un servicio destinado al público.

El Título IV establece el estatuto jurídico del usuario del taxi y desarrolla un conjunto básico de derechos y deberes. Entre otros, se contempla el derecho a acceder al servicio en igualdad de condiciones, para lo que los conductores deben proporcionar ayuda a personas que vayan acompañadas de niños o a las mujeres gestantes, debiendo cargar y descargar su equipaje. También se regula el derecho a seleccionar el recorrido más adecuado y a recibir un documento justificativo de la prestación del servicio²⁰.

4. TIPO DE LEY Y TRÁMITE

Ley ordinaria

5. CONVENIENCIA

Se requiere expedir una norma que establezca medidas contundentes contra la incorrecta prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros "taxis" atacando los altos niveles de insatisfacción de los ciudadanos frente al servicio a través de la educación y la corrección.

6. IMPACTO FISCAL

En cumplimiento del artículo 7° de la Ley 819 de 2003 es preciso determinar que el presente proyecto de ley no genera impacto fiscal toda vez que no ordena gasto adicional ni tampoco otorga beneficios tributarios de ningún tipo, por lo tanto no ordena una modificación al marco fiscal de mediano plazo de la entidad competente.

PROPOSICIÓN

Haciendo uso de las facultades conferidas por la Ley 5ª de 1992, de conformidad con las consideraciones expuestas, me permito rendir informe de **Ponencia Positiva** y respetuosamente propongo a los honorables Representantes dar Segundo Debate al **Proyecto de ley número 069 de 2016 Cámara, por medio de la cual se**

¹⁷ http://smovilidad.edomex.gob.mx/sites/smovilidad.edomex.gob.mx/files/files/pdf/folleto_qmovil.pdf

¹⁸ <http://www.transportescucha.cl/>

¹⁹ https://www.usfq.edu.ec/sobre_la_usfq/servicios/autoclub/consultoria/Documents/reglamento_ley_de_transito.pdf

²⁰ <http://www.20minutos.es/noticia/2330825/0/bernabedestaca-que-nueva-ley-taxi-garantiza-derechos-lucha-contra-intrusismo/>

crean medidas para la correcta prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros "taxis" y se dictan otras disposiciones, con el texto propuesto aprobado en primer debate.

Cordialmente,



ALFREDO APE CUELLO BAUTE
Representante a la Cámara
Departamento del Cesar

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 069 DE 2016 CÁMARA

por medio de la cual se crean medidas para la correcta prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros "taxis" y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Protocolo de prestación del servicio público de taxi. Las Empresas Operadoras del Servicio Público de transporte individual de pasajeros "Taxi", deberán presentar a la Secretaría de Tránsito Municipal o quien haga sus veces, un protocolo en el que se indiquen los parámetros que deben cumplir sus afiliados en materia de seguridad, calidad, servicio al cliente y capacitación, dentro del año siguiente a la expedición de la presente ley.

Artículo 2°. Control y seguimiento a los protocolos. Las Secretarías de Tránsito Municipales o quienes hagan sus veces realizarán seguimiento y control a la entrega y cumplimiento de los protocolos de prestación del servicio público de taxi, y enviarán un informe semestral a la Superintendencia de Puertos y Transporte sobre el cumplimiento de esta función por parte de las empresas operadoras del servicio público de transporte individual de pasajeros "Taxi".

Parágrafo. La Superintendencia de Puertos y Transporte sancionará a las empresas operadoras del servicio público de transporte individual de pasajeros "Taxi", por el incumplimiento en la presentación del protocolo o la falta de medidas para implementar su correcto cumplimiento, con una sanción de hasta cien (100) salarios mínimos legales vigentes mensuales (smlvm).

Artículo 3°. Interposición de quejas. La incorrecta prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros "Taxi" podrá generar la interposición de una queja por parte del usuario afectado ante la Secretaría de Tránsito Municipal o quien haga sus veces. El Ministerio de Transporte reglamentará la forma, el proceso y procedimiento que debe cursar la queja dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de la presente ley.

Parágrafo 1°. El proceso de presentación y trámite de las quejas deberá ser expedito y fácil para el usuario.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte regulará lo relacionado con el valor probatorio de las fotos y videos aportados por el quejoso para demostrar la infracción acusada, y la interposición, modulación y parametrización de las sanciones impuestas por la Superinten-

dencia de Puertos y Transporte y por las Secretarías de Tránsito Municipales o quienes hagan sus veces.

Artículo 4°. Conductas sancionables. Las Secretarías de Tránsito Municipales o quienes hagan sus veces en atención a queja presentada por un usuario y al procedimiento establecido por el Ministerio de Transporte aplicarán sanción pedagógica o pecuniaria de hasta diez (10) salarios mínimos legales vigentes mensuales (smlvm), además de la posibilidad de suspender hasta 3 años la facultad de ejercer la labor de taxista por la incorrecta prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros "Taxi" a los conductores que constituyan alguna de las siguientes conductas:

1. Omitir la prestación del servicio cuando este sea requerido por el usuario exceptuando que se encuentre fuera de servicio.

2. No acatar las solicitudes del usuario en cuanto al volumen del radio, ruta escogida y al no uso de dispositivos móviles durante la prestación del servicio.

3. Fumar, consumir alimentos o bebidas durante la prestación del servicio.

4. Tener el vehículo en condiciones de desaseo.

5. No disponer del dinero en la cantidad o de las denominaciones necesarias en el momento del pago de la carrera para que no se presenten contratiempos.

6. Cobrar por servicios no prestados, adulterar el método de medición del servicio (taxímetro) o aumentar de forma injustificada el valor del servicio.

7. Realizar maniobras que pongan en riesgo la vida o la integridad física del usuario.

8. No tener en lugar visible para el usuario la identificación del conductor y del vehículo.

9. No exigir la utilización del cinturón de seguridad por parte del usuario.

10. Tratar de forma deshonrosa, denigrante o irrespetuosa al usuario y/o a los demás actores de la vía.

Parágrafo. La reincidencia podrá causar la pérdida de la licencia de conducción del prestador del servicio de "taxi".

Artículo 5°. Plataforma virtual para el usuario. El Ministerio de las Telecomunicaciones en coordinación con el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte, crearán una plataforma virtual nacional (web y aplicación para dispositivos móviles) que sirva como herramienta para la interposición de quejas y denuncias en cualquier municipio del país. A esta plataforma virtual tendrán acceso las Secretarías Municipales de Tránsito del país o quienes hagan sus veces para conocer e iniciar el procedimiento establecido de acuerdo a la presente ley.

La plataforma virtual contendrá como mínimo los siguientes parámetros:

1. Link de Peticiones, quejas y recursos que interpongan los usuarios direccionándose estas a la empresa operadora de taxis a la que está afiliada el taxista denunciado y a la Secretaría Municipal de Tránsito o quien haga sus veces del municipio donde se originó la queja.

2. Identificación del conductor asociado al vehículo y la empresa.

3. Calificación del servicio prestado por ese conductor.

4. Trazabilidad del proceso de denuncia y respuesta para el usuario.

Parágrafo: Se le exigirá a todas las aplicaciones que sean utilizadas para la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros “Taxi”, que tengan un link que direcciona al usuario a la plataforma virtual de que habla el presente artículo.

Artículo 6°. Profesionalización. El Ministerio de Transporte regulará los requisitos y el procedimiento para la acreditación como conductor profesional en el servicio público de transporte individual de pasajeros “Taxi”.

Las empresas operadoras del servicio público de transporte individual de pasajeros “Taxi” únicamente podrán tener afiliados vehículos conducidos por personas que estén debidamente acreditadas como conductores profesionales. Para el cumplimiento de la presente disposición el Ministerio de Transporte señalará el plazo para su cumplimiento que no debe ser mayor a 5 años a partir de la expedición de la presente ley.

Parágrafo 1°. La capacitación deberá versar como mínimo sobre las siguientes áreas: Servicio al cliente, manejo defensivo, seguridad personal y la de sus pasajeros, primeros auxilios, convivencia con respeto, con el objetivo de profesionalizar la labor del taxista en el país.

Parágrafo 2°. El Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) diseñará y ofrecerá programas de formación complementarios dirigidos a los conductores de taxi con aspectos como: aprendizaje de segunda lengua, finanzas, contabilidad y desarrollo empresarial.

Artículo 7°. Plataforma de pagos y GPS. Como requisito esencial de los protocolos de prestación del servicio de taxi, las empresas operadoras del servicio de transporte público individual de pasajeros “Taxi” en un periodo de 2 años a partir de la expedición de la presente ley, deberán crear e implementar una plataforma virtual en la que interactúen la empresa operadora, el usuario y el conductor, y en caso de denuncia por mala prestación del servicio un link que redirija a la plataforma virtual pública establecida en el artículo 5° de la presente ley.

Esta plataforma deberá permitir el rastreo GPS del vehículo que presta el servicio, la distancia recorrida en la carrera, la calificación que da el usuario del servicio prestado, el valor exacto del servicio prestado en atención a la distancia recorrida y el tiempo utilizado, además de la opción de pago por medios electrónicos.

Artículo 8°. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su expedición y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Congressistas,

Cordialmente,



ALFREDO APE CUELLO BAUTE
Representante a la Cámara
Departamento del Cesar

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO
DEBATE

Bogotá, D. C., 18 de mayo de 2017

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el texto que se propone para segundo debate y el texto aprobado en primer debate del **Proyecto de ley número 069 de 2016 Cámara**, por medio de la cual se crean medidas para la correcta prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros “Taxis” y se dictan otras disposiciones.

La ponencia fue firmada por el honorable Representante *Alfredo Ape Cuello Baute*.

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6 - 176/ del 18 de mayo de 2017, se solicita la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República.



HERNÁN CORTES ROJAS
Subsecretario

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE
POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE DE LA HONORABLE
CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN
DEL DÍA VEINTINUEVE (29) DE NOVIEMBRE
DE 2016, AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 069
DE 2016 CÁMARA

por medio de la cual se crean medidas para la correcta prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros “Taxis” y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Protocolo de prestación del servicio público de taxi. Las empresas del servicio público de transporte individual de pasajeros “Taxi”, deberán presentar a la Secretaría de Tránsito Municipal o quien haga sus veces, un protocolo en el que se indiquen los parámetros que deben cumplir sus afiliados en materia de seguridad, calidad, servicio al cliente y capacitación, dentro del año siguiente a la expedición de la presente ley.

Artículo 2°. Control y seguimiento a los protocolos. Las Secretarías de Tránsito Municipales o quienes hagan sus veces realizarán seguimiento y control a la entrega y cumplimiento de los protocolos de Prestación del Servicio Público de Taxi, y enviarán un informe semestral a la Superintendencia de Puertos y Transporte sobre el cumplimiento de esta función por parte de las empresas operadoras del servicio público de transporte individual de pasajeros “Taxi”.

Parágrafo. La Superintendencia de Puertos y Transporte sancionará a las empresas operadoras del servicio público de transporte individual de pasajeros “Taxi”,

por el incumplimiento en la presentación del protocolo o la falta de medidas para implementar su correcto cumplimiento, con una sanción de hasta cien (100) salarios mínimos legales vigentes mensuales (smlvm).

Artículo 3°. *Interposición de quejas.* La incorrecta prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros “Taxi” podrá generar la interposición de una queja por parte del usuario afectado ante la Secretaría de Tránsito Municipal o quien haga sus veces. El Ministerio de Transporte reglamentará la forma, el proceso y procedimiento que debe cursar la queja dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de la presente ley.

Parágrafo 1°. El proceso de presentación y trámite de las quejas deberá ser expedito y fácil para el usuario.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte regulará lo relacionado con el valor probatorio de las fotos y videos aportados por el quejoso para demostrar la infracción acusada, y la interposición, modulación y parametrización de las sanciones impuestas por la Superintendencia de Puertos y Transporte y por las Secretarías de Tránsito Municipales o quienes hagan sus veces.

Artículo 4°. *Conductas sancionables.* Las Secretarías de Tránsito Municipales o quienes hagan sus veces en atención a queja presentada por un usuario y al procedimiento establecido por el Ministerio de Transporte aplicarán sanción pedagógica o pecuniaria de hasta diez (10) salarios mínimos legales vigentes mensuales (smlvm), además de la posibilidad de suspender hasta 3 años la facultad de ejercer la labor de taxista por la incorrecta prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros “Taxi” a los conductores que constituyan alguna de las siguientes conductas:

1. Omitir la prestación del servicio cuando este sea requerido por el usuario exceptuando que se encuentre fuera de servicio.

2. No acatar las solicitudes del usuario en cuanto al volumen del radio, ruta escogida y al no uso de dispositivos móviles durante la prestación del servicio.

3. Fumar, consumir alimentos o bebidas durante la prestación del servicio.

4. Tener el vehículo en condiciones de desaseo.

5. No disponer del dinero en la cantidad o de las denominaciones necesarias en el momento del pago de la carrera para que no se presenten contratiempos.

6. Cobrar por servicios no prestados, adulterar el método de medición del servicio (taxímetro) o aumentar de forma injustificada el valor del servicio.

7. Realizar maniobras que pongan en riesgo la vida o la integridad física del usuario.

8. No tener en lugar visible para el usuario la identificación del conductor y del vehículo.

9. No exigir la utilización del cinturón de seguridad por parte del usuario.

10. Tratar de forma deshonrosa, denigrante o irrespetuosa al usuario y/o a los demás actores de la vía.

Parágrafo. La reincidencia podrá causar la pérdida de la licencia de conducción del prestador del servicio de “taxi”.

Artículo 5°. *Plataforma virtual para el usuario.* El Ministerio de las Telecomunicaciones en coordinación

con el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte, crearán una plataforma virtual nacional (web y aplicación para dispositivos móviles) que sirva como herramienta para la interposición de quejas y denuncias en cualquier municipio del país. A esta plataforma virtual tendrán acceso las Secretarías Municipales de Tránsito del país o quienes hagan sus veces para conocer e iniciar el procedimiento establecido de acuerdo a la presente ley.

La plataforma virtual contendrá como mínimo lo siguientes parámetros:

1. Link de Peticiones, quejas y recursos que interpongan los usuarios direccionándose estas a la empresa operadora de taxis a la que está afiliada el taxista denunciado y a la Secretaría Municipal de Tránsito o quien haga sus veces del municipio donde se originó la queja.

2. Identificación del conductor asociado al vehículo y la empresa.

3. Calificación del servicio prestado por ese conductor.

4. Trazabilidad del proceso de denuncia y respuesta para el usuario.

Parágrafo. Se le exigirá a todas las aplicaciones que sean utilizadas para la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros “Taxi”, que tengan un link que dirija al usuario a la plataforma virtual de que habla el presente artículo.

Artículo 6°. *Profesionalización.* El Ministerio de Transporte regulará los requisitos y el procedimiento para la acreditación como conductor profesional en el servicio público de transporte individual de pasajeros “Taxi”.

Las empresas operadoras del servicio público de transporte individual de pasajeros “Taxi” únicamente podrán tener afiliados vehículos conducidos por personas que estén debidamente acreditadas como conductores profesionales. Para el cumplimiento de la presente disposición el Ministerio de Transporte señalará el plazo para su cumplimiento que no debe ser mayor a 5 años a partir de la expedición de la presente ley.

Parágrafo 1°. La capacitación deberá versar como mínimo sobre las siguientes áreas: Servicio al cliente, manejo defensivo, seguridad personal y la de sus pasajeros, primeros auxilios, convivencia con respeto, con el objetivo de profesionalizar la labor del taxista en el país.

Parágrafo 2°. El Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) diseñará y ofrecerá programas de formación complementarios dirigidos a los conductores de taxi con aspectos como: aprendizaje de segunda lengua, finanzas, contabilidad y desarrollo empresarial.

Artículo 7°. *Plataforma de pagos y GPS.* Como requisito esencial de los protocolos de prestación del servicio de taxi, las empresas operadoras del servicio de transporte público individual de pasajeros “Taxi” en un periodo de 2 años a partir de la expedición de la presente ley, deberán crear e implementar una plataforma virtual en la que interactúen la empresa operadora, el usuario y el conductor, y en caso de denuncia por mala prestación del servicio un link que redirija a la plataforma virtual pública establecida en el artículo 5° de la presente ley.

Esta plataforma deberá permitir el rastreo GPS del vehículo que presta el servicio, la distancia recorrida en la carrera, la calificación que da el usuario del servicio prestado, el valor exacto del servicio prestado en atención a la distancia recorrida y el tiempo utilizado, además de la opción de pago por medios electrónicos.

Artículo 8°. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de su expedición y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

Noviembre 29 de 2016

En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el **Proyecto de ley número 069 de 2016 Cámara**, por medio de la cual se crean medidas para la correcta prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros “Taxis” y se dictan otras disposiciones” (Acta número 018 de 2016) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 22 de noviembre de 2016, según Acta número 017 de 2016; en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.

IVÁN DARIÓ AGUDELO ZAPATA

Presidente

JAIR JOSÉ EBRATT DÍAZ

Secretario

CONTENIDO

Gaceta número 610 - viernes 10 de octubre de 2015

CAMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

Págs.

Proyecto de ley número 273 de 2017 Cámara, por medio de la cual se establecen los derechos de la mujer en trabajo de parto, parto y posparto y se dictan otras disposiciones” o “Ley de Parto Humanizado..... 1

Proyecto de ley número 274 de 2017 Cámara, por medio de la cual se declara patrimonio cultural de la Nación, “el Festival Internacional, Ipiales Cuna de Grandes Tríos”, celebrado en el municipio de Ipiales - departamento de Nariño..... 4

Proyecto de ley número 275 de 2017 Cámara, por medio del cual se convierte en política de Estado el Programa ser Pilo Paga y se dictan otras disposiciones..... 6

Proyecto de ley número 276 de 2017 Cámara, por medio de la cual se implementa el registro, autorización y se regula el uso de motosierras en el territorio colombiano..... 9

PONENCIAS

Informe de ponencia texto propuesto y texto aprobado para segundo debate al proyecto de ley número 069 de 2016 Cámara, por medio de la cual se crean medidas para la correcta prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros “Taxis” y se dictan otras disposiciones..... 12