



## GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 784

Bogotá, D. C., viernes, 7 de junio de 2024

EDICIÓN DE 14 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA  
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

## PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO  
206 DE 2023 CÁMARA

por medio del cual se modifica el artículo 1°, 4°, 10, 15, 22 y 23 de la Ley 688 de 2001 referente al Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., mayo de 2024

Honorable Representante  
**JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO**  
PRESIDENTE  
Comisión Sexta Constitucional Permanente  
Cámara de Representantes  
Ciudad

**Asunto:** Informe de ponencia para Primer Debate del Proyecto de Ley Nro. 206 de 2023 Cámara "Por medio del cual se modifica el artículo 1, 4, 10, 15, 22 y 23 de la Ley 688 de 2001 referente al Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones"

Honorable Representante,

En cumplimiento del encargo hecho por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara de Representantes del Congreso de la República y de conformidad con lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir Informe de Ponencia para Primer Debate en la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara de Representantes al Proyecto de Ley Nro. 337 de 2023 Cámara "Por medio del cual se modifica el artículo 1, 4, 10, 15, 22 y 23 de la Ley 688 de 2001 referente al Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones".

Cordialmente,

**DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS**  
Representante a la Cámara  
Departamento de Cundinamarca  
Coordinador Ponente

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY  
Nro. 206 de 2023 Cámara

"Por medio del cual se modifica el artículo 1, 4, 10, 15, 22 y 23 de la Ley 688 de 2001 referente al Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones"

## TRÁMITE DEL PROYECTO

Origen: Congresual.

**Autores:** H.S. Juan Carlos Garcés Rojas, H.S. Julio Elias Vidal, H.S. Julio Elias Chagui Flórez, H.S. Juan Felipe Lemos Uribe, H.S. John Moises Besaile Fayad, H.R. José Eliécer Salazar López, H.R. Víctor Manuel Salcedo Guerrero, H.R. Hernando Guida Ponce, H.R. Alexander Guarín Silva, H.R. Teresa De Jesús Enríquez Rosero, H.R. Milene Jarava Díaz, H.R. Diego Fernando Caicedo Navas, H.R. Camilo Esteban Ávila Morales, H.R. Wilmer Ramiro Carrillo Mendoza, H.R. Jorge Eliécer Tamayo Marulanda, H.R. Saray Elena Robayo Bechara, H.R. Astrid Sánchez Montes De Oca, H.R. Ana Paola García Soto, H.R. Jorge Alberto Cerchiaro Figueroa.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El propósito de presentar este proyecto de ley que pretende del artículo 1, 4, 10, 15, 22 y 23 de la ley 688 de 2001 referente al Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre, es específicamente en la ampliación del radio de acción de los vehículos. Actualmente, la ley establece que los beneficios de este fondo sólo se extienden a las zonas metropolitanas y/o urbanas, dejando desatendidas las áreas rurales y remotas del territorio nacional

Por lo que es imperativo reconocer que el servicio público de transporte terrestre es un pilar fundamental para el desarrollo económico, social y cultural de Colombia. No obstante, al restringir los beneficios del Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor únicamente a las áreas metropolitanas y urbanas, estamos generando una profunda desigualdad y marginación hacia las comunidades rurales y remotas, quienes dependen igualmente de un transporte público eficiente y seguro.

Dentro de la actividad económica de los países, uno de los pilares para el desarrollo, tiene que ver con la movilidad y transporte interno, lo cual permite disminuir fronteras, facilitar el transporte de personas y alimentos, aportar al comercio nacional e internacional. Es por esto, que es función de los gobernantes garantizar medidas pertinentes, de tal manera que el bienestar de la población de los diferentes territorios trascienda carreteras, autopistas, vías, y se garantice el acceso a una movilidad libre y competitiva, por medio de acciones jurídicas que la faciliten.

En ese sentido, cabe resaltar que la actualización de la ley 688 del 2001, lleva veinte años en ejecución y cumplimiento. Sin embargo, en Colombia se siguen agudizando problemáticas a nivel nacional, con relación a la sostenibilidad ambiental, altos índices de accidentalidad, tráfico constante en las ciudades grandes, inseguridad vial generada por vehículos sujetos a renovación.

**Conveniencia del Proyecto de Ley**

**Beneficios del Proyecto de Ley**

La modificación del artículo 1, 4, 10, 15, 22 y 23 de la ley 688 de 2001 relacionada con el Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre, en lo referente a ampliar el radio de acción, es una medida necesaria y urgente para garantizar la equidad, el desarrollo regional, la seguridad vial y la calidad del servicio en todo el territorio nacional. Puntos a tener en cuenta:

- Equidad y cohesión social:** el proyecto de ley permitirá corregir esta disparidad en beneficiar a todo el parque automotor que presta un servicio público y garantizar una distribución equitativa de los recursos en todo el territorio nacional. Todos los ciudadanos, independientemente de su ubicación geográfica, tienen derecho a acceder a un transporte público de calidad. Al ampliar el radio de acción del fondo, estaremos promoviendo la equidad y la cohesión social, permitiendo que las comunidades rurales y remotas tengan acceso a servicios de transportes modernos y seguros.
- Desarrollo regional:** El transporte es un elemento clave para el desarrollo económico y regional. Al incluir a todas las áreas del territorio nacional en los beneficios del fondo, estaremos impulsando el crecimiento y la inversión en regiones que han sido históricamente desatendidas. Esto abrirá nuevas oportunidades para el turismo, la agricultura, la industria y otros sectores económicos que dependen de un transporte eficiente para su desarrollo. Además, facilitará la conectividad entre las regiones, fomentando la integración y el intercambio cultural.
- Seguridad y calidad del servicio:** La falta de recursos para renovar y mantener el parque automotor en las zonas rurales y remotas ha llevado a la operación de vehículos obsoletos y en mal estado. Esto pone en peligro la seguridad de los pasajeros y contribuye a la degradación del medio ambiente. Al ampliar el alcance del fondo, se fomentará la renovación de los vehículos de transporte en todo el territorio nacional, mejorando la seguridad vial y reduciendo las emisiones contaminantes.

- Descentralización y descongestión urbana:** La concentración excesiva de la población en las áreas metropolitanas y urbanas es una realidad en nuestro país. Al mejorar las condiciones del transporte en las zonas rurales y remotas, estaremos promoviendo la descongestión urbana y fomentando la descentralización de la población.

**CONTEXTO**

**1.1. Impacto del parque automotor antiguo en el país**

El parque automotor antiguo del servicio público de transporte a nivel nacional puede generar problemáticas de difícil solución a largo plazo, como emisión de gases contaminantes, altos costos de mantenimiento, problemas de movilidad, seguridad, afectación permanente del medio ambiente, con emisiones de gases de efecto invernadero, óxidos de nitrógeno, asimismo las altas tasas de accidentalidad se pueden asociar a la tenencia de un parque automotor no renovado.

Asimismo, la calidad del aire se ha visto afectada por la alta contaminación, donde De acuerdo con un estudio del Instituto Nacional de Salud (INS), en Colombia fallecen anualmente 15.681 personas por enfermedades asociadas a la mala calidad del aire. Asimismo, el Departamento Nacional de Planeación estimó que el costo por enfermedades y muertes por la mala calidad del aire le cuesta al país cerca de 12,2 billones de pesos, cifra que equivale al 1,5 % del PIB. (Giraldo, 2023)

Gran parte de la causa de esta contaminación proviene de las partículas que emiten vehículos con más de veinte años que siguen circulando, por lo tanto, es por eso que surge la necesidad de fortalecer los incentivos para promover las matriculas de vehículos nuevos más limpios y seguros con la implementación de políticas públicas con beneficios o distintivos con criterio ambiental. (Giraldo, 2023)

Por lo tanto, se requiere una revisión que se ajuste a las necesidades de los colombianos, buscar una solución duradera que permita una renovación vehicular de más del 60% a nivel nacional, con el fin de disminuir los efectos del parque automotor de transporte público que lleva en circulación más de veinte años.

Por ende, la renovación vehicular del transporte público a nivel nacional, resulta necesaria para mejorar las condiciones ambientales, la movilidad, generación de empleo con los procesos de renovación, y en general lograr una reactivación económica pero que a su vez sea sostenible y amigable con el medio ambiente; aportar a la disminución de índices de accidentalidad en el país, por medio

**1.2. Marco normativo relevante para la modificación**

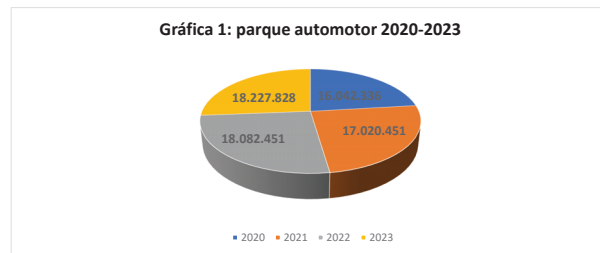
El propósito de llegar a una renovación vehicular en la totalidad de los territorios del país, con especial atención en los vehículos de transporte público, siendo estos los que de manera frecuente prestan un servicio a la ciudadanía, donde, de acuerdo al artículo 2 del Código nacional de tránsito-ley 769 del 2002, un vehículo de transporte público es un vehículo automotor homologado, que se destina para el transporte de pasajeros, carga o los dos, por medio de las vías públicas mediante tarifa de cobro de tarifa, flete o porte. A continuación, se presenta el marco normativo frente al transporte público en Colombia que se debe tener en cuenta para la presente propuesta de actualización de la ley 688 de 2001.

- Ley 2198 de enero del 2022: con esta, Ley se establece cambios en la asignación de rutas permitiendo que las empresas de transporte soliciten modificación o nuevos recorridos con garantías de transparencia, publicidad y participación. A partir de su entrada en vigor, las empresas de transporte terrestre mixto también podrán añadir cuatro nuevos tipos de vehículos a su parque automotor.
- El Programa de Modernización de Vehículos de Carga (PMVC) implementado por el Gobierno-2020:* la alta edad del parque automotor de carga hace que el país tenga un trabajo pendiente en materia de renovación y sostenibilidad ambiental. Con la política es propiciar la modernización, la eficiencia y el emprendimiento, generando incentivos para la renovación del parque automotor en el sector de carga. *"En el marco de esta política se construyó el marco regulatorio necesario para la ejecución del Nuevo Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga con el que se espera lograr la modernización de más de 25.000 vehículos durante la vigencia del programa (5 años)"* (Ministerio de transporte, 2020)
- CONPES 3963 de junio de 2019 estableció los lineamientos de política pública para modernización del parque automotor de carga y a está se suma el Decreto 1120 de 2019 (Decreto del Nuevo Programa de Modernización) y la Resolución 5304 de octubre de 2019 que lo reglamenta.
- LEY 688 DE 2001 de agosto de 2023** se creó el Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones.

**1.2.1. Situación del Parque automotor: 2020 a 2023**

De acuerdo con el Registro único nacional de tránsito- RUNT, a corte del 30 de septiembre del 2022, el parque automotor de Colombia está compuesto por más de 17 millones de vehículos, donde el 60% son motocicletas, 39% de vehículos tipo automóvil, camioneta, camión, bus, buseta, y volqueta, para el 2022. (RUNT, 2022)

De acuerdo a datos recientes, en Colombia hay más de 17 millones de vehículos, de los cuales 10,1 millones corresponden a motocicletas. (RUNT, 2022). A corte de febrero de 2023, se hay un registro de 18.227.828 de vehículos, de los cuales 10,93 millones son motocicletas. 6,94 registros como automóviles, camionetas, camperos, o camiones y 196.206 son de categoría especializada.



Fuente: elaboración propia con datos del RUNT a corte de febrero de 2023.

En cuanto a vehículos de servicio público, son más de 900.000 de dichos 18 millones, más de 185.000 se usan como transportes especializados y más de 16 millones corresponden a vehículos como medio de transporte familiar. En 2019 se desintegraron 2.118 vehículos y la edad promedio del parque automotor de carga operativo pasó de 18 a 17,1 años durante 2019. (Ministerio de transporte, 2020).

Actualmente el país tiene una red de carreteras de 206.102 kilómetros, donde 16.989 es red primaria, 44.440 secundaria y 142.284 es terciaria (carreteras rurales, estado desfavorable).

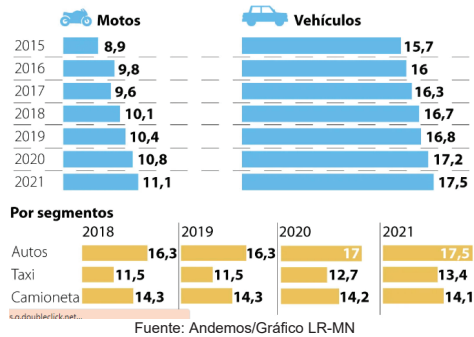
Según datos del Ministerio de Ambiente, el Departamento Nacional de Planeación y el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (Ideam), el transporte representa 12 % del total de las emisiones de gas de efecto invernadero (GEI), de las cuales camiones y buses generan 6 %: camiones ligeros (10 %) y camiones pesados y buses (37 %). (Universidad de los Andes, 2021).

Otro de los aspectos que afecta la estabilidad del parque automotor es la antigüedad o el promedio de su aumento. Por ejemplo, actualmente hay vehículos que tienen 17,5 años. A continuación, se visualiza el aumento del parque automotor durante los años recientes.

Gráfica 2.

**ASÍ ESTÁ LA EDAD PROMEDIO DEL PARQUE AUTOMOTOR EN COLOMBIA**

\*Cifras son edades en años



Fuente: Andemos/Gráfico LR-MN

De acuerdo con el crecimiento del parque automotor, un promedio de 17,5 años en adelante. Este escenario facilita el aumento de emisiones que afectan el medio ambiente, agudización del tráfico a causa de trancones, obstaculizando la movilidad de diferentes territorios.

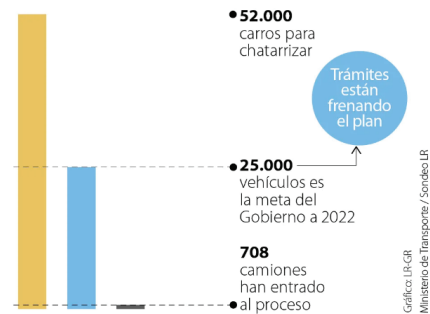
**1.2.2. Beneficios económicos con la renovación vehicular**

La renovación vehicular genera empleo y mejoramiento económico a nivel nacional, porque aumentará la participación de los fondos a nivel nacional de quienes accedan a realizar la renovación, de acuerdo con la ley vigente estos fondos se han convertido en el incentivo principal. Asimismo, la activación de la cadena económica aumenta la compra de vehículos nuevos, esto aumenta la demanda en el sector automotriz en transporte de carga, lo cual permitirá que nuevo personal participe de procesos de transformación de los vehículos, así como el personal necesario para el ensamble de furgones, carrocerías, tanques de agua y de combustible. Este escenario se anida con la compra de materia prima relevante para en ensamble de nuevos vehículos.

Para el 2022 se tenía una meta de chatarrización vehicular de 25.000 vehículos, hasta el momento, a corte del 2020 solo se ha avanzado en un 2,83%.

Gráfica 3.

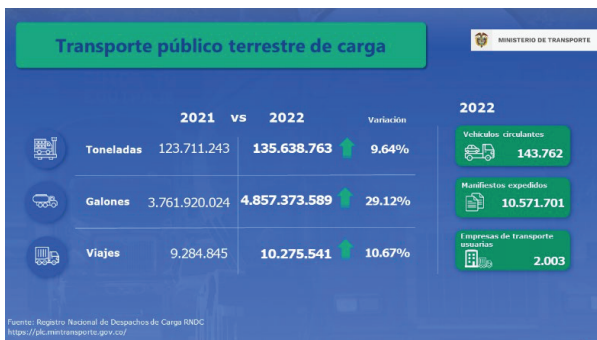
**CIFRAS DEL PROGRAMA**



Fuente: Ministerio de transporte-Gráfico LR-GR

Aunque los incentivos de participación en el fondo son positivos, uno de los obstáculos que ha impedido el avance en la renovación vehicular ha sido los periodos que implican la tramitología, se tarda un tiempo para que se empalme el proceso entre la Dian, el Ministerio de Transporte y el Runt. (Bohorquez K. S., 2020) Esto debido a que el proceso puede tardar entre cuatro y cinco meses y las exenciones para adquirir un vehículo nuevo no son aprobadas. Por lo tanto, el incentivo del fondo debe ajustarse para motivar a los colombianos a la renovación vehicular, sin que el procedimiento afecte sus fuentes de ingresos, por tener un vehículo en procedimientos que tardarían más del tiempo esperado. Cabe resaltar que a nivel nacional es de vital importancia el transporte de alimentos y en efecto el aporte de transporte de carga, a continuación, se muestra el transporte público terrestre de carga, donde diariamente se superan las cifras de movilización, Estas cifras superan lo registrado en el año 2021, con un crecimiento de 9.64% en movilización de toneladas, de 29.12% en movilización de galones y de 10.67% en el total de viajes realizados en el país. (Ministerio de transporte, 2023).

**Transporte publico terrestre de carga 2021-2022**



**1.2.3. Movilidad**

Una de las problemáticas recurrentes con relación al transporte es el tráfico vehicular, que hace perder horas en los trancones y afectan las jornadas de trabajo de los ciudadanos. Se ha demostrado que los últimos años, la población ha adquirido más vehículos nuevos y usados, a su vez, según el *Índice Global de Tráfico de Inrix 2022, Bogotá es la quinta ciudad en el mundo con el peor tráfico* y el número uno en América Latina.

Aun así, Colombia es uno de los países que cuenta con los Índices de Motorización más bajos de cantidad de vehículos matriculados por cada 1.000 habitantes en 2022. lo cual resulta paradójico, porque este índice resulta entre la relación de vehículos particulares y la población, donde se divide el total de vehículos por cada mil habitantes; es paradójico porque en Colombia se ha acrecentado la tenencia de vehículos, lo cual ha agudizado las problemáticas de tráfico diariamente, pero el índice de motorización no es alto. (Bohorquez P. R., 2023).

**ESTRUCTURA DEL PROYECTO DE LEY**

El proyecto de ley en presentado consta de 9 artículos, a seguir:

Artículo 1. Objeto.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

Artículo 3. Modificar el artículo 1 de la Ley 688 de 2001, así:

Ley 688 de 2001	Proyecto de Ley radicado
<b>ARTÍCULO 1. Creación.</b> Créase un Fondo Nacional con personería jurídica, denominado "Fondo de Reposición y Renovación del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros", para atender los requerimientos de la reposición y renovación del parque automotor de los vehículos de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción <del>metropolitano y/o urbano</del> en el territorio nacional.	<b>ARTÍCULO 1. Creación.</b> Créase un Fondo Nacional con personería jurídica, denominado "Fondo de Reposición y Renovación del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros", para atender los requerimientos de la reposición y renovación del parque automotor de los vehículos de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción en el territorio nacional".

Artículo 4. Modificar el artículo 4 de la Ley 688 de 2001, así:

Ley 688 de 2001	Proyecto de Ley radicado
<b>ARTÍCULO 4. Composición.</b> El recurso del Fondo será proveniente del rubro de la tarifa denominado "Recuperación de Capital", y de los aportes voluntarios que podrá hacer el propietario del vehículo de servicio público colectivo de pasajeros de radio de acción <del>metropolitano y/o urbano</del> .	<b>ARTÍCULO 4. Composición.</b> El recurso del Fondo será proveniente del rubro de la tarifa denominado "Recuperación de Capital", y de los aportes voluntarios que podrá hacer el propietario del vehículo de servicio público colectivo de pasajeros de radio de acción <b>en el territorio nacional</b>

Artículo 5. Modificar el artículo 10 de la Ley 688 de 2001, así:

Ley 688 de 2001	Proyecto de Ley radicado
<b>ARTÍCULO 10. Tasa de Remuneración.</b> Para garantizar el acceso al crédito, a una baja tasa de colocación que estimule la renovación y reposición, el Fondo reconocerá una tasa moderada de captación por los aportes de los propietarios de los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros de radio de acción <del>metropolitano y/o urbano</del> .	<b>ARTÍCULO 10. Tasa de Remuneración.</b> Para garantizar el acceso al crédito, a una baja tasa de colocación que estimule la renovación y reposición, el Fondo reconocerá una tasa moderada de captación por los aportes de los propietarios de los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros de radio <b>en el territorio nacional</b> .
Esta tasa de captación tendrá como parámetro el Índice de Precios al	Esta tasa de captación tendrá como parámetro el Índice de Precios al

Consumidor establecido por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, o la entidad que haga sus veces, y la tasa de colocación será máximo cinco (5) puntos por encima de la misma, según lo establezca la Junta Directiva del Fondo.	Consumidor establecido por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, o la entidad que haga sus veces, y la tasa de colocación será máximo cinco (5) puntos por encima de la misma, según lo establezca la Junta Directiva del Fondo".
--	---

Artículo 6. Modificar el artículo 15 de la Ley 688 de 2001, así:

Ley 688 de 2001	Proyecto de Ley radicado
<b>ARTÍCULO 15. Aporte al Fondo.</b> Los propietarios de los vehículos de servicio público de transporte colectivo de pasajeros de radio de acción <del>metropolitano y/o urbano</del> están obligados a entregar diariamente ya sea a la empresa a la que tengan afiliado el vehículo o en forma individual directamente al Fondo de reposición y en este evento deberá presentar diariamente su recibo de consignación, el porcentaje del producido diario correspondiente a la recuperación de capital del día anterior. Su incumplimiento dará lugar a la no entrega de la orden de despacho por parte de la empresa, hasta tanto no se cumpla con esta obligación.	<b>ARTÍCULO 15. Aporte al Fondo.</b> Los propietarios de los vehículos de servicio público de transporte colectivo de pasajeros de radio de acción <b>en el territorio nacional</b> están obligados a entregar diariamente ya sea a la empresa a la que tengan afiliado el vehículo o en forma individual directamente al Fondo de reposición y en este evento deberá presentar diariamente su recibo de consignación, el porcentaje del producido diario correspondiente a la recuperación de capital del día anterior. Su incumplimiento dará lugar a la no entrega de la orden de despacho por parte de la empresa, hasta tanto no se cumpla con esta obligación.

Artículo 7. Modificar el artículo 22 de la Ley 688 de 2001, así:

Ley 688 de 2001	Proyecto de Ley radicado
<b>ARTÍCULO 22.</b> Con relación a los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros con radio de acción <del>metropolitano y/o urbano</del> , modelo 1970 a 1974, que en vigencia de la Ley 105 de 1993 y bajo los parámetros de la Resolución 1919 de 1995, se sometieron al proceso de transformación, antes de entrar en vigencia la Ley 336 de 1996, se procederá así:	<b>ARTÍCULO 22.</b> Con relación a los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros con radio <b>en el territorio nacional</b> , modelo 1970 a 1974, que en vigencia de la Ley 105 de 1993 y bajo los parámetros de la Resolución 1919 de 1995, se sometieron al proceso de transformación, antes de entrar en vigencia la Ley 336 de 1996, se procederá así:

- |   |   |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>Estos vehículos deberán ser sometidos a un proceso de revisión técnico-mecánica.</li> <li>Siempre y cuando en este proceso se determine que cumplen con las condiciones técnico-mecánicas exigidas, sean de modelo 1970 y cumplan con lo estipulado en el párrafo anterior, se le reconocerá la ampliación de la vida útil por tres (3) años.</li> <li>Siempre y cuando en este proceso se determine que cumplen con las condiciones técnico-mecánicas exigidas, sean de modelo 1971 a 1974 y cumplan con lo estipulado en el párrafo anterior, se le reconocerá la ampliación de la vida útil por dos (2) años</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Estos vehículos deberán ser sometidos a un proceso de revisión técnico-mecánica.</li> <li>Siempre y cuando en este proceso se determine que cumplen con las condiciones técnico-mecánicas exigidas, sean de modelo 1970 y cumplan con lo estipulado en el párrafo anterior, se le reconocerá la ampliación de la vida útil por tres (3) años.</li> <li>Siempre y cuando en este proceso se determine que cumplen con las condiciones técnico-mecánicas exigidas, sean de modelo 1971 a 1974 y cumplan con lo estipulado en el párrafo anterior, se le reconocerá la ampliación de la vida útil por dos (2) años".</li> </ul> |
|---|---|

Artículo 8. Modificar el artículo 23 de la Ley 688 de 2001, así:

Ley 688 de 2001	Proyecto de Ley radicado
<b>ARTÍCULO 23. Fondos de reposición de las empresas.</b> Los propietarios de vehículos de transporte público colectivo de pasajeros de radio de acción <del>metropolitano y/o urbano</del> que, bajo lo estipulado en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, hayan contribuido a un Fondo de reposición creado por la empresa a la que estén vinculados podrán continuar voluntariamente en ese Fondo o acogerse al Fondo creado por medio de la presente ley. Si deciden acogerse al nuevo Fondo los recursos que tiene el vehículo en un Fondo de las empresas deberá ser trasladado directamente de un fondo al otro, ya sea por medio de un bono equivalente o ya sea en moneda corriente.	<b>ARTÍCULO 23. Fondos de reposición de las empresas.</b> Los propietarios de vehículos de transporte público colectivo de pasajeros de radio de acción <b>en el territorio nacional</b> que, bajo lo estipulado en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, hayan contribuido a un Fondo de reposición creado por la empresa a la que estén vinculados podrán continuar voluntariamente en ese Fondo o acogerse al Fondo creado por medio de la presente ley. Si deciden acogerse al nuevo Fondo los recursos que tiene el vehículo en un Fondo de las empresas deberá ser trasladado directamente de un fondo al otro, ya sea por medio de un bono equivalente o ya sea en moneda corriente".

Artículo 9. Vigencias y Derogatorias.

**RELACION DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS**

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

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

\*Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:  
(...)

- Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.
- Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.
- Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

- Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.
- Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.
- Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.

- Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.
- Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.
- Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).

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

Finalmente, sobre los conflictos de interés resulta importante recordar lo señalado por el Consejo de Estado (2019): "No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concorra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles".

En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. Sin embargo, la decisión es meramente personal en cuanto a la consideración de hallarse inmerso en un conflicto de interés, por lo que dejamos a criterio de los representantes basado en la normatividad existente y a juicio de una sana lógica.

Se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite de la presente iniciativa, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, no exime del deber del Congresista de identificar otras causales adicionales.



**PLIEGO DE MODIFICACIONES**

Me permito radicar la siguiente ponencia para primer debate en Cámara de Representantes, haciéndole modificaciones al articulado

Texto propuesto	Modificaciones	Justificación
Título "Por medio del cual se modifica el artículo 1, 4, 10, 15, 22 y 23 de la Ley 688 de 2001 referente al Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones"	Título "Por medio del cual se modifica el artículo 1, 4, 10, 15-22 y 23 de la Ley 688 de 2001 referente al Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones"	
Artículo 1. Objeto. El presente proyecto de ley tiene como objeto modificar el artículo 1, 4, 10, 15, 22 y 23 de la Ley 688 de 2001 referente al Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre en lo concerniente al radio de acción en el territorio nacional.	Artículo 1. Objeto. El presente proyecto de ley tiene como objeto modificar el artículo 1, 4, 10, 15, 22 y 23 de la Ley 688 de 2001 referente al Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre de pasajeros. <del>en lo concerniente al radio de acción en el territorio nacional.</del>	
Artículo 2. Ámbito de aplicación. El presente proyecto de ley tendrá aplicación en todo el territorio nacional para garantizar la reposición y renovación del parque automotor de los vehículos de transporte público colectivo terrestre de pasajeros.	Artículo 2. Ámbito de aplicación. El presente proyecto de ley tendrá aplicación en todo el territorio nacional para garantizar la reposición y renovación del parque automotor de los vehículos de transporte público colectivo <del>terrestre de pasajeros.</del>	
Artículo 3. Modifíquese el artículo 1 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:  "ARTÍCULO 1. Creación. Créase un Fondo Nacional con personería jurídica, denominado "Fondo de Reposición y Renovación del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros", para atender los	Artículo 3. Modifíquese el artículo 1 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:  "ARTÍCULO 1. Creación. Créase un Fondo Nacional con personería jurídica, denominado "Fondo de Reposición y Renovación del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros", para atender los	

Texto propuesto	Modificaciones	Justificación
requerimientos de la reposición y renovación del parque automotor de los vehículos de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción en el territorio nacional".	requerimientos de la reposición y renovación del parque automotor de los vehículos de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitano, distrital y municipal, así como de los vehículos de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera" <del>en el territorio nacional.</del>	
Artículo 4. Modifíquese el artículo 4 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:  "ARTÍCULO 4. Composición. El recurso del Fondo será proveniente del rubro de la tarifa denominado "Recuperación de Capital", y de los aportes voluntarios que podrá hacer el propietario del vehículo de servicio público colectivo de pasajeros de radio de acción en el territorio nacional".	Artículo 4. Modifíquese el artículo 4 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:  "ARTÍCULO 4. Composición. El recurso del Fondo será proveniente del rubro de la tarifa denominado "Recuperación de Capital", y de los aportes voluntarios que podrá hacer el propietario del vehículo de servicio público colectivo de pasajeros de radio de acción metropolitano, distrital y municipal, así como el propietario del vehículo de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera" <del>en el territorio nacional.</del>	
Artículo 5. Modifíquese el artículo 10 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:  "ARTÍCULO 10. Tasa de Remuneración. Para garantizar el acceso al crédito, a una baja tasa de colocación que estimule la renovación y reposición, el Fondo reconocerá una tasa moderada de captación por los aportes de los propietarios de los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros de radio en el territorio nacional".	Artículo 5. Modifíquese el artículo 10 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:  "ARTÍCULO 10. Tasa de Remuneración. Para garantizar el acceso al crédito, a una baja tasa de colocación que estimule la renovación y reposición, el Fondo reconocerá una tasa moderada de captación por los aportes de los propietarios de los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros de radio de acción	

Texto propuesto	Modificaciones	Justificación
Esta tasa de captación tendrá como parámetro el Índice de Precios al Consumidor establecido por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, o la entidad que haga sus veces, y la tasa de colocación será máximo cinco (5) puntos por encima de la misma, según lo establezca la Junta Directiva del Fondo".	metropolitano, distrital y municipal, así como de aportes de los propietarios de vehículos de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera" <del>en el territorio nacional.</del>  Esta tasa de captación tendrá como parámetro el Índice de Precios al Consumidor establecido por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, o la entidad que haga sus veces, y la tasa de colocación será máximo cinco (5) puntos por encima de la misma, según lo establezca la Junta Directiva del Fondo".	
Artículo 6. Modifíquese el artículo 15 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:  "ARTÍCULO 15. Aporte al Fondo. Los propietarios de los vehículos de servicio público de transporte colectivo de pasajeros de radio de acción en el territorio nacional están obligados a entregar diariamente ya sea a la empresa a la que tengan afiliado el vehículo o en forma individual directamente al Fondo de reposición y en este evento deberá presentar diariamente su recibo de consignación, el porcentaje del producido diario correspondiente a la recuperación de capital del día anterior. Su incumplimiento dará lugar a la no entrega de la orden de despacho por parte de la empresa, hasta tanto no se cumpla con esta obligación".	Artículo 6. Modifíquese el artículo 15 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:  "ARTÍCULO 15. Aporte al Fondo. Los propietarios de los vehículos de servicio público de transporte colectivo de pasajeros de radio de acción metropolitano, distrital y municipal, así como los propietarios de vehículos de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera <del>en el territorio nacional.</del> , están obligados a entregar diariamente ya sea a la empresa a la que tengan afiliado el vehículo o en forma individual directamente al Fondo de reposición y en este evento deberá presentar diariamente su recibo de consignación, el porcentaje del producido diario correspondiente a la recuperación de capital del día anterior. Su incumplimiento dará lugar a la no entrega de la orden de despacho por parte de la	


Texto propuesto	Modificaciones	Justificación
	empresa, hasta tanto no se cumpla con esta obligación".	
Artículo 7. Modifíquese el artículo 22 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:  "ARTÍCULO 22. Con relación a los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros con radio en el territorio nacional, modelo 1970 a 1974, que en vigencia de la Ley 105 de 1993 y bajo los parámetros de la Resolución 1919 de 1995, se sometieron al proceso de transformación, antes de entrar en vigencia la Ley 336 de 1996, se procederá así:  · Estos vehículos deberán ser sometidos a un proceso de revisión técnico-mecánica.  · Siempre y cuando en este proceso se determine que cumplen con las condiciones técnico-mecánicas exigidas, sean de modelo 1970 y cumplan con lo estipulado en el párrafo anterior, se le reconocerá la ampliación de la vida útil por tres (3) años.  · Siempre y cuando en este proceso se determine que cumplen con las condiciones técnico-mecánicas exigidas, sean de modelo 1971 a 1974 y cumplan con lo estipulado en el párrafo anterior, se le reconocerá la ampliación de la vida útil por dos (2) años".	Se elimina.  Estas disposiciones ya no se encuentran vigentes en la Ley.	
Artículo 8. Modifíquese el artículo 23 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:	Artículo 87. Modifíquese el artículo 23 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:	

Texto propuesto	Modificaciones	Justificación
<p>"ARTÍCULO 23. Fondos de reposición de las empresas. Los propietarios de vehículos de transporte público colectivo de pasajeros de radio de acción en el territorio nacional que, bajo lo estipulado en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, hayan contribuido a un Fondo de reposición creado por la empresa a la que estén vinculados podrán continuar voluntariamente en ese Fondo o acogerse al Fondo creado por medio de la presente ley. Si deciden acogerse al nuevo Fondo los recursos que tiene el vehículo en un Fondo de las empresas deberá ser trasladado directamente de un fondo al otro, ya sea por medio de un bono equivalente o ya sea en moneda corriente".</p>	<p>"ARTÍCULO 23. Fondos de reposición de las empresas. Los propietarios de vehículos de transporte público colectivo de pasajeros de radio de acción de acción metropolitana, distrital y municipal, así como los propietarios de vehículos de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera <del>en el territorio nacional</del> que, bajo lo estipulado en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, hayan contribuido a un Fondo de reposición creado por la empresa a la que estén vinculados podrán continuar voluntariamente en ese Fondo o acogerse al Fondo creado por medio de la presente ley. Si deciden acogerse al nuevo Fondo los recursos que tiene el vehículo en un Fondo de las empresas deberá ser trasladado directamente de un fondo al otro, ya sea por medio de un bono equivalente o ya sea en moneda corriente".</p>	
<p>Artículo 9. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 98. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>	

**PROPOSICIÓN FINAL**

Con fundamento en las anteriores consideraciones, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5 de 1992, presentamos ponencia favorable y solicitamos respetuosamente a los miembros de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes dar Primer Debate al Proyecto de Ley número 206 de 2023 Cámara **"Por medio del cual se modifica el artículo 1, 4, 10, 15, 22 y 23 de la Ley 688 de 2001 referente al Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones"**

Del congresista;

  
**DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS**  
 Representante a la Cámara  
 Departamento de Cundinamarca  
 Coordinador Ponente

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY Nro. 206 DE 2023 CÁMARA**

**"Por medio del cual se modifica el artículo 1, 4, 10, 15 y 23 de la Ley 688 de 2001 referente al Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones"**

**EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA:**

**Artículo 1. Objeto.** El presente proyecto de ley tiene como objeto modificar el artículo 1, 4, 10, 15, 22 y 23 de la Ley 688 de 2001 referente al Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre de pasajeros.

**Artículo 2. Ámbito de aplicación.** El presente proyecto de ley tendrá aplicación en todo el territorio nacional para garantizar la reposición y renovación del parque automotor de los vehículos de transporte público colectivo.

**Artículo 3. Modifíquese el artículo 1 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:**

"ARTÍCULO 1. Creación. Créase un Fondo Nacional con personería jurídica, denominado "Fondo de Reposición y Renovación del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros", para atender los requerimientos de la reposición y renovación del parque automotor de los vehículos de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitano, distrital y municipal, así como de los vehículos de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera"

**Artículo 4. Modifíquese el artículo 4 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:**

"ARTÍCULO 4. Composición. El recurso del Fondo será proveniente del rubro de la tarifa denominado "Recuperación de Capital", y de los aportes voluntarios que podrá hacer el propietario del vehículo de servicio público colectivo de pasajeros de radio de acción metropolitano, distrital y municipal, así como el propietario del vehículo de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera"

**Artículo 5. Modifíquese el artículo 10 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:**

"ARTÍCULO 10. Tasa de Remuneración. Para garantizar el acceso al crédito, a una baja tasa de colocación que estimule la renovación y reposición, el Fondo reconocerá una tasa moderada de captación por los aportes de los propietarios de los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros de radio de acción metropolitano, distrital y municipal, así como de aportes de los propietarios de vehículos de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera"

municipal, así como de aportes de los propietarios de vehículos de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera"

Esta tasa de captación tendrá como parámetro el Índice de Precios al Consumidor establecido por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, o la entidad que haga sus veces, y la tasa de colocación será máximo cinco (5) puntos por encima de la misma, según lo establezca la Junta Directiva del Fondo".

**Artículo 5. Modifíquese el artículo 10 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:**

"ARTÍCULO 10. Tasa de Remuneración. Para garantizar el acceso al crédito, a una baja tasa de colocación que estimule la renovación y reposición, el Fondo reconocerá una tasa moderada de captación por los aportes de los propietarios de los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros de radio de acción metropolitano, distrital y municipal, así como de aportes de los propietarios de vehículos de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera"



Esta tasa de captación tendrá como parámetro el Índice de Precios al Consumidor establecido por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, o la entidad que haga sus veces, y la tasa de colocación será máximo cinco (5) puntos por encima de la misma, según lo establezca la Junta Directiva del Fondo".

**Artículo 6. Modifíquese el artículo 15 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:**


"ARTÍCULO 15. Aporte al Fondo. Los propietarios de los vehículos de servicio público de transporte colectivo de pasajeros de radio de acción metropolitano, distrital y municipal, así como los propietarios de vehículos de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, están obligados a entregar diariamente ya sea a la empresa a la que tengan afiliado el vehículo o en forma individual directamente al Fondo de reposición y en este evento deberá presentar diariamente su recibo de consignación, el porcentaje del producido diario correspondiente a la recuperación de capital del día anterior. Su incumplimiento dará lugar a la no entrega de la orden de despacho por parte de la empresa, hasta tanto no se cumpla con esta obligación".


**Artículo 7. Modifíquese el artículo 23 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:**

"ARTÍCULO 23. Fondos de reposición de las empresas. Los propietarios de vehículos de transporte público colectivo de pasajeros de radio de acción metropolitano, distrital y municipal, así como los propietarios de vehículos de Transporte Público Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera que, bajo lo estipulado en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, hayan contribuido a un Fondo de reposición creado por la empresa a la que estén vinculados podrán continuar voluntariamente en ese Fondo o acogerse al Fondo creado por medio de la presente ley. Si deciden acogerse al nuevo

<p><i>Fondo los recursos que tiene el vehículo en un Fondo de las empresas deberá ser trasladado directamente de un fondo al otro, ya sea por medio de un bono equivalente o ya sea en moneda corriente".</i></p> <p><b>Artículo 8. Vigencia y derogatorias.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p> <p>Del congresista;</p> <div style="text-align: center;">   <b>DIEGO FERNANDO CAICEDO NAVAS</b>                  Representante a la Cámara                  Departamento de Cundinamarca                  Coordinador Ponente             </div>	<div style="text-align: center;"> <p><b>COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE</b></p> <p><b>SUSTANCIACIÓN</b></p> <p><b>INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE</b></p> </div> <p>Bogotá D.C., 04 de junio de 2024</p> <p>En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al <b>Proyecto de Ley No. 206 de 2023 Cámara "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 1, 4, 10, 15, 22 Y 23 DE LA LEY 688 DE 2001 REFERENTE AL FONDO NACIONAL PARA LA REPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</b>.</p> <p>Dicha ponencia fue firmada por el <b>Honorable Representante DIEGO CAICEDO NAVAS</b>.</p> <p>Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 408 / del 04 de junio de 2024, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.</p> <div style="text-align: center;">   <b>RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN</b>                  Secretario             </div>
---	--

**INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 438 DE 2024 CÁMARA por medio de la cual se adoptan medidas de seguridad en las playas y se crea el servicio público de guardavidas y se crean otras disposiciones**

<p>Bogotá, D. C., 05 de junio de 2024</p> <p>Honorable Representante  <b>JULIAN DAVID LOPEZ TENORIO</b>                  Presidente                  Comisión Sexta                  Cámara de Representantes                  Ciudad.-</p> <p><b>REF:</b> <i>"Por medio de la cual se adoptan medidas de seguridad en las playas y se crea el servicio público de guardavidas y se crean otras disposiciones".</i></p> <p>Señor presidente:</p> <p>Atendiendo a la honrosa designación que me hizo la Mesa Directiva, y en cumplimiento del mandato constitucional y de lo dispuesto por la Ley 5ª de 1992, por la cual se expide el reglamento del Congreso, de la manera más atenta, por medio del presente escrito, procedo a rendir informe de <b>PONENCIA POSITIVA</b> para primer debate en Cámara de Representantes al PROYECTO DE LEY 438/24Cámara. <i>"Por medio de la cual se adoptan medidas de seguridad en las playas y se crea el servicio público de guardavidas y se crean otras disposiciones.</i></p> <p>Para el efecto se consignará el objeto y el contenido del articulado propuesto, se expondrán las consideraciones de la ponente, se hará mención de las implicaciones fiscales y las incidencias sobre eventuales conflictos de intereses y se formulará la proposición con que concluye el informe.</p> <div style="text-align: center;">   <b>DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO</b>                  Ponente             </div>	<p><b>OBJETO Y CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY 439/24C.</b></p> <p>Conforme lo indica el artículo 1º del contenido normativo propuesto, el objeto del proyecto de ley apunta a <i>adoptar normas tendientes a brindar seguridad a los bañistas en las playas, ríos, lagos, lagunas, ciénagas y balnearios con presencia turística, por medio de la implementación obligatoria de un código único de señales y la creación del servicio de guardavidas como servicio público continuo y permanente.</i></p> <p>El proyecto contiene en sus veinte artículos un contenido encaminado al cumplimiento de las obligaciones constitucionales y legales por parte de las autoridades concernidas con la protección y seguridad de los bañistas, que visitan playas, ríos, lagos y hasta las lagunas, en nuestra querida Colombia.</p> <p>Desde nuestra perspectiva, es necesario que el Congreso de la República, se ocupe de este tema crucial para propios y extraños, que con relativa frecuencia acuden a las playas y sitios de baños públicos, e incluso privados, en los que día a día y sobre todo en las temporadas, conocidas coloquialmente como altas, se presentan muchos accidentes, en los que muchos bañistas pierden la vida.</p> <p>Esta iniciativa legislativa encuentra soporte y fundamentación fáctica y jurídica en un conjunto de prácticas y normas no solamente nacionales, sino internacionales aplicadas en el continente, reconociendo que, si bien es cierto, hay algunas normas, que regulan la materia terminan siendo insuficientes, frente a los derechos que se busca proteger con la presente, se resalta que se ha tenido en cuenta una serie de códigos y defunciones, aplicadas en otras naciones.</p> <p><b>CONSIDERACIONES DE LA PONENTE</b></p> <p>Para efectos de la justificación de la proposición positiva con la cual concluye el presente informe de ponencia, es pertinente recordar que no es poco el compromiso que tenemos desde el parlamento de acuerdo con nuestra Carta Política y los tratados internacionales de obligatorio cumplimiento, para nuestro Estado, pues para ello se firman y suscriben estas obligaciones. No debemos perder de vista, que hay un sin número de hombres y mujeres que ejercen la actividad de protección, pero desafortunadamente no cuentan con el más mínimo apoyo de las administraciones, Distritales, Municipales y/o locales.</p>
---	---

<p>El proyecto de ley recoge en su objetivo un propósito claro defesa de la vida proporcionando seguridad a quienes hacen uso de las playas, mares, ríos, lagos y lagunas.</p> <p>Finalmente, este proyecto de ley persigue, en cierta medida, dignificar, la labor de quienes se han dedicado o dedican su vida, para salvaguardar otras vidas, que como se anotó en presidencia, sin los más mínimos elementos de seguridad para ejercer su profesión, recordando que de acuerdo con los estándares internacionales de derecho de los derechos humanos son tres los elementos básicos para que la vida sea digna, consistentes en Vivienda, vestido y Alimentación, estos aspectos se pueden garantizar, con un trabajo, remuneración, estabilidad y toda la carga prestacional.</p> <p>Es un hecho de elemental justicia ponerse al día con los compromisos adquiridos por nuestro Estado, ante la comunidad internacional, más aun cuando ha sido el Congreso de la Republica quien ha refrendado los mismos, pues los guarda vida, con quienes se ha socializado esta iniciativa legislativa, tienen fundadamente unas expectativas en su órgano legislativo, para que legislemos y garanticemos unas condiciones para su ejercicio profesional, y como autoridades que somos, debo recordar que dentro de las responsabilidades que nos asisten, están las de hacer preservar la vida, honra bienes y demás derechos y garantías de los residentes en el territorio patrio, siendo uno de esos elementos vitales, la protección a la vida de los bañistas y sus cuidadores o cuidadoras.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, para la ponente resulta claro que quienes se han esforzado por prestar, aun en precarias condiciones un servicio esencial, tienen derecho a ese reconocimiento, como una respuesta a todo el aporte que han hecho en pro de la protección de la vida e integridad personal de todos y cada uno de los bañistas.</p> <p><b>I. IMPACTO FISCAL.</b></p> <p>En cumplimiento del artículo 7° de la Ley 819 de 2003, se debe precisar que el presente proyecto de ley puede llegar tener un impacto fiscal que eventualmente llegaría a modificar el marco fiscal de mediano plazo. Por ello, ello desde ya se plantea hacer unas mesas técnicas, con los Ministerio para que desde el aspecto técnico puedan orientar para la inyección de los recursos que sean estrictamente necesarios para la implementación de la Ley, una vez la misma sea aprobada.</p>	<p>Del estudio hecho al articulado se desprende que estamos frente al otorgamiento de unas facultades a diversas entidades pública del orden territorial, en las que existen la necesidad para su obligatoria implementación, tales como los Distritos capitales de Departamentos, Municipio, en los que cuenten con zonas dedicadas a los turistas para disfrutar de los balearios.</p> <p><b>CONFLICTO DE INTERESES</b></p> <p>El conflicto de intereses es una situación en la cual la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) <b>Beneficio particular:</b> es aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. También el que modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado el congresista.</li> <li>b) <b>Beneficio actual:</b> es aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.</li> <li>c) <b>Beneficio directo:</b> aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.</li> </ul> <p>En la medida en que el contenido de este proyecto de ley no crea ningún beneficio particular, no se estima que dé lugar a que se presente un conflicto de intereses por parte de ningún congresista, dejando a su sano criterio</p> <p><b>PROPOSICIÓN:</b></p> <p>Con base en los argumentos expuestos en el presente informe de ponencia, se solicita a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes <b>dar primer debate y aprobar el Proyecto de Ley No. 438 de 2024 Cámara</b></p>
<p>“Por medio de la cual se adoptan medidas de seguridad en las playas y se crea el servicio público de guardavidas y se crean otras disposiciones”.</p> <p>De los H. Representantes,</p>  <p><b>DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO</b> Ponente Coordinadora</p>	<p><b>TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 438 DE 2024 - CÁMARA</b></p> <p><i>Por medio de la cual se adoptan medidas de seguridad en las playas y se crea el servicio público de guardavidas y se crean otras disposiciones.</i></p> <p style="text-align: center;"><i>El Congreso de Colombia</i></p> <p style="text-align: center;"><b>DECRETA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO I</b> <b>Disposiciones Generales</b></p> <p><b>Artículo 1° Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto adoptar normas tendientes a brindar seguridad a los bañistas en las playas, ríos, lagos, lagunas, ciénagas y balnearios con presencia turística, por medio de la implementación obligatoria de un código único de señales y la creación del servicio de guardavidas como servicio público continuo y permanente.</p> <p><b>Artículo 2°. Ámbito de Aplicación.</b> Las disposiciones de la presente ley se aplicarán a todas las playas, ríos, lagos, lagunas, y balnearios, que se encuentren en el territorio del Estado colombiano, que presenten riesgos de muerte por inmersión, para los bañistas.</p> <p><b>Parágrafo 1°</b> Las disposiciones contenidas en la presente ley se orientan a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Regular la protección de la vida e integridad en pro del bienestar de las personas que acuden a las áreas acuáticas en todo el territorio nacional.</li> <li>b) Proteger el ambiente acuático, su flora y su fauna.</li> <li>c) Que el 27 de noviembre sea declarado como día nacional del GUARDAVIDA en todo el territorio nacional por ser una profesión de Alto riesgo.</li> </ul>



<p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO II</b> <b>Definiciones</b></p> <p><b>Artículo 3° DEFINICIONES.</b> - Guardavida es el primer respondiente, quien tiene la capacidad idónea en técnicas y destrezas especiales para velar por el bienestar y la seguridad de las personas, así como para asistirlos inicialmente en situaciones de riesgo que amenacen su vida, su función principal es salvaguardar vidas mediante uso permanente de prevención utilizando los elementos requeridos como tal. Actuará como primer respondiente en cuanto al soporte vital básico de quien lo requiera.</p> <p><b>Bañistas:</b> Toda persona nacional y extranjero que goza y usa el mar, río lago, piscina, Laguna, ciénaga o cualquier tipo de yacimiento de aguas que corren por cauces naturales.</p> <p><b>Torpedo:</b> Elemento esencial denominado salvavidas para el uso del salvamento como apoyo para el guardavida.</p> <p><b>Pito:</b> Instrumento pequeño y hueco que produce un sonido agudo cuando se sopla por él, que será utilizado por el guardavidas como elemento esencial para generar sonidos de alerta para prevenir posibles incidentes de inmersiones acuáticas y cierres de playas temporales decretadas por actos administrativos por uso y baño.</p> <p><b>Camilla Salvavidas:</b> Es un elemento mediante el cual se utiliza para facilitar el desplazamiento en el área acuática de personas heridas o con afectaciones que impidan valerse por sí mismas.</p> <p><b>Radio De Comunicación:</b> Radio de alta frecuencia con la capacidad de ser conectado esencialmente con los sistemas de seguridad y emergencia (policía nacional, bomberos, red de Salud, Dimar, unidad de riesgos o SAT).</p> <p>Para los efectos de la presente ley se entenderá como <u>playa</u> la ribera del mar, de ríos, lagos, represas y lagunas formada de arenales en una <u>parte</u> casi plana, resultante de procesos de transporte y depósito del oleaje, las corrientes y las mareas.</p> <p>Para los efectos previstos en la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones de playas:</p>	<p>a) <b>Playas de uso prohibido.</b> Son aquellas playas que por razón de sus características supongan grave riesgo para la vida humana o declaradas prohibidas por una autoridad competente.</p> <p>b) <b>Playas peligrosas.</b> Son aquellas playas que por razones permanentes o circunstanciales reúnen condiciones susceptibles de producir daño o amenaza inmediata a la vida humana;</p> <p>c) <b>Playas de uso bañista o habilitadas.</b> Son las no comprendidas en las definiciones anteriores, y necesitan de vigilancia y prevención permanente para su uso.</p> <p>La inclusión o exclusión de una playa en cualquiera de los tipos mencionados indica que es el que le corresponde normalmente, si bien puede modificarse temporalmente cuando las condiciones meteorológicas u otras así lo aconsejen, este será determinado por la autoridad competente y por lo estipulado en el código único de señalización.</p> <p style="text-align: center;"><b>Capítulo III</b> <b>Clasificación de Playas</b></p> <p><b>Artículo 4:</b> Según su uso y afluencia de público las playas se clasifican así:</p> <p><b>Temporada Baja:</b> son aquellas que por su uso representa escasa afluencia de bañista.</p> <p><b>Temporada Alta:</b> Son aquellas que por su uso representa una alta afluencia de bañista (días dominicales, festivos, días declarados por actos administrativos, vacaciones calendario A de semana santa, vacaciones de junio y julio o mitad de año, vacaciones de diciembre y enero final e inicio de año y vacaciones calendario B).</p> <p><b>Parágrafo 1°:</b> Se debe tener en cuenta la demarcación y la distancia entre garitas (caseta guardavidas) para que el profesional de salvamento acuático cuente con óptimas condiciones de vigilancia teniendo en cuenta lo que establezca la respectiva oficina de gestión de riesgos adscrita a la territorialidad del respectivo balneario turístico.</p>
<p style="text-align: center;"><b>CAPÍTULO IV</b></p> <p><b>De las medidas de seguridad en las playas</b></p> <p><b>Artículo 5°.</b> Las playas deberán contar con carteles visibles que informen a los bañistas y turistas el riesgo y el tipo de playa, con boyas visibles que delimiten el espacio de acuerdo a lo establecido por la autoridad competente en el que los bañistas puedan permanecer sin que ello represente un riesgo.</p> <p><b>Artículo 6°.</b> En todas las playas deberán instalarse banderas de identificación que indiquen sus condiciones de seguridad para el baño.</p> <p>Las playas llevarán asociada la bandera correspondiente a su categoría y para su modificación se tendrán en cuenta las circunstancias diarias de las condiciones del mar, corrientes, meteorología o circunstancias extraordinarias que se presenten, contaminación biológica, química y todos los riesgos que puedan poner en peligro la seguridad de las personas.</p> <p>Las banderas serán de diferentes colores con forma rectangular mínima de 1,5 metros de ancho por un metro de largo, deberán colocarse en la cúspide de un mástil de al menos tres metros de altura y, en todo caso, ser perfectamente visibles desde todos los accesos a las mismas, al igual que serán ubicadas en cada rompeolas (espolón) como señalización de peligro inminente.</p> <p><b>Artículo 7°:</b> Los colores, significado y los criterios de utilización de las banderas serán los siguientes:</p> <p>a) <b>Rojo. Indica la prohibición del baño.</b> Se utilizará siempre en playas de uso prohibido, y en playas peligrosas y libres cuando el baño comporte un grave riesgo para la vida o salud de las personas, bien porque las condiciones del mar sean desfavorables o bien porque existan animales, elementos flotantes, contaminación u otras circunstancias;</p> <p>b) <b>Amarillo. Playa peligrosa,</b> se permite el baño con limitaciones. Se deberán adoptar las medidas de seguridad que en cada caso se consideren adecuadas. No obstante, estará prohibido el baño en zonas donde el bañista no pueda permanecer tocando fondo y con la cabeza fuera del agua.</p>	<p>Se utilizará cuando las condiciones del mar puedan originar un peligro para el baño, o bien cuando existan animales, elementos flotantes, contaminación u otras circunstancias que supongan un riesgo para la salud de las personas.</p> <p>c) <b>Verde. Playa habilitada,</b> el baño está permitido, no siendo necesario adoptar medidas especiales y distintas a las de protección personal y sin poner en riesgo la vida de los bañistas.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> Solo las autoridades competentes y el guardavida quedan autorizados para indicar que tipo de banderas se usa según las condiciones o cambios que presenten las playas en su momento.</p> <p><b>Artículo 8°.</b> El Gobierno Nacional reglamentará el código único de señalización acorde a la normatividad internacional que regula la materia.</p> <p><b>Artículo 9°.</b> El Gobierno Nacional reglamentará las medidas necesarias para regular las playas y zonas adyacentes que se encuentren bajo régimen de administración especial, con el fin de garantizar la protección de aquellas playas que sirvan como sitios de anidación y reproducción de diferentes especies animales, proteger el ambiente acuático, su flora y su fauna.</p> <p><b>Artículo 10°.</b> Los municipios, distritos y el departamento archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina serán los responsables de la limpieza y el mantenimiento de sus playas, ríos, lagos y lagunas.</p> <p>Los Hoteles, Centros recreacionales u otros establecimientos deberán regirse por las disposiciones de la presente ley, los que tengan concesiones para uso y goce de las playas y sus zonas aledañas, deberán mantenerlas en condiciones salubres y accesibles.</p> <p><b>Artículo 11°.</b> Los municipios, distritos y el departamento archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina garantizarán que existan en las playas los elementos necesarios para prestar los primeros auxilios en caso de inmersión u otro tipo de lesión física. En caso de traslado a un centro médico, debe existir un servicio de ambulancia y primeros auxilios que permita la atención pronta de la emergencia.</p> <p><b>Parágrafo:</b> En igual sentido los entes territoriales ya descritos garantizarán que el guarda vidas cuente con los siguientes elementos: pito, torpedo, camilla, radio de comunicaciones, banderas mínimo tres (3) de cada color por cada mástil, elementos que deben contar con las características establecidas en el artículo tercero de la</p>

presente ley.

**Artículo 12°.** Cuando exista alerta de mar de leva, se restringirá el acceso a las playas y se deberá difundir por los medios de comunicación más expeditos la restricción y las razones que la conllevan, siendo obligación del guardavidia hacer cumplir lo estipulado en la presente disposición.

**Parágrafo:** En caso que el bañista no acate la recomendación y/o prohibición que dictamine el guardavidia, este deberá comunicar inmediatamente a la autoridad policial, para que proceda de conformidad y según lo reglado en la ley 1801 de 2016.

**Artículo 13°.** Los menores de doce (12) años de edad solo podrán ingresar a las playas en compañía de un mayor de edad, quien se hará responsable de su seguridad.

**Artículo 14.** Para el cumplimiento de esta ley se autoriza a los Municipios, Distritos y el departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina para que hagan uso de los recursos de gestión del riesgo con planes, proyectos y programas de inversión, que podrán ser cofinanciados por los departamentos y la Nación.

**CAPÍTULO IV  
Servicio Público de Guardavidas**

**Artículo 15.** Todo Municipio o Distrito que dentro de su territorio cuente con playas, ríos, balnearios, lagos o lagunas, así como el departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina deberán destinar los recursos necesarios para conformar el equipo humano del servicio público continuo y permanente de guardavidas. Su número se determinará de acuerdo con la afluencia de bañistas en las playas conforme a la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.

**Artículo 16.** El cuerpo de guardavidas oficial contara con los elementos adecuados, dotaciones, uniformes, carnet, placa, para la prestación de servicios suministrada por la entidad territorial competente.

**Parágrafo 1°.** El equipo humano de guardavidas pertenecerá a los cuerpos de Bomberos oficiales, serán entrenados como tal en el cumplimiento de sus funciones bomberil de la respectiva entidad territorial, serán los responsables de su capacitación y certificación, también recibirán dotación bomberil, todos los beneficios a que tengan derecho y la asignada para dicha actividad acuática.

**Parágrafo 2°.** Los guardavidas tendrán, Escalafón y línea de mando cada uno de los niveles tendrá, escudo, logo, himno instintivo e identificación de rango de los Guardavidas acorde a las unidades Bomberil.

**Parágrafo 3°.** En el evento en que un Municipio que deba implementar la presente ley, no cuente con cuerpo de bomberos oficiales, podrá celebrar un convenio interadministrativo con el de otro Municipio o Distrito para el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la presente ley.

**Parágrafo 4°.** Los bomberos oficiales con acreditación en Rescate Acuático también podrán prestar y acreditar este servicio público esencial.

**Artículo 17°.** El Gobierno Nacional, destinará recurso para comprar los equipos necesarios acuático y terrestre para garantizar la prestación del servicio para salvaguardar la vida de las personas dentro y fuera del agua, a su vez reglamentará las calidades y requisitos que se deberán acreditar para obtener la certificación como guardavidas.

**Artículo 18°.** En las Playas de tres kilómetros o más se deberá implementar el acompañamiento acuático motorizado a fin de optimizar este servicio y disminuir el riesgo de los bañistas.

**Artículo 19°.** Los guardavidas tendrán a su cargo el cumplimiento de las siguientes funciones:

- a) Ejercer la vigilancia de los bañistas en el sector correspondiente al puesto

asignado.

- b) Prestar su concurso en caso de necesidad para el auxilio de las personas que lo requieran en zonas inmediatas a aquellas en donde se desempeñan específicamente;
- c) Cuidar los elementos de seguridad a su cargo, comunicando a quien corresponda, cuando dejen de ofrecer un servicio seguro y adecuado;
- d) Determinar todos los días las condiciones del lugar asignado para garantizar la seguridad de los bañistas, izando la bandera correspondiente de acuerdo con el Código Internacional de Señales (en caso de playas marítimas, fluviales y lagunas);
- e) Guardar pulcritud personal y observar correcta compostura de trato con el público concurrente al lugar;
- f) Permanecer en el puesto de vigilancia y prevención asignado, salvo que medie autorización del superior inmediato;
- g) Requerir el auxilio de la fuerza pública cuando razones derivadas del servicio así lo demanden;
- h) Abstenerse de ingerir bebidas alcohólicas o sustancias que puedan alterar las condiciones psicofísicas requeridas para el desempeño de las tareas asignadas.
- i) Los guardavidas que, por su condición de rescate acuático, también podrán desempeñar actividad bomberil mediante autorización previa de la autoridad competente, si así lo requiere ya que la ley lo contempla en atención de rescate en todas sus modalidades. art 1 ley 1575 del 2012.

**Artículo. 20°.** Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias. Las entidades territoriales competentes y el gobierno nacional, dispondrán del término máximo de un año para la reglamentación y el cumplimiento de las obligaciones establecidas en ella.

De los H. Congresistas,



**DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO**  
Representante a la Cámara por el departamento de Bolívar

**COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
SUSTANCIACIÓN  
INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE**

Bogotá D.C., 06 de junio de 2024

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de Ley No. 438 de 2024 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS DE SEGURIDAD EN LAS PLAYAS Y SE CREA EL SERVICIO PÚBLICO DE GUARDAVIDAS Y SE CREAM OTRAS DISPOSICIONES"**.

Dicha ponencia fue firmada por la **Honorable Representante DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO**.



Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3,6 - 431 / del 06 de junio de 2024, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



**RAU FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN**  
Secretario

**INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 439 DE 2024 CÁMARA.**

*por medio de la cual se reconoce como patrimonio cultural inmaterial de la nación el festival nacional de la tambora del municipio de San Martín de Loba - Bolívar y se dictan otras disposiciones.*

<p>Bogotá, D. C., 03 de junio de 2024</p> <p>Honorable Representante <b>JULIAN DAVID LOPEZ TENORIO</b> Presidente Comisión Sexta Cámara de Representantes Ciudad.-</p> <p>REF: "POR MEDIO DE LA CUAL SE RECONOCE COMO PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN EL FESTIVAL NACIONAL DE LA TAMBORA DEL MUNICIPIO DE SAN MARTÍN DE LOBA - BOLÍVAR Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</p> <p>Señor presidente:</p> <p>Atendiendo a la honrosa designación que me hizo la Mesa Directiva, y en cumplimiento del mandato constitucional y de lo dispuesto por la Ley 5ª de 1992, por la cual se expide el reglamento del Congreso, de la manera más atenta, por medio del presente escrito, procedo a rendir informe de PONENCIA POSITIVA para primer debate en Cámara de Representantes al PROYECTO DE LEY 439/24Cámara. "POR MEDIO DE LA CUAL SE RECONOCE COMO PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN EL FESTIVAL NACIONAL DE LA TAMBORA DEL MUNICIPIO DE SAN MARTÍN DE LOBA - BOLÍVAR Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</p> <p>Para el efecto se consignará el objeto y el contenido del articulado propuesto, se expondrán las consideraciones de la ponente, se hará mención de las implicaciones fiscales y las incidencias sobre eventuales conflictos de intereses y se formulará la proposición con que concluye el informe.</p>  <p><b>DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO</b> Ponente</p>	<p><b>OBJETO Y CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY 439/24C.</b></p> <p>Conforme lo indica el artículo 1º del contenido normativo propuesto, el objeto del proyecto de ley apunta a que se declare patrimonio cultural inmaterial de la Nación el Festival Nacional de la Tambora del municipio de San Martín de Loba – Bolívar.</p> <p>El proyecto contiene en sus nueve artículos un contenido cultural, porque toca aspectos sensibles de la cultura de San Martín de Loba, Bolívar, con aspectos que deben ser preservados, por el gobierno nacional a través del Ministerio de cultura; en su parte motiva se introducen ingredientes poco conocidos por el pueblo colombiano, por cuanto señala el origen de estas prácticas ancestrales.</p> <p>Desde nuestra perspectiva, es necesario que el Congreso de la República, rinda a través de esta ley un reconocimiento a esas prácticas culturales, que además de constituir un tributo y homenaje a todas y cada una de las personas que las han sostenido convirtiéndose en una atracción turística y un espacio para el impulso de las economías populares, por los aspectos que se mueven alrededor de un evento de esta naturaleza.</p> <p>Esta iniciativa legislativa encuentra soporte y fundamentación fáctica y jurídica en un conjunto de prácticas culturales traducidas en eventos y celebraciones en el municipio San Martín de Loba, departamento de Bolívar. En este contexto cobra relevancia recordar lo que nosotros mismos hemos hecho, en el Congreso de la república, con base en nuestra facultad de configuración legislativa, justamente fundamentándose los autores del proyecto, en los artículos 6 y 141 de la Ley 5ª de 1992.</p> <p><b>CONSIDERACIONES DE LA PONENTE</b></p> <p>Para efectos de la justificación de la proposición positiva con la cual concluye el presente informe de ponencia, es pertinente recordar que no es poco el compromiso que tenemos desde el parlamento con las familias, comunidades y personalidades que durante muchos años se han dedicado a fomentar e impulsar la cultura, partiendo desde lo más simple hasta lo más complejo, buscando abrir espacios de participación, que sirven no solo para la recreación, sino que para permitir el favorecimiento de otros sectores de la cadena productiva, en sus diferentes espacios y disciplinas, saberes y particularidades.</p> <p>El proyecto de ley recoge en su objetivo un propósito claro dignos de resaltar y por supuesto debe ser tenido muy en cuenta, por su riqueza, al impulsar la integración</p>
<p>cultural, reconocer como estas danzas folclóricas se han mantenido en el tiempo, gracias a la constancia y tenacidad de sus cultores.</p> <p>Finalmente, este proyecto de ley persigue reconocimiento y la exaltación, como patrimonio de la nación "EL FESTIVAL NACIONAL DE LA TAMBORA DEL MUNICIPIO DE SAN MARTÍN DE LOBA – BOLÍVAR", es un hecho de elemental justicia ponerse al día con los compromisos adquiridos por nuestro Estado más aun cuando ha sido el Congreso de la republica quien ha reafirmado los mismos, pues las personas y también los municipios, tienen fundadamente unas exceptivas en su órgano legislativo como autoridades que somos, recordando que dentro de las responsabilidades que nos asisten, están las de hacer preservar la vida, honra bienes y demás derechos y garantías de los residentes en el territorio patrio, siendo uno de esos elementos vitales, la cultura, nuestra cultura.</p> <p>De acuerdo con lo anterior, para la ponente resulta claro que quienes han luchado para sostener esta manifestación cultural, tienen derecho a ese reconocimiento, como una respuesta a todo el aporte que han hecho y los ingentes esfuerzos que realizan o realizado atávicamente para mantenerse.</p> <p><b>I. IMPACTO FISCAL.</b></p> <p>En cumplimiento del artículo 7º de la Ley 819 de 2003, se debe precisar que el presente proyecto de ley no tiene ningún impacto fiscal que implique modificación alguna del marco fiscal de mediano plazo. Por ello, el proyecto de ley no representa ningún gasto adicional para la Nación.</p> <p>Del estudio hecho al articulado se desprende que estamos frente al otorgamiento de unas facultades a diversas entidades públicas, tales como el Ministerio de Cultura, el municipio de San Martín de Loba, por lo tanto, no altera ni ocasiona detrimento al gasto público. A lo sumo se trataría de redistribución de recursos de los ya asignados y adquiridos, por el ente territorial.</p> <p><b>CONFLICTO DE INTERESES</b></p> <p>El conflicto de intereses es una situación en la cual la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.</p>	<p>a) <b>Beneficio particular:</b> es aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. También el que modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado el congresista.</p> <p>b) <b>Beneficio actual:</b> es aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.</p> <p>c) <b>Beneficio directo:</b> aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.</p> <p>En la medida en que el contenido de este proyecto de ley no crea ningún beneficio particular, no se estima que dé lugar a que se presente un conflicto de intereses por parte de ningún congresista, dejando a su sano criterio</p> <p><b>PROPOSICIÓN:</b></p> <p>Con base en los argumentos expuestos en el presente informe de ponencia, se solicita a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes <b>dar primer debate y aprobar el Proyecto de Ley No. 439 de 2024 Cámara</b></p> <p>"POR MEDIO DE LA CUAL SE RECONOCE COMO PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN EL FESTIVAL NACIONAL DE LA TAMBORA DEL MUNICIPIO DE SAN MARTÍN DE LOBA - BOLÍVAR Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</p> <p>De los H. Representantes,</p>  <p><b>DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO</b> Ponente Coordinadora</p>

**TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NO 439 DE 2024**

**"POR MEDIO DE LA CUAL SE RECONOCE COMO PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN EL FESTIVAL NACIONAL DE LA TAMBORA DEL MUNICIPIO DE SAN MARTÍN DE LOBA - BOLÍVAR Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES. "**

EL CONGRESO DE COLOMBIA

**DECRETA:**

**Artículo 1.** La presente Ley tiene como objetivo, declarar patrimonio cultural inmaterial de la Nación el Festival Nacional de la Tambora del Municipio de San Martín de Loba - Bolívar.

**Artículo 2.** Facultase al Gobierno Nacional a través del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, para que Incluya en la lista representativa de patrimonio cultural inmaterial –LRPCI– del ámbito nacional, El Festival Nacional de la Tambora del Municipio de San Martín de Loba - Bolívar.

**Artículo 3.** Autorízase al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, incluir en el Banco de Proyectos de este Ministerio, el Festival Nacional de la Tambora del Municipio de San Martín de Loba - Bolívar.

**Artículo 4.** Autorízase al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, para que se declare bien de Interés Cultural de la Nación, Plaza del municipio, lugar donde se desarrolla el Festival Nacional De La Tambora del municipio de San Martín de Loba - Bolívar.

**Artículo 5.** Declárase a La Corporación Festival Nacional de la Tambora de San Martín de Loba - Bolívar como la creadora, gestora y promotora del Festival Nacional de la Tambora de San Martín de Loba - Bolívar.

**Artículo 6.** El Municipio de San Martín de Loba - Bolívar y/o la Corporación Festival Nacional de la Tambora de San Martín de Loba - Bolívar, elaborarán la postulación del Festival Nacional de la Tambora del Municipio de San Martín de Loba - Bolívar, a la lista representativa de patrimonio cultural inmaterial y el plan especial de salvaguardia – PES–.

Así como, la postulación a la lista indicativa de candidatos a bienes de interés cultural LICBIC y el plan especial de manejo y protección de las actividades y escenarios que se utilizan para la realización del Festival Nacional de la Tambora de San Martín de Loba - Bolívar.

**Artículo 7.** La Nación a través del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, contribuirá al fomento, promoción, difusión, conservación, protección y desarrollo del Patrimonio Cultural material e inmaterial del Festival Nacional de la Tambora de San Martín de Loba - Bolívar.

**Artículo 8.** A partir de la vigencia de la presente Ley, la administración municipal de San Martín de Loba –Bolívar y la administración departamental de Bolívar estarán autorizadas para asignar partidas presupuestales de su respectivo presupuesto anual, para el cumplimiento de las disposiciones consagradas en la presente ley.

**Artículo 9.** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

De los H. Representantes,



**DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO**  
Representante a la Cámara

**COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
SUSTANCIACIÓN  
INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE**

Bogotá D.C., 06 de junio de 2024

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de Ley No. 439 de 2024 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE RECONOCE COMO PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN EL FESTIVAL NACIONAL DE LA TAMBORA DEL MUNICIPIO DE SAN MARTÍN DE LOBA - BOLÍVAR Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**.

Dicha ponencia fue firmada por la **Honorable Representante DORINA HERNÁNDEZ PALOMINO**.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 432 / del 06 de junio de 2024, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



**RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN**  
Secretario



# TEXTOS DE PLENARIA

## TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 300 DE 2022 CÁMARA

*por medio del cual se crean cupos adicionales en las universidades públicas para los estudiantes pertenecientes a las zonas rurales.*

**SECRETARÍA GENERAL**

**TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY No. 300 DE 2022 CÁMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE CREAN CUPOS ADICIONALES EN LAS UNIVERSIDADES PÚBLICAS PARA LOS ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LAS ZONAS RURALES".**

**EL CONGRESO DE COLOMBIA,**

**DECRETA:**

**Artículo 1°. Objeto de la ley.** La presente ley tiene por objeto reducir la brecha existente entre los jóvenes rurales y los del sector urbano en el acceso a la educación superior, a través de la implementación de cupos para los estudiantes de las zonas rurales en condición de vulnerabilidad socioeconómica, que quieran acceder a todos los programas ofertados por las instituciones de educación superior que hacen parte del sistema de educación superior, técnicas y tecnológicas públicas. Lo anterior, sin desconocimiento de la autonomía universitaria que gozan las instituciones de educación superior con relación al acceso y permanencia de sus estudiantes.

**Artículo 2°. Alcance.** Las Instituciones de Educación Superior (Instituciones Técnicas Profesionales, Instituciones y Escuelas Tecnológicas, Instituciones Universitarias y Universidades) también harán parte las instituciones y/o escuelas de formación de fuerzas militares y policía nacional para la educación castrense, que hacen parte del Sistema de Educación Superior de naturaleza pública, deberán implementar en el marco de sus autonomía universitaria políticas y acciones que faciliten y garanticen el acceso a los jóvenes graduados como bachilleres de colegios oficiales ubicados en las zonas rurales del país. A través de la creación de cupos especiales, de acuerdo con la implementación y ampliación de la matrícula gratuita, disponibilidad presupuestal, el marco fiscal de mediano plazo y capacidades institucionales que aseguren la calidad en la prestación del servicio.

**Parágrafo 1°.** En cada institución de educación superior de naturaleza pública se hará la asignación de cupos especiales para bachilleres egresados de colegios oficiales rurales, para ello, se podrá tener en cuenta el porcentaje de población rural que habite en la región de área de influencia de la misma, correspondiente al censo vigente del Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE.

**Parágrafo 2°.** Los cupos especiales corresponderán a mínimo el 10% de los cupos totales de los programas ofertados a los beneficiarios de la presente ley. En caso de no existir demanda de estudiantes rurales para los diferentes programas, las Instituciones de Educación Superior (Instituciones Técnicas Profesionales, Instituciones

Tecnológicas, Instituciones Universitarias y Universidades) que hacen parte del Sistema de Educación Superior de naturaleza pública, podrán disponer de dicho porcentaje para otros beneficiarios.

**Parágrafo 3°.** Los aspirantes a los cupos especiales que provengan de Departamentos donde no existan Instituciones de Educación Superior de naturaleza pública, deberán presentar el diploma y/o acta de grado que certifique que es bachiller de una Institución Educativa oficial que se encuentre ubicada en Zonas Rurales de los municipios del país, la cual deberá ser verificada por la Institución de Educación Superior a la que aspira ingresar.

**Parágrafo 4°.** Lo establecido en el presente artículo no desconocerá la autonomía que gozan las instituciones de educación superior con relación al acceso y permanencia de sus estudiantes.

**Parágrafo 5°.** En la asignación de los cupos especiales se deberá aplicar el principio de paridad de género.

**Parágrafo 6°.** Se establecerán programas de seguimiento y apoyo para los estudiantes beneficiarios de los cupos especiales, con el fin de asegurar su éxito académico y su inserción laboral una vez graduados.

**Parágrafo 7°.** Se implementarán medidas que incentiven a los graduados beneficiarios de los cupos especiales a regresar y contribuir al desarrollo de sus comunidades de origen una vez finalizados sus estudios.

**Parágrafo 8°.** Se realizarán evaluaciones periódicas del impacto de esta medida para asegurar que esté cumpliendo con sus objetivos de inclusión y equidad, y realizar ajustes si es necesario.

**Artículo 3°. Pertinencia.** Los programas a los que podrán acceder los estudiantes beneficiarios, serán los ofertados por las instituciones de Educación Superior (Instituciones Técnicas Profesionales, Instituciones Tecnológicas, Instituciones Universitarias y Universidades) que hacen parte del Sistema de Educación Superior de naturaleza pública, a elección del estudiante.

**Artículo 4°. Beneficiarios.** Los beneficiarios de la presente ley, deberán cumplir con las siguientes características:

- a. Haber cursado al menos la primaria y/o la media o ser bachiller egresado de una institución educativa oficial que se encuentre ubicada en Zonas Rurales de los Municipios del país.
- b. Obtener un puntaje mínimo de 230 puntos o su equivalente a un nuevo sistema de evaluación adoptado en los resultados de las Pruebas de Estado Saber 11 o instrumento que haga sus veces, o ser reconocido como mejor bachiller académico por la Institución Educativa, o haberse destacado en disciplinas deportivas o culturales por medio de la obtención de premios o reconocimientos por su rendimiento.
- c. Encontrarse en la clasificación A, B o C del Sisben IV.
- d. Realizar el proceso de inscripción en las fechas y plazos establecidos por la Institución de Educación Superior Pública a la que pretenda ingresar.

**Parágrafo 1.** Las Instituciones de Educación Superior Públicas podrán establecer plazos diferentes con tiempos más amplios para la inscripción de aspirantes de las zonas rurales, garantizando la promulgación y divulgación de la convocatoria en las zonas rurales dispersas y/o áreas no municipalizadas a nivel nacional.

**Parágrafo 2.** Se priorizará a la población campesina de las zonas PDET's.

**Parágrafo 3.** Los jóvenes bachilleres egresados de instituciones educativas en Zonas Rurales y que hagan parte del Registro Único de Víctimas, no deberán acreditar las características de las que tratan los literales b y c del presente artículo.

**Artículo 5°. Veracidad de la información.** Las Instituciones de Educación Superior Públicas serán responsables de proveer información veraz y mantener la información actualizada en los Sistemas de Información pertinentes para el acceso a los cupos otorgados. Las Instituciones de Educación Superior Públicas, 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.** De manera anual las Instituciones de Educación Superior Públicas, las Entidades Territoriales y las Entidades del Gobierno nacional deberán presentar un informe detallado de los beneficiarios de los cupos especiales asignados a la población rural.

El informe contendrá datos sobre: programa educativo, ubicación semestral y número de beneficiarios/as.

**Artículo 6°. Competencia.** El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación Nacional o quien haga sus veces, garantizará, facilitará y vigilará los mecanismos necesarios para el cumplimiento de lo establecido en la presente ley.

**Artículo 7°. Publicidad.** El Ministerio de Educación Nacional y las Instituciones de Educación Superior Públicas, deberán promocionar por todos los medios de comunicación posibles, toda la información necesaria para que los potenciales beneficiarios de los cupos especiales accedan a los mismos.

**Artículo 8°. Permanencia.** Las Instituciones de Educación Superior Públicas implementarán estrategias de permanencia académica, mediante apoyos psicológicos, recreativos, deportivos, pedagógicos y sociales, direccionados a las condiciones de los estudiantes pertenecientes a la comunidad rural, con especial atención a su bienestar y salud mental. Esto incluirá servicios de asesoramiento psicológico, y programas de capacitación para estudiantes y personal docente sobre salud mental y estrategias de afrontamiento, con el fin de garantizar un entorno educativo inclusivo y favorable para todos los estudiantes. Además, se realizarán evaluaciones periódicas de los servicios de apoyo psicológicos y social, con el objetivo de mejorar continuamente su eficacia y adecuación a las necesidades cambiantes de los estudiantes.

**Artículo 9°. Vigencia.** La presente ley rige a partir de la sanción y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias

**GERSON LÍSIMACO MONTAÑO ARIZALA**  
Ponente



<b>CONTENIDO</b>	
Gaceta número 784 - Viernes, 7 de junio de 2024	
<b>CÁMARA DE REPRESENTANTES</b>	
<b>PONENCIAS</b>	
	<b>Págs.</b>
Informe de ponencia para Primer Debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de Ley número 206 de 2023 Cámara, por medio del cual se modifica el artículo 1°, 4°, 10, 15, 22 y 23 de la Ley 688 de 2001 referente al Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones.....	1
Informe de ponencia positiva para primer debate en Cámara de Representantes y texto propuesto al Proyecto de Ley número 438 de 2024 Cámara, por medio de la cual se adoptan medidas de seguridad en las playas y se crea el servicio público de guardavidas y se crean otras disposiciones .....	7
Informe de ponencia positiva para primer debate en Cámara de Representantes y texto propuesto al Proyecto de Ley número 439 de 2024 Cámara, por medio de la cual se reconoce como patrimonio cultural inmaterial de la nación el festival nacional de la tambora del municipio de San Martín de Loba - Bolívar y se dictan otras disposiciones.....	11
<b>TEXTOS DE PLENARIA</b>	
Texto definitivo plenaria Cámara al Proyecto de Ley número 300 de 2022 Cámara, por medio del cual se crean cupos adicionales en las universidades públicas para los estudiantes pertenecientes a las zonas rurales.....	13

Bogotá, D.C., mayo 20 de 2024

En Sesión Plenaria Ordinaria del 16 de mayo de 2024, fue aprobado en Segundo Debate, con modificaciones, el Texto Definitivo del Proyecto de Ley No. 300 de 2022 Cámara **"POR MEDIO DEL CUAL SE CREAN CUPOS ADICIONALES EN LAS UNIVERSIDADES PÚBLICAS PARA LOS ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LAS ZONAS RURALES"**. Esto con el fin, que el citado proyecto siga su curso legal y reglamentario, de conformidad con lo establecido en el artículo 183 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior, según consta en Acta de Sesión Plenaria Ordinaria No. 141 de mayo 16 de 2024, previo su anuncio en Sesión Plenaria Ordinaria del 14 de mayo de 2024, correspondiente al Acta No. 140.



**JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA**  
Secretario General