



## GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 2129

Bogotá, D. C., miércoles, 4 de diciembre de 2024

EDICIÓN DE 13 PÁGINAS

DIRECTORES:

SAÚL CRUZ BONILLA

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO (e)

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 POSITIVA PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY  
NÚMERO 107 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual se establecen tarifas justas de equipaje y se definen condiciones básicas en vuelos nacionales - Ley Maleta

Bogotá D.C., 27 noviembre de 2024

Doctor  
HERNANDO GONZÁLEZ  
Presidente  
Comisión Sexta Constitucional Permanente  
Cámara de Representantes  
Ciudad

Asunto: Radicación ponencia positiva para primer debate del Proyecto de Ley 107 de 2024 Cámara "Por medio de la cual se establecen tarifas justas de equipaje y se definen condiciones básicas en vuelos nacionales - LEY MALETA".

Respetado señor presidente:

En cumplimiento de la designación que me hicieron la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la H. Cámara de Representantes, y de conformidad con los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, de la manera más atenta y dentro del término establecido para tal efecto, procedo a rendir informe de PONENCIA POSITIVA para primer debate al Proyecto de Ley Proyecto de ley No. 069 de 2024 "Por medio de la cual se establecen tarifas justas de equipaje y se definen condiciones básicas en vuelos nacionales - LEY MALETA"

Cordialmente,

JULIAN DAVID LOPEZ TENORIO  
Representante a la Cámara  
Departamento del Valle del Cauca

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES  
AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 107/24 CÁMARA

"Por medio de la cual se establecen tarifas justas de equipaje y se definen condiciones básicas en vuelos nacionales - LEY MALETA" OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de Ley tiene como propósito brindar la posibilidad a todos los residentes colombianos de incluir una pieza única de equipaje de mano diferente del artículo personal, dentro de la tarifa más económica ofertada por las aerolíneas que prestan sus servicios en el territorio nacional, en todas las rutas nacionales sin costo adicional al de la tarifa inicial.

Con lo anterior se busca eliminar barreras económicas para que todos los colombianos puedan disfrutar de la libertad de viajar dentro de su propio país. Además, se pretende beneficiar a los consumidores, entre otras cosas al protegerlos de prácticas comerciales engañosas o confusas, fomentar la competencia y la equidad frente al consumidor en el mercado aéreo nacional y contribuir en el impulso del turismo interno y fortalecer la economía local en diferentes regiones de Colombia

## I. TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto, de iniciativa de los H.R. ALVARO LEONEL RUEDA CABALLERO, radicado en la Secretaría General de Cámara el día 30 de julio de 2024, asignándole el No. 107/24 Cámara y publicado en la Gaceta No. 1148 de 2024.

A través del No. C.S.C.P. 3.6 - 648/2024 de fecha 12 de septiembre de 2024 la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes me designó ponente del mencionado proyecto de ley.

## II. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY

El artículo 334 de la Constitución Política estipula que la dirección general de la economía estará a cargo del Estado, quien intervendrá, por mandato de la ley, entre otras actividades, en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los

habitantes y la distribución equitativa de las oportunidades y beneficios del desarrollo.<sup>1</sup>

A su turno la Ley 105 de 1993, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, determinó sus principios rectores y entre estos la intervención del Estado, indicando que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.<sup>2</sup>

Ahora bien, tratándose del transporte aéreo, la Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte, artículo 68 consagra que el modo de transporte aéreo, además de ser un servicio público esencial, continuará rigiéndose exclusivamente por las normas del Código de Comercio (Libro Quinto, Capítulo Preliminar y Segunda Parte), por los reglamentos aeronáuticos de Colombia que dicte la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, y por los tratados, acuerdos, convenios y prácticas internacionales debidamente adoptados o aplicadas por Colombia.<sup>3</sup>

A su turno el Código de Comercio establece en el artículo 1782 que se entiende por *autoridad aeronáutica* al Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, hoy Unidad Administrativa Especial Aeronáutica civil a la cual le corresponde dictar los reglamentos aeronáuticos; más adelante en el artículo 1860 se preceptúa que la autoridad aeronáutica reglamentará y clasificará los

<sup>1</sup> Constitución Política de Colombia. Art.334. 7 de julio de 1991 (Colombia). Recuperado de: [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion\\_politica\\_1991.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/constitucion_politica_1991.html)

<sup>2</sup> Congreso de Colombia. (30 de diciembre de 1993). Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. (Ley 35 de 1993). Art. 2. Recuperado de: [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_0105\\_1993.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0105_1993.html)

<sup>3</sup> Congreso de Colombia. (20 de diciembre de 1996).Estatuto General de Transporte (Ley 366 de 1996) Art. 68. Recuperado de: [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley\\_0336\\_1996.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_0336_1996.html)

servicios aéreos "...con la finalidad de lograr la prestación de servicios aéreos seguros, eficientes y económicos, que al mismo tiempo garanticen la estabilidad de los explotadores y de la industria aérea en general".<sup>4</sup>

Dicho todo lo anterior, para abordar el tema principal de este proyecto de Ley (tarifa de pieza única de equipaje diferente del artículo personal en las tarifas más económicas ofrecidas), se hace necesario realizar un recuento de la regularización tarifaria del servicio aéreo en Colombia.

Al respecto encontramos que nuestro país a lo largo de la historia ha transitado por tres momentos diferentes en este tema, teniendo como punto de partida un esquema tarifario con una intervención total, para finalmente transitar hacia un esquema tarifario con una libertad plena en cabeza de las aerolíneas a partir del año 2012 mediante la expedición de la Resolución No. 904, la cual en su artículo No. 3. estableció "A partir de la entrada en vigor de la presente Resolución, el régimen tarifario de los servicios aéreos comerciales en Colombia es libre (...)", y dejó constituida una obligación de informar a la Aerocivil de las tarifas que se ofrezcan al público con sus respectivas condiciones, para llevar los registros correspondientes.<sup>5</sup>

Este tránsito se puede representar y evidenciar mejor de la siguiente manera:

<sup>4</sup> Presidencia de la República. (marzo 27 de 1971). Código de Comercio (Decreto 410 de 1971) Art.1782 y 1860. Recuperado de: [http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/codigo\\_comercio.html](http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/codigo_comercio.html)

<sup>5</sup> Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil. (febrero 28 de 2012). Por la cual se elimina la obligatoriedad del cargo por combustible y se dictan otras disposiciones en materia de tarifas aereas ( Resolución 904 de 2012) Art.3

HISTÓRICO DEL ESQUEMA TARIFARIO EN COLOMBIA				
INTERVENCIÓN TOTAL		LIBERTAD VIGILADA		LIBERTAD TOTAL
Tarifa Única Semestral	Tarifa Única Quincenal	Banda Tarifaria	Libertad del Mismo	Libertad del Mismo
1979	1985	1991	2007	2012
Aerolínea fija la tarifa independientemente por Resolución, una tarifa por cada pie (en algunos casos dos tarifas)	Las tarifas se ajustaban quincenalmente de acuerdo a un índice que constituía la misma Aerolínea.	Se regulaba el nivel máximo y mínimo. Las aerolíneas podían fijar libremente las tarifas que no fueran superiores o inferiores a lo establecido por la Aerocivil.	Desde este año, se liberó el mínimo de las tarifas aéreas, obligando a la aerolínea a no sobrepasar el máximo fijado.	Se eliminó el nivel máximo de las tarifas aéreas, dejando que sobreviniera de la regulación en el sistema. Algunas tarifas libre en Colombia desde 2012. Las aerolíneas se pueden fijar libremente sus propios niveles de tarifas.

Tabla 1. Elaboración de acuerdo con información remitida por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil en respuesta a Derecho de Petición formulado. 2019.

Es así como en la actualidad en Colombia, frente a las tarifas, se habla de un sistema plenamente desregularizado. Lo que ha permitido que se presenten muchos casos, en los cuales las aerolíneas ofrecen tarifas aéreas económicas que pueden parecer atractivas, pero una vez que se agregan los costos de equipaje, estas tarifas pueden convertirse en una carga financiera significativa para los viajeros, especialmente para aquellos con presupuesto limitado.

Lo que se traduce en la imposibilidad de muchos Colombianos de poder acceder a este servicio público esencial. Por lo tanto, es crucial garantizar que las aerolíneas ofrezcan tarifas que, dentro de su opción más económica en todas las rutas nacionales, otorguen la posibilidad al viajero de incluir de forma adicional una pieza única de equipaje diferente del artículo personal, a un costo que no podrá exceder del 10 % de la tarifa inicial.

<sup>6</sup> Caro Cardona Andrés Sebastián (2019). El Impacto de la desregularización de las tarifas aéreas en la competencia y consumo del transporte aéreo de pasajeros en Colombia. (Trabajo de grado). Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá D.C. Recuperado de: <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/41164/Monogra%C3%ADa%20U.%20Javeriana%20I.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

<https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/43408/El%20Impacto%20de%20la%20desregularizaci%C3%B3n%20de%20las%20tarifas%20de%20aer%C3%A9as%20en%20la%20competencia%20y%20consumo%20del%20transporte%20a%C3%A9reo%20de%20pasajeros%20en%20Colombia.pdf?sequence=2&isAllowed=y>

De esta manera, aquellos que opten por la tarifa más económica, que típicamente está limitada a un artículo personal, podrán tener la posibilidad de adquirir una maleta adicional a un precio justo. Con esto, el costo total del boleto más el equipaje adicional no deberá superar lo que el viajero pagaría por la siguiente tarifa disponible o incluso más como sucede en la actualidad.

Lo anterior con el fin de eliminar barreras económicas y que de esta forma todos los colombianos puedan disfrutar de la libertad de viajar dentro de su propio país. Impactando de manera positiva en el turismo interno y la economía local de diversas regiones de Colombia.

IV. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley tiene como objetivo principal la protección de los viajeros en medios aéreos y con esto incentivar a los viajeros a que tomen la opción más frecuente el tema de los viajes aéreos, generando asequibilidad para la adquisición de una pieza de equipaje diferente del artículo personal con una tarifa más económica ofertada por la aerolíneas que prestan sus servicios en el territorio nacional.

V. FUNDAMENTO JURÍDICO

El congreso de la República en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial, las conferidas en el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia, busca establecer por medio de esta Ley proteger y fomentar el desarrollo ambiental, social y cultural de los municipios de Ambalema, Honda y San Sebastián de Mariquita en el departamento del Tolima, declarándose patrimonio ambiental, ecológico, cultural y turístico de la nación:

La necesidad de radicar un proyecto de ley que garantice la posibilidad a nuestros viajeros de destinos nacionales de adicionar una pieza única de equipaje diferente del artículo personal, a la tarifa más económica ofertada por la aerolínea a un precio adicional que no podrá superar el 10% de la tarifa inicial, se justifica tanto desde una perspectiva económica como desde una óptica de protección de los derechos del consumidor.

En primera oportunidad con esta medida se busca lograr un Impacto económico para los viajeros de bajos ingresos, lo anterior teniendo en cuenta que según lo expresó Paula Bernal, gerente

<p>general de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, lata <i>"más del 75% de los usuarios del sector aéreo en Colombia son de estratos 2 y 3"</i><sup>7</sup></p> <p>De esta manera, para estas personas, el costo adicional del equipaje puede representar un obstáculo significativo para acceder al transporte aéreo, limitando sus opciones de movilidad y acceso a oportunidades económicas, educativas y de salud. Siendo así, al establecer esta posibilidad en cabeza de los viajeros de bajos ingresos, se reduce la carga financiera para estos y se promueve la movilidad social y económica.</p> <p>Otro aspecto de suma importancia está relacionado con la transparencia y protección del consumidor. Según la Superintendencia de Transporte de Colombia desde el 25 de mayo de 2019, fecha a partir de la cual esta asumió la competencia para conocer sobre estos temas, la entidad ha recibido 42.274 quejas de parte de los usuarios, que elevan su inconformidad ante esta instancia; los reclamos relacionados con la falta de transparencia en los precios de los servicios de transporte aéreo, incluyendo los cargos adicionales por equipaje, representan una proporción significativa de las quejas presentadas por los usuarios.</p> <p>De igual forma según informe enviado al Congreso de la República se resalta un dato preocupante que indica que en los últimos cuatro años se han cuadruplicado las quejas contra las aerolíneas en Colombia.</p> <p>De esta manera, al hacer obligatorio que las aerolíneas ofrezcan la posibilidad de que el consumidor pueda adquirir una pieza de equipaje adicional del artículo personal a un precio que no pueda superar el 10% del valor de la tarifa más económica ofertada, se promueve la</p> <p><small><sup>7</sup> Vargas Riaño Diego Andres. (25 de febrero de 2024) "75% de quienes viajan en avión son estratos 2 y 3": Gerente de la Asociación Internacional de transporte Aéreo. El Colombiano. Recuperado de: <a href="https://www.elcolombiano.com/negocios/cuales-son-los-estratos-que-mas-viajan-en-avion-en-colombia-lata-1K23892847">https://www.elcolombiano.com/negocios/cuales-son-los-estratos-que-mas-viajan-en-avion-en-colombia-lata-1K23892847</a></small></p>	<p>transparencia en la fijación de precios y se protege a los consumidores de prácticas comerciales engañosas o confusas.</p> <p>Por otra parte, se estima que con esta medida al facilitar el acceso al transporte aéreo a una mayor parte de los Colombianos, se fomentaría la exploración de destinos al interior del país y se estimularía el gasto en servicios turísticos y actividades económicas locales.</p> <p>Por lo que esta iniciativa es crucial, especialmente en un contexto donde la cifra de pasajeros domésticos experimentó una preocupante reducción del -9,3% pasando de 32,7 millones de pasajeros en 2022 a 29,7 millones según el informe de la Aerocivil.<sup>8</sup></p> <p>De esta manera, la situación actual afecta directamente a la movilidad y la capacidad de los ciudadanos para disfrutar de las riquezas naturales, culturales y económicas de Colombia. Siendo así, al garantizar un acceso más equitativo al transporte aéreo, se abre la puerta a nuevas oportunidades de desarrollo tanto para los viajeros como para las comunidades locales que dependen del turismo y otras actividades económicas relacionadas.</p> <p>Finalmente, y de forma indirecta, este proyecto de ley busca abordar la preocupante concentración del mercado aéreo nacional, exacerbada por la quiebra de las aerolíneas Viva y Ultra, que representaban el 18% del mercado doméstico de pasajeros. Con Latam y Avianca ocupando ahora cerca del 90% del mercado, se plantea un escenario de competencia limitada y posiblemente desfavorable para los consumidores.</p> <p>De esta manera, se considera que con lo propuesto por el presente proyecto de Ley se fomentaría la competencia y la equidad en el mercado aéreo nacional al generar la participación de varias</p> <p><small><sup>8</sup> Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil. (31 de enero de 2024) Informe de Movilización de Pasajeros durante el año 2023. Recuperado de: <a href="https://www.aerocivil.gov.co/prensa/noticias/Pages/Colombia-registro-historica-movilizacion-de-pasajeros-por-via-aerea-durante-el-transcurso-de-2023.aspx#:~:text=El%20Gobierno%20del%20Cambio%20y%20aeropuertos%20en%20Colombia%20durante%202023">https://www.aerocivil.gov.co/prensa/noticias/Pages/Colombia-registro-historica-movilizacion-de-pasajeros-por-via-aerea-durante-el-transcurso-de-2023.aspx#:~:text=El%20Gobierno%20del%20Cambio%20y%20aeropuertos%20en%20Colombia%20durante%202023</a></small></p>
<p>aerolíneas nacionales e internacionales. Esto puesto que se reconoce que un mercado dinámico y competitivo es crucial para garantizar precios justos y servicios de calidad para los pasajeros.</p> <p>Lo anterior teniendo en cuenta que, en la actualidad, la aparente competencia no siempre se traduce en beneficios directos para los consumidores. Un ejemplo destacado es el aumento de cargos adicionales, como los relacionados con el equipaje, que pueden anular las aparentes ventajas de tarifas más bajas.</p> <p>De esta manera al establecer un porcentaje máximo de cobro para la inclusión de equipaje diferente del artículo personal en las tarifas más económicas ofertada por las aerolíneas que prestan sus servicios en el territorio nacional, en todas las rutas nacionales, se promueve la equidad en el mercado y se evitan prácticas anticompetitivas que puedan perjudicar a los consumidores.</p> <p><b>VI. CONFLICTO DE INTERESES</b></p> <p>Dando alcance a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019 "Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992", se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, a cuyo tenor reza:</p> <p><b>ARTÍCULO 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas.</b> Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en el ejercicio de sus funciones.</p> <p>Se entiende como conflicto de interés una situación donde 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) 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.</p>	<p>b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión</p> <p>c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil (...).</p> <p>Sobre el asunto la sala plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:</p> <p>"No cualquier interés configura la causal de desinversión 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 concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna".</p> <p>Por lo anterior, se estima que el presente proyecto de ley no genera un beneficio actual, directo y particular para los congresistas que participen en su discusión y votación, toda vez que el objetivo del proyecto de ley es de carácter general, esto es, su alcance coincide o se fusiona con los intereses de los electores, de conformidad con el literal a) del inciso segundo del artículo 286 de la ley 5 de 1992.</p> <p><b>VIII. IMPACTO FISCAL</b></p> <p>En el marco de lo establecido en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones, que establece:</p> <p><i>"En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo."</i></p>

Se considera que el presente Proyecto de Ley no implica impacto fiscal pues no implica la ordenación de gastos ni la generación de beneficios tributarios.

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
Por medio de la cual se establecen tarifas justas de equipaje y se definen condiciones básicas en vuelos nacionales - LEY MALETA	Por medio de la cual se establecen condiciones básicas de equipaje en vuelos nacionales - LEY MALETA	Al entrar a regular tarifariamente el mercado desde el Congreso de la República, puede llegar a ser inconstitucional, y toda vez que, lo que realmente se busca es que se incluya un equipaje de mano básico se procede a modificar.
Artículo 1. Objeto: La presente Ley tiene por objeto hacer asequible para los colombianos adquirir una única pieza de equipaje diferente del artículo personal, dentro de la tarifa más económica ofertada por las aerolíneas que prestan sus servicios en el territorio nacional, en todas las rutas nacionales.	Artículo 1. Objeto: La presente Ley tiene por objeto hacer asequible para los viajeros en el territorio colombiano la adquisición de una única pieza de equipaje de mano diferente del artículo personal, dentro de la tarifa más económica ofertada por las aerolíneas que prestan sus servicios en el territorio nacional, en todas las rutas nacionales.	Se especifica que este beneficio no solo es para los nacionales colombianos, si no para quienes esten haciendo trafico aéreo sin importar su nacionalidad.
Artículo 2. Definiciones: Para efectos de la presente Ley se adoptarán las siguientes definiciones:  a) Artículo personal: Pieza de equipaje equivalente a un bolso, paquete, bolsa de mano o similar, que debe	Artículo 2. Definiciones: Para efectos de la presente Ley se adoptarán las siguientes definiciones:  a) Artículo personal: Pieza de equipaje equivalente a un bolso, paquete, bolsa de mano o similar, que debe	

cabere debajo del asiento delantero. b) Equipaje de mano: Pieza de equipaje pequeño no superior a 12 kilos y dimensiones que no superan 120 centímetros lineales en sus tres dimensiones sumadas. c) Equipaje de bodega: Pieza de equipaje de mayor tamaño que se transporta en la bodega de la aeronave sin sobrepasar 23 kilos y sus dimensiones no superan los 160 centímetros lineales en sus tres dimensiones sumadas.	cabere debajo del asiento delantero. b) Equipaje de mano: Pieza de equipaje pequeño no superior a 12 kilos y dimensiones que no superan 120 centímetros lineales en sus tres dimensiones sumadas. c) Equipaje de bodega: Pieza de equipaje de mayor tamaño que se transporta en la bodega de la aeronave sin sobrepasar 23 kilos y sus dimensiones no superan los 160 centímetros lineales en sus tres dimensiones sumadas.	
d) Equipaje sobredimensionado y/o especial: Todo equipaje que supere el peso y dimensiones del equipaje de bodega. Esta definición engloba el equipaje deportivo especial, musical, obras de arte, restos humanos, entre otros que deba tener un tratamiento especial en bodega o cabina. e) Pieza única de equipaje diferente del artículo personal: Es el equipaje de mano o bodega que el nacional colombiano compra como servicio adicional cuando adquiere	d) Equipaje sobredimensionado y/o especial: Todo equipaje que supere el peso y dimensiones del equipaje de bodega. Esta definición engloba el equipaje deportivo especial, musical, obras de arte, restos humanos, entre otros que deba tener un tratamiento especial en bodega o cabina. e) Pieza única de equipaje diferente del artículo personal: Es el equipaje de mano o bodega que el nacional colombiano compra como servicio adicional cuando adquiere	

un tiquete aéreo en la tarifa más económica ofertada para cada frecuencia dentro de una ruta.	un tiquete aéreo en la tarifa más económica ofertada para cada frecuencia dentro de una ruta.	
Artículo 3. Los nacionales colombianos tendrán derecho a adquirir una pieza única de equipaje diferente del artículo personal, a un precio asequible que no podrá exceder del 10% del valor de la tarifa más económica ofertada por la aerolínea en cada frecuencia dentro de una ruta, incluyendo impuestos, cargos y demás emolumentos a cobrar.  PARÁGRAFO: En ningún caso, la tarifa más económica ofertada por la aerolínea podrá ser vendida sin artículo personal.  Este derecho aplica para los tiquetes comprados en la tarifa más económica ofertada.  En ningún caso se podrá ofertar una tarifa promocional más económica para la que no aplique este derecho.	Artículo 3. los viajeros en el territorio colombiano tendrán derecho a adquirir una pieza única de equipaje de mano diferente del artículo personal, a un precio asequible que <del>no podrá exceder del 10% la cual estará incluida en</del> el valor de la tarifa más económica ofertada por la aerolínea en cada frecuencia dentro de una ruta, incluyendo impuestos, cargos y demás emolumentos a cobrar.  PARÁGRAFO: En ningún caso, la tarifa más económica ofertada por la aerolínea podrá ser vendida sin artículo personal.  Este derecho aplica para los tiquetes <del>comprados cualquier</del> <del>tarifa más económica ofertada.</del>  En ningún caso se podrá ofertar una tarifa promocional más económica para la que no aplique este derecho.	Si bien es cierto que, el objeto del proyecto es incluir una pieza de equipaje de mano dentro de la tarifa más económica ofertada, no se considera viable que, se entre a regular desde el presente proyecto tarifas sobre la adquisición de equipaje adicional; toda vez que, podría ser inconstitucional por tratar de regular el libre mercado y no se ajusta a los principios ya estipulados en el aparte de justificación.
Artículo 4. Vigencia. La presente ley rige a partir de	Artículo 4. Vigencia. La presente ley rige a partir de	

la fecha de su sanción y promulgación.	la fecha de su sanción y promulgación.	
--	--	--

IX. PROPOSICIÓN

Presentamos PONENCIA POSITIVA al Proyecto de Ley 107 – 2024 Cámara “Por medio de la cual se establecen tarifas justas de equipaje y se definen condiciones básicas en vuelos nacionales - LEY MALETA” y solicitamos a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes dar primer debate, con las modificaciones propuestas.

Cordialmente,

  
JULIAN DAVID LÓPEZ TENORIO  
Representante a la Cámara

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY 107- 2024 CAMARA

"Por medio de la cual se establecen condiciones básicas de equipaje en vuelos nacionales - LEY MALETA"

El Congreso de Colombia

DECRETA:

**Artículo 1°.** Objeto. La presente Ley tiene por objeto hacer asequible para los viajeros en el territorio colombiano la adquisición de una única pieza de equipaje de mano diferente del artículo personal, dentro de la tarifa más económica ofertada por las aerolíneas que prestan sus servicios en el territorio nacional, en todas las rutas nacionales.

**Artículo 2°.** Definiciones: Para efectos de la presente Ley se adoptarán las siguientes definiciones:

a) Artículo personal: Pieza de equipaje equivalente a un bolso, paquete, bolsa de mano o similar, que debe caber debajo del asiento delantero.

b) Equipaje de mano: Pieza de equipaje pequeño no superior a 12 kilos y dimensiones que no superan 120 centímetros lineales en sus tres dimensiones sumadas.

c) Equipaje de bodega: Pieza de equipaje de mayor tamaño que se transporta en la bodega de la aeronave sin sobrepasar 23 kilos y sus dimensiones no superan los 160 centímetros lineales en sus tres dimensiones sumadas.

d) Equipaje sobredimensionado y/o especial: Todo equipaje que supere el peso y dimensiones del equipaje de bodega. Esta definición engloba el equipaje.

deportivo especial, musical, obras de arte, restos humanos, entre otros que deba tener un tratamiento especial en bodega o cabina.

e) Pieza única de equipaje diferente del artículo personal: Es el equipaje de mano o bodega que el nacional colombiano compra como servicio adicional cuando adquiere un ticket aéreo en la tarifa más económica ofertada para cada frecuencia dentro de una ruta.

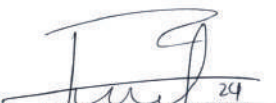
**Artículo 3°.** Los nacionales colombianos tendrán derecho a adquirir una pieza única de equipaje diferente del artículo personal, a un precio asequible que no podrá exceder del 10% del valor de la tarifa más económica ofertada por la aerolínea en cada frecuencia dentro de una ruta, incluyendo impuestos, cargos y demás emolumentos a cobrar.

**PARÁGRAFO:** En ningún caso, la tarifa más económica ofertada por la aerolínea podrá ser vendida sin artículo personal. Este derecho aplica para los tickets comprados en la tarifa más económica ofertada.

En ningún caso se podrá ofertar una tarifa promocional más económica para la que no aplique este derecho.

**Artículo 4°.** La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y promulgación.

Cordialmente,

  
**JULIAN DAVID LOPEZ TENORIO**  
 Representante a la Cámara  
 Departamento del Valle del Cauca

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

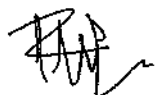
INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 2 de diciembre de 2024

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley No. 107 de 2024 Cámara "Por medio de la cual se establecen tarifas justas de equipaje y se define condiciones básicas en vuelos nacionales - LEY MALETA"

Dicha ponencia fue firmada por por el Honorable Representante JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO



Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3,6 - 850/24 del 2 de diciembre de 2024, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



**RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN**  
 Secretario

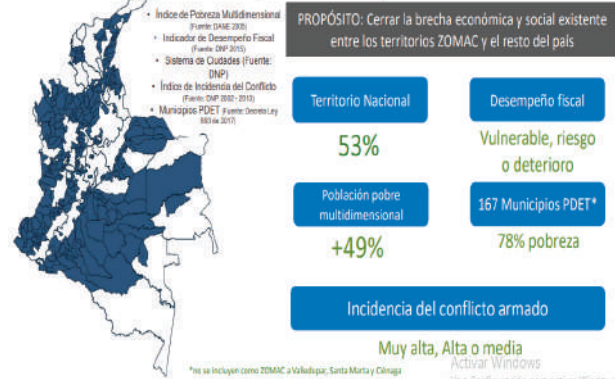
**INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 257 DE 2024 CÁMARA**

*por medio del cual se prioriza la destinación de la maquinaria pesada y sus partes decomisada en actividades de minería ilegal, para el desarrollo de obras PDET y ZOMAC, se crea el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada Decomisada en Actividades de Minería Ilegal, se modifican los parágrafos 1º y 3º del artículo 105 de la Ley 1801 de 2016 y se dictan otras disposiciones.*

<p>Bogotá DC, 28 de noviembre de 2024</p> <p>Honorable Representante a la Cámara <b>HERNANDO GONZALEZ</b> Presidente Comisión Sexta Cámara de Representantes Bogotá, ciudad</p> <p>Ref: Informe de ponencia positiva para primer debate al Proyecto de Ley No. 257 de 2024 Cámara "Por medio del cual se prioriza la destinación de la maquinaria pesada y sus partes decomisada en actividades de minería ilegal, para el desarrollo de obras PDET y ZOMAC, se crea el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada Decomisada en Actividades de Minería Ilegal, se modifican los parágrafos 1º y 3º del artículo 105 de la ley 1801 de 2016 y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Estimado presidente,</p> <p>En cumplimiento de la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, con fundamento en los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos rendir Informe de ponencia positiva para primer debate al Proyecto de Ley No. 257 de 2024 Cámara "Por medio del cual se prioriza la destinación de la maquinaria pesada y sus partes decomisada en actividades de minería ilegal, para el desarrollo de obras PDET y ZOMAC, se crea el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada Decomisada en Actividades de Minería Ilegal, se modifican los parágrafos 1º y 3º del artículo 105 de la ley 1801 de 2016 y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Con la debida atención y respeto,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">   <b>HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ</b>                  Representante a la Cámara CITREF No. 15                  (Coordinador Ponente)             </div> <div style="text-align: center;">   <b>PEDRO BARACUTAO GARCÍA OSPINA</b>                  Representante a la Cámara                  Circunscripción Anilloquia - Partido                  Comunes                  (Ponente)             </div> </div>	<p><b>Informe de ponencia positiva para primer debate al Proyecto de Ley No. 257 de 2024 Cámara "Por medio del cual se prioriza la destinación de la maquinaria pesada y sus partes decomisada en actividades de minería ilegal, para el desarrollo de obras PDET y ZOMAC, se crea el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada Decomisada en Actividades de Minería Ilegal, se modifican los parágrafos 1º y 3º del artículo 105 de la ley 1801 de 2016 y se dictan otras disposiciones".</b></p> <p><b>I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA.</b></p> <p>El Proyecto de Ley número 257 de 2024 Cámara, fue radicado en la Secretaría General de la Cámara de Representantes el 28 de agosto de 2024, con autoría de los Honorables Representantes a la Cámara Juan Pablo Salazar Rivera, Karen Astrith Manrique Olarte, John Jairo González Agudelo, Diógenes Quintero Amaya, Jhon Freddy Núñez Ramos, James Hermenegildo Mosquera Torres, William Ferney Aljure Martínez, Luis Ramiro Ricardo Buelvas, Orlando Castillo Advincula, Gerson Lisimaco Montano Arizala, Jhon Fredi Valencia Caicedo, Jorge Rodrigo Tovar Vélez, Juan Carlos Vargas Soler, Leonor María Palencia Vega, Gabriel Ernesto Parrado Durán, David Alejandro Toro Ramírez, José Alejandro Martínez Sánchez, Hernando González, Germán Rogelio Roza Anís, Luis Alberto Albán Urbano, Carlos Edward Osorio Aguiar, Karen Juliana López Salazar y los suscritos Haiver Rincón Gutiérrez y Pedro Baracutao García Ospina. Posteriormente fue publicado en la Gaceta del Congreso número 1287 de 2024.</p> <p>Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Sexta fuimos designados como ponentes del mencionado Proyecto de Ley, mediante oficio No. C.S.C.P. 3.6 – 787/2024 de fecha 06 de noviembre de octubre de 2024.</p> <p>El 07 de noviembre hogaño, se solicitó concepto sobre la conveniencia del Proyecto de Ley, a los Ministerios de Hacienda y Crédito Público, Minas y Energía y Defensa, así como, al Instituto Nacional de Vías – INVIAS y a la Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres - UNGRD, mediante comunicaciones oficiales fechadas 07 de noviembre de 2024.</p> <p><b>II. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO</b></p> <p><b>1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</b></p> <p>La Declaración de Río de 1992 plasmó los compromisos por la protección del medio ambiente, en una alianza mundial y niveles de cooperación a fin de propender por la integridad ambiental mundial.</p> <p>Dentro de los 27 principios de la Declaración de Río sobre el medio ambiente y desarrollo, encontramos los principios de promulgación de leyes eficaces sobre el ambiente, el de responsabilidad y el criterio de precaución.</p> <p>En nuestra Constitución Política, su artículo 79 señala:</p> <p style="padding-left: 20px;">"ARTICULO 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. <b>Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines".</b></p>
<p>La Ley 99 de 1993 "Por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones" establece dentro de los principios generales ambientales:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La biodiversidad del país, por ser patrimonio nacional y de interés de la humanidad, deberá ser protegida prioritariamente y aprovechada en forma sostenible.</li> <li>- La formulación de las políticas ambientales tendrá en cuenta el resultado del proceso de investigación científica. No obstante, las autoridades ambientales y los particulares darán aplicación al principio de precaución conforme al cual, cuando exista peligro de daño grave e irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces para impedir la degradación del medio ambiente.</li> <li>- El paisaje por ser patrimonio común deberá ser protegido.</li> </ul> <p>Ahora bien, por su parte la Corte Constitucional en sentencias, entre otras la T-325 de 2017, C-032 de 2019, T-361 de 2017, C-666 de 2010 y SU-133 de 2017, ha interpretado desde diferentes aristas lo comprensible al medio ambiente y su protección.</p> <p>La minería ilegal es un fenómeno social que trae inmerso un impacto medio ambiental, que se ha desbordado en los sectores de producción aurífera, (entre otros), generando daños y contaminación a las fuentes hídricas y en la naturaleza en general, pues su uso desmedido genera erosión e infertilidad del suelo, además que cambia el cauce de los ríos y contribuye a su sequía, por lo tanto, trae consigo hambre, pobreza y destrucción.</p> <p>Esta actividad criminal, continúa siendo un problema que afecta a más de 186 municipios ubicados en la cordillera de los Andes. <sup>1</sup></p> <p>Sin embargo, no puede contraponerse a la defensa del medio ambiente, la lucha contra la minería ilegal y concluir, que destruir la maquinaria pesada utilizada en actividades de minería irregularmente es lo mejor para el medio ambiente, cuando esto mismo lo daña, máxime aún, cuando se está facultado para adoptar otras actuaciones más favorables a la promulgación del derecho a un ambiente sano.</p> <p>Según respuesta del Ministerio de Defensa, en el periodo comprendido entre enero de 2020 a enero de 2024, en 875 procedimientos realizados por la Fuerza Pública contra la minería ilegal en territorio nacional, se afectaron un total de 1.407 unidades de maquinaria amarilla (1368 retroexcavadoras y 39 buldóceres), de las cuales 999 fueron incautadas y 408 destruidas.</p> <p>De la maquinaria incautada no hay un inventario que permita establecer autoridad responsable, ubicación, estado, etc, por lo que es necesario concentrar esta actividad, a fin de dar una buena disposición a la maquinaria ya incautada y la que en adelante se incaute.</p> <p>Para tener claridad del panorama, se investigó la situación solo en el Departamento del Tolima en donde las autoridades competentes en la materia dieron el siguiente concepto: Al respecto Cortolima indicó "Teniendo en cuenta la legislación ambiental y que la exploración y explotación sin título minero y sin licencia ambiental, cuando se realiza es un problema de carácter multidimensional que en algunas ocasiones constituye una grave amenaza para el medio ambiente y para la seguridad nacional y afecta los recursos de agua, aire, suelo y biodiversidad en las zonas intervenidas por dicha actividad, dado que no</p> <p><sup>1</sup> (<a href="https://www.larepublica.co/economia/la-mineria-ilegal-afecta-a-307-municipios-del-pais-2311591">https://www.larepublica.co/economia/la-mineria-ilegal-afecta-a-307-municipios-del-pais-2311591</a>)</p>	<p>se implementan en estos casos las medidas de prevención, corrección, mitigación y/o compensación de los impactos ambientales derivados.</p> <p>Asimismo, que el uso intensivo y descontrolado de dragas, retroexcavadoras y buldóceres en los ríos o fuentes de agua y el uso inadecuado de sustancias tóxicas como el mercurio y cianuro para el beneficio del oro causa, además de considerables impactos ambientales, problemas de salud pública como intoxicación, alteraciones neurológicas y malformaciones congénitas en poblaciones influenciadas por el desarrollo de estas actividades.</p> <p>Igualmente se establece en la Ley 1450 de 2011, la prohibición en todo el territorio nacional la utilización de maquinaria pesada en las actividades mineras sin título minero inscrito en el Registro Minero Nacional".</p> <p>A pesar de las medidas tomadas por el Gobierno Nacional para minimizar el impacto de la minería ilegal, éstas no han sido efectivas, toda vez que incautar una maquinaria pesada y luego destruirla (la destrucción es mediante quema), genera un mayor daño al medio ambiente, por lo que consideramos que es la oportunidad tomar la decisión de entregar esa maquinaria a los municipios de bajo presupuesto, que tengan pobreza multidimensional, pero ante todo, que sean reconocidos como municipios PDET y/o ZOMAC, de ésta manera, no se aumentará el impacto negativo en contra del medio ambiente y por el contrario se contribuirá al desarrollo de las comunidades más azotadas por la violencia y que a su vez, al estar en municipios de sexta categoría, la administración no cuentan con el presupuesto necesario para llevar el beneficio aquí buscado, para estos territorios.</p> <p>La maquinaria que se incauta y que posteriormente se quema, comercialmente es costosa, por lo que es necesario destinar su uso y utilidad en beneficio de los pueblos más afectados por la violencia, la pobreza y por el fenómeno de la minería ilegal.</p> <p>Así las cosas, teniendo claro el fenómeno social y ambiental que trae inmersa la minería ilegal, y la redestinación que se le puede dar a la maquinaria incautada, también hay que establecer como la norma debe ir cambiando y acorde a las necesidades sociales, por lo que es relevante mencionar, que de acuerdo a la teoría neoconstitucionalista, la norma, debe adaptarse de acuerdo a las necesidades y a los cambios sociales, para que la evolución jurídica contribuya a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y a proteger los derechos económicos sociales y culturales, como en el caso que nos atañe; entonces, ¿Para que destruir la maquinaria incautada en desarrollo de actividades mineras ilegales, si su destrucción genera mayor contaminación al medio ambiente?, ¿Por qué no darle un mejor uso a dicha maquinaria incautada, destinándola a obras de desarrollo para poblaciones vulnerables?</p> <p>Ahora bien, es necesario resaltar, que son muchos los municipios PDET, que no tienen el presupuesto para adquirir maquinaria pesada amarilla, que contribuya al mejoramiento de las vías de acceso en el sector rural, para que los campesinos puedan transportar sus productos. En el entendido que la maquinaria amarilla que es incautada es destruida, por lo tanto, consideramos que la misma debe ser adjudicada a los municipios mencionados para mejorar la calidad de vida de la población víctima y a su vez la producción de las regiones menos favorecidas.</p>

**ZONAS MÁS AFECTADAS POR EL CONFLICTO ARMADO –ZOMAC**

Art. 236 a 238 de la Ley 1819 de 2016 (Reforma tributaria)



**PROTECCION ESPECIAL E INVERSION EN LOS MUNICIPIOS PDET.** 2 En 16 departamentos de nuestro estado colombiano, existe 170 municipios, 11.000 veredas. Según la ART 32.808, iniciativas formuladas por las comunidades para transformar los territorios PDET.

✓ **Necesidad de Política de justicia social en los PDET.** 3

- Los PDET son un compromiso con la equidad porque de sus 6,6 millones de habitantes:
- 39,2 % vive en pobreza multidimensional, casi el doble que el promedio nacional.
  - 4 de cada 10 viviendas no cuentan con acueducto, casi el doble del déficit nacional.
  - El analfabetismo es tres veces mayor al promedio nacional.
  - Solo 35 de cada 100 jóvenes cursan 10º y 11º escolar.

✓ **Planeación Participativa de los PDET** 4

El corazón de los PDET son sus comunidades, por ello, ahora más que nunca están abiertos al diálogo y la construcción conjunta. Este proceso inició en 2017 con un proceso de planeación participativa, que vinculó a más de 200 mil personas. Se concertaron 32.808 iniciativas, 170 pactos municipales y 16 Planes de Acción para la Transformación Regional (PATR).

2 [https://serviceweb.renovacionterritorio.gov.co/artdev/media/temp/2022-11-29\\_114636\\_1315189334.pdf](https://serviceweb.renovacionterritorio.gov.co/artdev/media/temp/2022-11-29_114636_1315189334.pdf)  
 3 [https://serviceweb.renovacionterritorio.gov.co/artdev/media/temp/2022-11-29\\_114636\\_1315189334.pdf](https://serviceweb.renovacionterritorio.gov.co/artdev/media/temp/2022-11-29_114636_1315189334.pdf)  
 4 [https://serviceweb.renovacionterritorio.gov.co/artdev/media/temp/2022-11-29\\_114636\\_1315189334.pdf](https://serviceweb.renovacionterritorio.gov.co/artdev/media/temp/2022-11-29_114636_1315189334.pdf)

✓ **Obras PDET.** 5



✓ **Iniciativas del Gobierno nacional en los municipios PDET.** 6

**LAS COMUNIDADES SON PROTAGONISTAS EN TODO EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE SUS PROPIAS OBRAS PDET:**

PLANEAN	EJECUTAN	ACOMPAÑAN
Quiénes viven y trabajan en las veredas discuten y llegan a acuerdos sobre cuáles obras poner en marcha.	Se contratan a las Juntas de Acción Comunal, quienes ejecutan las obras con la participación de las comunidades.	Las comunidades controlan que la obra se lleve a cabo de manera exitosa.

5 <https://www.renovacionterritorio.gov.co/especiales/obraspdet/>  
 6 <https://www.renovacionterritorio.gov.co/especiales/obraspdet/>

✓ **LA MAQUINARIA AMARILLA PARA EL DESARROLLO DE LAS OBRAS PDET.**

Valor en millones de pesos		
PROYECTOS OCAD PZE	451	\$6,776,310.70
OBRAS PDET - ART	1924	\$364,844.37
PROYECTOS OBRAS POR IMPUESTOS	160	\$1,316,756.78
OTROS PROYECTOS PDET	529	\$1,055,204.12
PROYECTOS PRIVADOS	104	\$7,894.60
La siguiente fuente se encuentra parcialmente regionalizada:		
COOPERACIÓN INTERNACIONAL	745	\$919,520.03
PROYECTOS TRAZADOR PGN	122	\$6,015,963.92

Es injustificado la quema de la maquinaria incautada en la minería ilegal, cuando existe la necesidad de apoyar políticas públicas en desarrollo y en cumplimiento de los acuerdos de paz con lo referente a las víctimas y los municipios PDET.

Los municipios PDET requieren de la maquinaria que injustificadamente es destruida para el desarrollo de proyecto de infraestructura vial, proyectos sociales y mejoramiento de la prestación de servicios públicos. 7

• **ANTECEDENTES DE CONTRATACION DE MAQUINARIA PESADA PARA OBRAS PUBLICAS.**

La compra o alquiler de maquinaria amarilla, para la construcción de obras públicas, actividades de mejoramiento de vías, apoyo a la agricultura, tiene un gran valor que muchas veces no puede ser asumido por lo municipios.

A pesar del gran valor comercial, de su utilidad y necesidad para el progreso de los municipios, para desarrollar obras civiles de interés público, tomamos la decisión de destruirla. En cumplimiento del principio progresividad de la normatividad, consideramos que es hora de que la maquinaria que es incautada en actividades de minería ilegal sea utilizada para resarcir de alguna manera los daños que causan y por el contrario brinden un apoyo al desarrollo de nuestro país en especial a los municipios PDET y ZOMAC que requieren una protección especial por parte del estado.

7 <https://www.renovacionterritorio.gov.co/especiales/obraspdet/>

**Detalle del Proceso Número: LP003**

NORTE DE SANTANDER - ALCALDÍA MUNICIPIO DE CACHIRA

Información General del Proceso	
Tipo de Proceso	Licitación Pública
Estatus del Proceso	Celebrado
Asociado al Acuerdo de Paz	No
Régimen de Contratación	Estadillo General de Contratación
Grupo	(7) Servicios
Segmento	(73) Servicios de Edificación, Construcción de Instalaciones y Mantenimiento
Familia	(7314) Servicios de construcción pesada
Clase	(73141) Servicios de alquiler o arrendamiento de equipo y maquinaria de construcción
Detalle y Cantidad del Objeto a Contratar	SERVICIO DE ALQUILER A TODO COSTO DE MAQUINARIA PESADA PARA LA AMPLIACIÓN DE CAMINOS VEREDALES EXISTENTES EN EL MUNICIPIO DE CACHIRA HABILITANDO EL PASO VEHICULAR
Cuánta a Contratar	\$ 403.512.123
Moneda de Pago	Peso Colombiano
Tipo de Contrato	Suavetario

Detalle del Proceso Número: SA 077 DE 2023

NARIÑO - ALCALDÍA MUNICIPIO DE SAN ANDRÉS DE TUMACO

Información General del Proceso	
Tipo de Proceso	Selección Abreviada de Menor Cuenta (Ley 1150 de 2007)
Estatus del Proceso	Convocado
Asociado al Acuerdo de Paz	No
Documentos tipo	No
¿Debe cumplir con invertir mínimo el 30% de los recursos del presupuesto destinados a comprar alimentos, cumpliendo con lo establecido en la Ley 2048 de 2020, reglamentada por el Decreto 248 de 2021?	No
¿El contrato incluye el suministro de bienes y servicios distintos a alimentos?	No
¿El contrato está asociado a los órdenes impartidos por la Corte Constitucional en la Sentencia T-302 de 2017?	No
Modalidad de Contratación	La contratación de menor cuenta (Literal B)
Régimen de Contratación	Estadillo General de Contratación
Grupo	(2) Maquinaria, Herramientas, Equipo Industrial y Vehículos
Segmento	(22) Maquinaria y Accesorios para Construcción y Edificación
Familia	(2210) Maquinaria y equipo pesado de construcción
Clase	(221015) Maquinaria para trabajo de desmonte
Detalle y Cantidad del Objeto a Contratar	ALQUILER DE MAQUINARIA PARA LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO: SUMINISTRO DE BIENES Y SERVICIOS PARA MINGAS DE TRABAJO ENCAMINADAS AL MEJORAMIENTO DE LAS CONDICIONES DE ACCESO A LAS DIFERENTES COMUNIDADES DEL RESGUARDO INDIGENA DE GRAN ROSARIO, MEDIANTE LA INVERSIÓN DE RECURSOS DEL SGP
Cuánta a Contratar	\$ 207.600.000
Moneda de Pago	Peso Colombiano
Tipo de Contrato	Otro Tipo de Contrato
Tipo de Gasto	Inversión

La información que presentamos es un claro ejemplo que tan valioso es la maquinaria amarilla, en solo dos procesos de contratación se puede observar que el valor por alquiler de maquinaria suma más de Quinientos Millones de Pesos MCT (\$500.000.000.000).

A pesar del gran valor económico de la maquinaria pesada, preferimos quemarla, generando mayor contaminación. Por lo tanto, consideramos que es hora de darle una destinación diferente y utilizar en pro del bien común y apoyar a los municipios que la requieren de forma

urgente para poder superar las brechas de desigualdad y contribuir en el desarrollo de aquellos municipios que más lo requieren como los ZOMAC Y LOS PDET.

**"SE DEBE JUDICIALIZAR AL DELINCUENTE, LA MAQUINARIA NO TIENE CONCIENCIA"**  
 • **DAÑOS AMBIENTALES OCASIONADOS POR LA QUEMA DE MAQUINARIA.**



Son pocos los estudios que existen sobre los daños que generan la quema de maquinaria incautada en minería ilegal, sin embargo, resaltamos las siguientes conclusiones a que llegaron estudiantes de la Universidad Libre de Colombia, mediante un proceso de investigación denominado: "Responsabilidad Estatal frente al Impacto Ambiental Causado por la aplicación del Decreto 2235 de 2012 en el Departamento del Chocó - Municipio Río Quito. 8

"(...) Aunque es posible determinar que efectivamente se presenta desarrollo teórico y normativo frente a tema de la responsabilidad patrimonial del Estado por la quema de la maquinaria pesada en cumplimiento del decreto reglamentario 2235 de 2012, la protección que debe tener al medio ambiente, la responsabilidad estatal y en general, frente a los principios y derechos que esto conlleva. (...)"

"(...)En consecuencia, frente a la identificación del daño ambiental producido a la comunidad de municipio Río Quito, con la destrucción de la maquinaria pesada utilizada en cumplimiento del Decreto 2235 de 2012, se hace posible extraer según la información recopilada y los resultados obtenidos, que al realizar este tipo de prácticas se han generado problemas de contaminación atmosférica e hídrica, ya que la polución que el actuar produce, es bastante evidente y tiende a durar por periodos largos de tiempo, todo esto sumado a los múltiples químicos y elementos corrosivos al medio ambiente que impiden la recuperación de la flora y la fauna generando 68 desertización en algunas zonas(...)"

De resalta con esta investigación que efectivamente hay un daño ambiental por la práctica de la quema de la maquinaria amarilla en Colombia, situación que se agrava ya que no solo se practica en un departamento si no en todo el PAIS, generando un gran impacto a la atmósfera y fuentes hídricas de nuestro país.

<sup>8</sup> <https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/24456/MD0475.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

(...) "La polución que genera la quema de maquinaria amarilla, es bastante evidente y tiende a durar por periodos largos de tiempo, todo esto sumado a los múltiples químicos y elementos corrosivos al medio ambiente que impiden la recuperación de la flora y la fauna generando desertización en algunas zonas". (...)

De acuerdo a lo anterior consideramos que vamos en el camino correcto, es evidente que el decreto 2235 de 2012, no ha sido eficaz y por el contrario genera perjuicios irreversibles al medio ambiente y por lo tanto es necesario aplicar los principios de progresividad e implementar una norma que permita dar un uso razonable a la maquinaria amarilla incautada en las actividades de minería legal.

• **EL ACUERDO FINAL DE PAZ COMO FUNDAMENTO PARA LA TRANSFERENCIA DE MAQUINARIA A MUNICIPIOS PDET Y ZOMAC**

El Acuerdo Final de Paz -AFP-, suscrito entre el Gobierno Nacional y las FARC-EP, estableció un modelo de reparación integral que reconoce la necesidad de intervenir los territorios desde una perspectiva holística. El Punto 5.1.3.3.1. del AFP define el carácter reparador de los Planes de Desarrollo Rural con Enfoque Territorial entendiendo que el nivel de victimización y afectación define las zonas donde se pondrán en marcha los PDET.

La Comisión de la Verdad ha documentado extensamente cómo la violencia no solo destruyó vidas individuales, sino que desarticuló comunidades enteras, especialmente en regiones donde predomina la escasa inversión social y la economía ilegal, como la minería criminal. Si bien las cifras institucionales sobre la minería sin título minero son obsoletas, el siguiente gráfico del Departamento Nacional de Planeación (2017) muestra la relación de los municipios PDET y del resto del país con presencia de minería ilegal. Teniendo en cuenta que, como dice el AFP en el punto 3.4.1, la minería tradicional no podrá considerarse como la minería criminal que debe ser enfrentada, en el marco de las economías ilegales y las rentas criminales vinculadas al crimen organizado.



Fuente: DNP, Caracterización municipios PDET <sup>9</sup>

El enfoque reparador en la construcción e implementación de los PDET requiere según el AFP mecanismos de participación activa de las víctimas y sus organizaciones en conjunto con las autoridades territoriales, así como, la participación en las acciones concretas de

<sup>9</sup> <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Politica%20de%20Victimas/Construcci%C3%B3n%20de%20Paz/Caracterizaci%C3%B3n%20PDET.pdf>

contribución a la reparación de quienes cometieron daños con ocasión del conflicto, como base de la reparación con enfoque territorial.

Así, el principio de reparación territorial surge como un concepto jurídico y social fundamental para comprender la reconstrucción del tejido social en los territorios más afectados por el conflicto armado colombiano. Este principio se configura como una herramienta de transformación estructural que va más allá de la simple compensación económica o la restitución material, en ese sentido, la transferencia de maquinaria decomisada o incautada, está en línea con los objetivos de transformación territorial y desarrollo socioeconómico de los PDET y podría interpretarse como una forma de reparación y desarrollo para municipios históricamente afectados por conflictos y economías ilegales. Incluir a los municipios ZOMAC en este Proyecto de Ley, desarrolla lo establecido en el AFP en el punto 5.1.3.3.2. según el cual se incorporan planes de reparación colectiva tanto en los PDET como en los territorios donde no se implementan los PDET, con el propósito de reconocer a las víctimas todos los daños causados por el conflicto.

La transferencia de maquinaria decomisada o incautada en operativos en contra de la minería sin título para los municipios PDET y ZOMAC, puede interpretarse como una estrategia de resignificación de recursos que antes servían a economías ilegales, como una propuesta para restablecer las dinámicas sociales, económicas y culturales disruptivas por años de conflicto. Más que una simple transferencia material constituye un proceso de transformación simbólica y estructural de los territorios marcados por el conflicto.

Esta maquinaria pasa a convertirse en símbolo de transformación, herramienta de desarrollo comunitario y elemento de memoria y reconciliación, proponiendo una ruptura de ciclos de violencia. La resignificación de recursos no es un proceso técnico, sino un acto político de transformación social, representa la capacidad de las comunidades de convertir los instrumentos de la violencia en herramientas de paz, reconstrucción y esperanza.

Este proyecto de ley desarrolla el ejercicio de memoria, resistencia y reconciliación que trasciende la simple utilización material de un recurso, para convertirse en un acto de reconstrucción del tejido social y de recuperación de la dignidad territorial.

La reparación territorial se configura así, como un proceso de empoderamiento transformador, dirigido al reconocimiento y visibilización de comunidades históricamente marginadas, mediante la recuperación de su dignidad y la restauración de la confianza social, trascendiendo la mera entrega de maquinaria, para devolver la capacidad de agencia a territorios que han sido sistemáticamente despojados de oportunidades de desarrollo.

Este proceso implica fortalecer la confianza entre autoridades públicas y comunidades mediante el desarrollo de capacidades técnicas que permitan el uso legal y productivo de los recursos, la implementación de una gobernanza territorial participativa caracterizada por la toma de decisiones colectivas y la transparencia en la gestión, y el reconocimiento de las comunidades como sujetos políticos capaces de transformar sus propias realidades, convirtiendo así los instrumentos de la ilegalidad en herramientas de transformación social y construcción de paz territorial.

**2. MARCO JURIDICO**

**EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO 2022 - 2026 SE AJUSTA A LA PROGRESIVIDAD DE LA NORMA y como principal objetivo tiene:**

"...sentar las bases para que el país se convierta en un líder de la protección de la vida a partir de la construcción de un nuevo contrato social que propicie la superación de **injusticias y exclusiones históricas, la no repetición del conflicto, el cambio de nuestro relacionamiento con el ambiente y una transformación productiva sustentada en el conocimiento y en armonía con la naturaleza.** Este proceso debe desembocar en la paz total, entendida como la búsqueda de una oportunidad para que todos podamos vivir una vida digna, basada en la justicia; es decir, en una cultura de la paz que reconoce el valor excelso de la vida en todas sus formas y que garantiza el cuidado de la casa común.

Con este proyecto queremos ajustar la normativa al objetivo de Gobierno, que es superar las barreras de la injusticia y exclusión histórica y brindar las herramientas necesarias a la población más necesitada para que logremos construir una paz estable y duradera.

El Ministerio de Defensa hoy celebra mediante la expedición del Decreto 2035 del 14 de agosto de 2024, que sea mayor la destrucción de la maquinaria amarilla al otorgarle facultades de policía a las Fuerzas Militares, para que puedan adelantar procedimientos de destrucción de maquinaria pesada y sus partes utilizadas en actividades de minería ilegal, procedimiento que era exclusivo de la función policial. Entonces se va a continuar con la quema de maquinaria amarilla y así, contribuyendo a un mayor impacto contra el medio ambiente.

Mediante la Decisión No. 774 del 30 de julio de 2012 de la Comunidad Andina de Naciones, se aprobó la Política Andina de Lucha contra la Minería Ilegal. En su artículo 6° se establecieron las facultades de los países miembros para adelantar procedimientos frente a la maquinaria utilizada en las actividades de minería ilegal, permitiéndoles decomisar e incautar, inmovilizar, destruir, demoler, inutilizar y neutralizar estos bienes.

(...) Artículo 6.- Procedimientos de decomiso y/o incautación, destrucción e inutilización de bienes, maquinaria, equipos e insumos utilizados en la minería ilegal.

Los Países Miembros se encuentran facultados para decomisar e incautar, inmovilizar, destruir, demoler, inutilizar y neutralizar, los bienes, maquinaria, equipos e insumos utilizados en la minería ilegal, para lo cual los Gobiernos reglamentarán la oportunidad y el procedimiento respectivo, a fin de hacer efectivas estas medidas.

En el gobierno del Presidente Juan Manuel Santos se realizó la reglamentación de dicho artículo mediante la expedición del Decreto 2235 de 2012, dándole una aplicación restrictiva a lo preceptuado en la Decisión de la Comunidad Andina de Naciones, por cuanto se limitó a incorporar al ordenamiento jurídico únicamente un procedimiento de destrucción sin contemplar las demás facultades otorgadas por la Autoridad Andina, como el decomiso e incautación de los bienes utilizados en actividades de minería ilegal. Lo cual prevé resarcir la presente iniciativa legislativa, permitiendo únicamente procedimientos de decomiso y derogando las normas que le sean contrarias.

Consideramos que la interpretación y aplicación del Artículo 6° de la decisión 774 de la Comunidad Andina de Naciones, dada a través del decreto 2235 de 2012, compilada en



<p>los artículos del 2.5.7.1 al 2.5.7.4 del Decreto 1070 de 2015 y recientemente ampliadas las facultadas a las Fuerzas Militares con el Decreto 2035 del 14 de agosto de 2024, es excesiva y regresiva en contra del medio ambiente, la minería ilegal después de 12 años de vigencia de este decreto, continúa y no existe resarcimiento a la población por los daños causados. Por el contrario, la medida toma causa mayor contaminación al medio ambiente creemos que es hora de que la maquinaria incauta tenga un fin de utilidad pública y que beneficie y apoye el progreso de las comunidades más afectadas por la violencia.</p> <p>El artículo 6 de la decisión 774 de 2012 de la Comunidad Andina de Naciones, contempla varias acciones para las cuales los Estados miembros quedan facultados a aplicar, como:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Destrucción e inutilización de bienes:</b> Esta medida ya fue adoptada por el estado colombiano, sin ser eficaz.</li> <li>- <b>Decomiso y/o Incautación:</b> Consideramos que esta es la medida que se debe aplicar con fines de utilidad pública, es decir que toda la maquinaria que se incaute o decomise será puesta a disposición de las entidades territoriales que lo necesiten en especial para aquellos municipios PDET que lo requieran para el desarrollo de obras públicas.</li> </ul> <p>Asimismo, la decisión del Consejo Andino de Ministros, facultó al Gobierno Nacional para que reglamentara lo pertinente:</p> <p>(...) Para lo cual los Gobiernos reglamentarán la oportunidad y el procedimiento respectivo, a fin de hacer efectivas estas medidas.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior no desconocemos los tratados internacionales y los acuerdos firmados con la comunidad Andina al reglamentar el decreto 2235 de 2012, en beneficio del interés público, al prohibir la destrucción de maquinaria incautada en la minería ilegal y ponerla al servicio de la comunidad, ya que es valiosa y necesaria para impulsar los proyectos PDET que se desarrollan en 16 Departamentos.</p> <p>Es también importante resaltar que estoy facultado como congresista para presentar el presente proyecto de ley, conforme al numeral primero del artículo 150 CP.</p> <p>Así mismo, este proyecto de ley que propongo no es de iniciativa exclusiva del gobierno nacional no está contemplado dentro de lo establecido por el artículo 154 CP.</p> <p><b>3. CONVENIENCIA.</b></p> <p><b>Interés General y Principios de progresividad y no retroceso de las normas.</b></p> <p>Es conveniente este proyecto de ley ya que permitirá a los municipios PDET, poder contar con herramientas para el mejoramiento de sus vidas e impulsar el desarrollo agrícola y social de nuestro país. Consideramos que este proyecto de ley se base en el principio Constitucional consagrado en el artículo 1 que establece que el interés general debe estar sobre el particular.</p> <p>La protección al medio ambiente es un tema de interés general y de largo trato en el derecho internacional y el marco jurídico interno, los impactos negativos contra éste no se solucionan con la destrucción de la maquinaria amarilla como se viene ejerciendo, porque contrario a su loable objetivo, causa mayor contaminación y resta la posibilidad de resarcir los daños causados a la humanidad, debiendo ser que la maquinaria que no es culpable de ningún</p>	<p>daño por sí sola, pueda ser el principal insumo de desarrollo a las comunidades en nuestro país.</p> <p>Consideramos, que no solo que con este proyecto damos prevalencia el interés general, sino que además de ello, logramos una progresividad de la norma, al no aplicar el precepto más restrictivo para el que se está facultado, sino el más favorable en la protección de derechos.</p> <p>Con la destrucción de la maquinaria no hemos logrado ningún beneficio, con esta medida no se ha reducido la minería ilegal, pero adicional ello, tampoco se ha logrado resarcir los daños que causan estas acciones ilegales, por lo tanto, consideramos que es hora de bien utilizar esta maquinaria valiosa en el desarrollo nuestra comunidad menos favorecidas y mayormente afectadas por la violencia, en trabajos de beneficio comunitario, como el mantenimiento de vías terciarias, adecuación de terrenos para construcción de inmuebles de servicio común, canalización de ríos y otros afluentes, atención a emergencias por desastres naturales, entre, muchos otros.</p> <p>Con la medida de decomisar o/y incautar la maquinaria amarilla, y ponerla al servicio de la comunidad no se está yendo en contravía del ordenamiento jurídico, por el contrario, estamos cumpliendo con los principios de progresividad de la norma tal como lo ha definido la Corte Constitucional en reiteradas jurisprudencias.</p> <p>(...) "La jurisprudencia constitucional ha señalado que el principio de progresividad de los derechos sociales consiste en la obligación del Estado de "seguir hacia adelante" en la consecución del goce pleno de estas garantías"<sup>10</sup></p> <p>Por lo dicho aquí consideramos que es un proyecto necesario y conveniente que beneficia el desarrollo social, empresarial, agropecuario de nuestro país al dar herramientas útiles a los menos favorecidos para que puedan hacer realidad sus sueños y lograr un paz estable y duradera.</p> <p><b>4. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS DE LA INICIATIVA</b></p> <p>Frente al tema de aprovechamiento de la maquinaria amarilla o pesada y la no destrucción de la misma, se tienen como antecedentes en el congreso que desde el año 2013, de los cuales ninguno a pesar de su intención de bien utilizar estos equipos, ha logrado ser Ley de la República.</p> <p>Algunos de estos Proyectos de Ley son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 076/2013 Cámara (Archivado)</li> <li>- 073/2016 Cámara 271/2017 Senado (Archivado)</li> <li>- 284 2023 Cámara (retirado)</li> </ul> <p>Del Proyecto de Ley 073/2016 Cámara 271/2017 Senado, el cual fue archivado por trámite, llevo a su tercer debate, en el mismo se trató sobre la creación del Fondo Nacional de Maquinaria Pesada, una cuenta especial, sin personería jurídica, adscrita al Ministerio de Transporte. De donde en la presente iniciativa legislativa se considera conveniente y pertinente abordar.</p> <p><sup>10</sup> <a href="https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2012/C-288-12.htm">https://www.corteconstitucional.gov.co/RELATORIA/2012/C-288-12.htm</a></p>
<p><b>5. IMPACTO FISCAL.</b></p> <p>En cumplimiento del artículo 7° de la Ley 819 de 2003, es de precisar que el presente Proyecto de Ley, no genera un impacto fiscal que implique una modificación en el marco presupuestal de mediano plazo, toda vez que no se incrementará el Presupuesto General de la Nación, ni ocasiona la creación de una nueva fuente de financiación, sin embargo, en consideración a un posible impacto en el gasto, se solicitó concepto técnico al Ministerio de Hacienda y Crédito Público.</p> <p><b>6. REFERENCIAS.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <a href="https://www.renovacionterritoio.gov.co/especiales/especial_pdet/">https://www.renovacionterritoio.gov.co/especiales/especial_pdet/</a></li> <li>• <a href="https://www.datos.gov.co/browse?q=PDET&amp;sortBy=relevance">https://www.datos.gov.co/browse?q=PDET&amp;sortBy=relevance</a></li> <li>• <a href="https://silpo.dnp.gov.co/Iniciodet">https://silpo.dnp.gov.co/Iniciodet</a></li> <li>• <a href="https://storage.ideaspaz.org/documents/flp_acuerdodepazpnd_final24o423.pdf">https://storage.ideaspaz.org/documents/flp_acuerdodepazpnd_final24o423.pdf</a></li> <li>• <a href="https://terridata.dnp.gov.co/index-app.html#/pdet">https://terridata.dnp.gov.co/index-app.html#/pdet</a></li> <li>• <a href="https://imgcdn.larepublica.co/cms/2017/10/09121411/171009_MunicipiosZomac.pdf">https://imgcdn.larepublica.co/cms/2017/10/09121411/171009_MunicipiosZomac.pdf</a></li> <li>• <a href="https://repository.unillibre.edu.co/bitstream/handle/10901/24456/MD0475.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y">https://repository.unillibre.edu.co/bitstream/handle/10901/24456/MD0475.pdf?sequence=1&amp;isAllowed=y</a></li> <li>• <a href="https://www.grupoem.com/site/Portals/17/Obras%20por%20impuestos%20Antioqui%20-%20AFAE.pdf">https://www.grupoem.com/site/Portals/17/Obras%20por%20impuestos%20Antioqui%20-%20AFAE.pdf</a></li> <li>• <a href="https://www.ambitojuridico.com/noticias/general/ambientalyagropecuario/maquinaria-pesada-utilizada-en-mineria-legal-sera">https://www.ambitojuridico.com/noticias/general/ambientalyagropecuario/maquinaria-pesada-utilizada-en-mineria-legal-sera</a></li> </ul> <p><b>III. CONFLICTO DE INTERESES</b></p> <p>Con base al artículo 291 de la Ley 5ta de 1992 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 al 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".</p> <p>A continuación, se relacionan los preceptos que la Ley 5ta de 1992, contempla para el análisis, frente a posibles impedimentos que surjan en razón a un conflicto de intereses, frente al conocimiento del Proyecto de Ley 260 de 20224 Cámara "Por medio del cual se declara Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación el Sanjuanero Tolimense y se dictan otras disposiciones".</p> <p><b>ARTÍCULO 286. RÉGIMEN DE CONFLICTO DE INTERÉS DE LOS CONGRESISTAS.</b> Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.</p> <p>Se entiende como conflicto de interés una situación donde 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) <i>Beneficio particular:</i> 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.</p> <p>b) <i>Beneficio actual:</i> 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) <i>Beneficio directo:</i> 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>Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:</p> <p>a) 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.</p> <p>b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.</p> <p>c) 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.</p> <p>d) 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.</p> <p>e) &lt;Literal INEXEQUIBLE&gt;</p> <p>f) 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.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los congresistas cuando por razones de conciencia se quieren apartar de la discusión y votación del proyecto.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> Cuando se trate de funciones judiciales, disciplinarias o fiscales de los congresistas, sobre conflicto de interés se aplicará la norma especial que rige ese tipo de investigación.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3o.</b> Igualmente se aplicará el régimen de conflicto de intereses para todos y cada uno de los actores que presenten, discutan o participen de cualquier iniciativa legislativa, conforme al artículo 140 de la Ley 5 de 1992.</p> <p>En consideración a lo anterior, se denota que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que puedan dar lugar a posibles conflictos de interés, 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 y actual. En todo caso, es pertinente mencionar, que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.</p>

IV. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO PROYECTO DE LEY	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	OBSERVACIONES
<p><b>"Por medio del cual se prioriza la destinación de la maquinaria pesada y sus partes decomisada en actividades de minería ilegal, para el desarrollo de obras PDET y ZOMAC, se crea el fondo nacional de maquinaria pesada decomisada en actividades de minería ilegal, se modifican los parágrafos 1° y 3° del artículo 105 de la ley 1801 de 2016 y se dictan otras disposiciones"</b> EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA</p>	<p><b>"Por medio del cual se prioriza la destinación de la maquinaria pesada y sus partes decomisada en actividades de minería ilegal, para el desarrollo de obras PDET y ZOMAC, se crea el fondo nacional de maquinaria pesada decomisada en actividades de minería ilegal, se modifican los parágrafos 1° y 3° del artículo 105 de la ley 1801 de 2016 y se dictan otras disposiciones"</b> EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA</p>	Sin modificaciones
<p><b>Artículo 1: Objeto.</b> La presente Ley tiene como objeto la destinación de la maquinaria pesada y sus partes decomisada en actividades de minería ilegal, para la ejecución, mejoramiento y mantenimiento de obras PDET y ZOMAC en municipios de sexta categoría.</p>	<p><b>Artículo 1: Objeto.</b> La presente Ley tiene como objeto la destinación de la maquinaria pesada y sus partes decomisada en actividades de minería ilegal, para la ejecución, mejoramiento y mantenimiento de obras PDET y ZOMAC en municipios de sexta categoría.</p>	Sin modificaciones
<p><b>Artículo 2: Ámbito de aplicación.</b> La presente ley regula lo concerniente a la maquinaria decomisada y sus partes, cuando se realice exploración o explotación de minerales por cualquier persona natural o jurídica, sin contar con título minero inscrito en el Registro Minero Nacional y licencia ambiental o su equivalente, es decir, en actividades de minería ilegal. La maquinaria no será destruida, ni inutilizada, y se destinará al apoyo y ejecución de obras de bien común en municipios <b>PDET Y ZOMAC</b> de sexta categoría.</p> <p>Para los efectos de la presente ley entiéndase como maquinaria pesada, las dragas, retroexcavadoras, buldóceres u</p>	<p><b>Artículo 2: Ámbito de aplicación.</b> La presente ley regula lo concerniente a la maquinaria decomisada y sus partes, cuando se realice exploración o explotación de minerales por cualquier persona natural o jurídica, sin contar con título minero inscrito en el Registro Minero Nacional y licencia ambiental o su equivalente, es decir, en actividades de minería ilegal. La maquinaria no será destruida, ni inutilizada, y se destinará al apoyo y ejecución de obras de bien común en municipios <b>PDET Y ZOMAC</b> de sexta categoría.</p> <p>Para los efectos de la presente ley entiéndase como maquinaria pesada, las dragas, retroexcavadoras, buldóceres u</p>	Sin modificaciones

TEXTO PROYECTO DE LEY	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	OBSERVACIONES
<p>otro tipo de maquinaria utilizada para el arranque de material y extracción de recursos no renovables, con similares características técnicas.</p> <p><b>PARAGRAFO:</b> La presente ley no afecta las acciones penales o administrativas en curso o susceptibles de ser iniciadas.</p> <p><b>Artículo 3:</b> Crease el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada Decomisada en Actividades de Minería Ilegal, el cual es una cuenta especial, sin personería jurídica, adscrita al Ministerio de Transporte. Su finalidad será la administración para entrega en comodato de maquinaria pesada decomisada en actividades de minería ilegal en óptimas condiciones de funcionamiento, a municipios PDET y ZOMAC de sexta categoría, que lo requieran, tras una convocatoria pública y de acuerdo a sus necesidades.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> El Ministerio de Transporte será el encargado de reglamentar la estructura y funcionamiento del Fondo Nacional de Maquinaria Pesada Decomisada en Actividades de Minería Ilegal, así como de la convocatoria pública de la que trata el presente artículo.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> El Ministerio de Transporte velará por que la maquinaria que sea entregada en comodato a los municipios PDET y ZOMAC de sexta categoría, se encuentre en óptimas condiciones de mantenimiento y operatividad. Su entrega a los municipios se registrará por el principio de equidad.</p>	<p>otro tipo de maquinaria utilizada para el arranque de material y extracción de recursos no renovables, con similares características técnicas.</p> <p><b>PARAGRAFO:</b> La presente ley no afecta las acciones penales o administrativas en curso o susceptibles de ser iniciadas.</p> <p><b>Artículo 3:</b> Crease el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada Decomisada en Actividades de Minería Ilegal, el cual es una cuenta especial, sin personería jurídica, adscrita al Ministerio de Transporte. Su finalidad será la administración para entrega en comodato de maquinaria pesada decomisada en actividades de minería ilegal en óptimas condiciones de funcionamiento, a municipios PDET y ZOMAC de sexta categoría, que lo requieran, tras una convocatoria pública y de acuerdo a sus necesidades.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> El Ministerio de Transporte será el encargado de reglamentar la estructura y funcionamiento del Fondo Nacional de Maquinaria Pesada Decomisada en Actividades de Minería Ilegal, así como de la convocatoria pública de la que trata el presente artículo.</p> <p><b>Parágrafo 2:</b> El municipio PDET y/o ZOMAC que reciba la maquinaria para fines de utilidad pública deberá responder por el cuidado y mantenimiento de estos.</p>	<p>Fue sustraído el parágrafo 2 del texto original para ser incluido en un artículo nuevo. Y se corrigió la palabra maquinaria en el último parágrafo.</p>

TEXTO PROYECTO DE LEY	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	OBSERVACIONES
<p><b>Parágrafo 3:</b> El municipio PDET y/o ZOMAC que reciba la maquinaria para fines de utilidad pública deberá responder por el cuidado y mantenimiento de estos.</p>		
<p><b>Artículo Nuevo</b></p>	<p><b>Artículo 4:</b> El Ministerio de Transporte velará por que la maquinaria que sea entregada en comodato a los municipios PDET y ZOMAC de sexta categoría, se encuentre en óptimas condiciones de mantenimiento y operatividad. Su entrega a los municipios se registrará por los principios de equidad y Reparación Territorial.</p> <p>El principio de reparación territorial del que trata esta Ley, debe ser entendido como una estrategia de transformación social que desarrolla un ejercicio de memoria y reconciliación que trasciende la simple utilización material de un recurso, para convertirse en un acto de reconstrucción del tejido social y de recuperación de la dignidad territorial.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> La implementación de este principio deberá contemplar guías técnicas para el uso legal y sostenible de la maquinaria. El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia de Renovación del Territorio, reglamentará este parágrafo dentro del término de seis (06) meses a la promulgación de la presente Ley.</p>	<p>Incluye y define el principio de reparación territorial. Además prevé la adopción de guías técnicas con el fin de fortalecer las capacidades locales.</p>
<p><b>Artículo 4:</b> A partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, la maquinaria pesada y sus partes utilizada en actividades de minería ilegal, únicamente será objeto del procedimiento de decomiso, el cual solo podrá ser realizado en el marco de su</p>	<p><b>Artículo 5:</b> A partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, la maquinaria pesada y sus partes utilizada en actividades de minería ilegal, únicamente será objeto del procedimiento de decomiso, el cual solo podrá ser realizado en el marco de su</p>	<p>Cambia número del artículo</p>

TEXTO PROYECTO DE LEY	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	OBSERVACIONES
<p>responsabilidad y de acuerdo a su misionalidad constitucional y legal por la Policía Nacional, en aplicación y estricto acatamiento del artículo 179 de la ley 1801 de 2016.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> La Policía Nacional una vez constatado que la maquinaria aprehendida carece del amparo por título minero vigente inscrito en el Registro Minero Nacional y licencia ambiental correspondiente, procederá con el decomiso de la maquinaria pesada a que refiere la presente ley y la pondrá de manera inmediata a disposición del Ministerio de Transporte, quien facilitará los medios para el recaudo de dicha maquinaria y que sea incorporada al Fondo Nacional de Maquinaria Pesada Decomisada en Actividades de Minería Ilegal.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> A partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional en un término de 6 meses, reglamentará el procedimiento de decomiso del que trata el artículo 179 de la Ley 1801 de 2016 en especial lo correspondiente al decomiso de Maquinaria pesada y sus partes utilizada en actividades de minería ilegal. Durante los primeros 6 meses de entrada en vigencia la presente Ley y en ausencia de reglamentación específica sobre el procedimiento de decomiso, la Policía Nacional aplicará el procedimiento de decomiso directo del que trata el Decreto 920 de 2023.</p> <p><b>Artículo 5.</b> La maquinaria pesada decomisada o incautada con anterioridad a la entrada en</p>	<p>responsabilidad y de acuerdo a su misionalidad constitucional y legal por la Policía Nacional, en aplicación y estricto acatamiento del artículo 179 de la ley 1801 de 2016.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> La Policía Nacional una vez constatado que la maquinaria aprehendida carece del amparo por título minero vigente inscrito en el Registro Minero Nacional y licencia ambiental correspondiente, procederá con el decomiso de la maquinaria pesada a que refiere la presente ley y la pondrá de manera inmediata a disposición del Ministerio de Transporte, quien facilitará los medios para el recaudo de dicha maquinaria y que sea incorporada al Fondo Nacional de Maquinaria Pesada Decomisada en Actividades de Minería Ilegal.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> A partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional en un término de 6 meses, reglamentará el procedimiento de decomiso del que trata el artículo 179 de la Ley 1801 de 2016 en especial lo correspondiente al decomiso de Maquinaria pesada y sus partes utilizada en actividades de minería ilegal. Durante los primeros 6 meses de entrada en vigencia la presente Ley y en ausencia de reglamentación específica sobre el procedimiento de decomiso, la Policía Nacional aplicará el procedimiento de decomiso directo del que trata el Decreto 920 de 2023.</p> <p><b>Artículo 6.</b> La maquinaria pesada decomisada o incautada con anterioridad a la entrada en</p>	<p>Cambia número del artículo</p>

TEXTO PROYECTO DE LEY	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	OBSERVACIONES
<p>vigencia de la presente Ley, será objeto de aplicación de las disposiciones contempladas en lo aquí dispuesto y para todos sus efectos surtirá el proceso de decomiso.</p> <p><b>Parágrafo.</b> El Ministerio de Defensa y cualquier otra entidad del orden nacional o territorial, que tenga bajo su custodia maquinaria pesada que haya sido incautada o decomisada en actividades de minería ilegal, deberán ponerla de manera inmediata a disposición del Ministerio de Transporte para que sea incorporada al Fondo Nacional de Maquinaria Pesada Decomisada en Actividades de Minería Ilegal.</p>	<p>vigencia de la presente Ley, será objeto de aplicación de las disposiciones contempladas en lo aquí dispuesto y para todos sus efectos surtirá el proceso de decomiso.</p> <p><b>Parágrafo.</b> El Ministerio de Defensa y cualquier otra entidad del orden nacional o territorial, que tenga bajo su custodia maquinaria pesada que haya sido incautada o decomisada en actividades de minería ilegal, deberán ponerla de manera inmediata a disposición del Ministerio de Transporte para que sea incorporada al Fondo Nacional de Maquinaria Pesada Decomisada en Actividades de Minería Ilegal.</p>	
<p><b>Artículo 6. Oposición.</b> Con el fin de salvaguardar los derechos de quienes ejerzan la exploración o explotación de minerales con cumplimiento de los requisitos legales, si al momento de ejecutar la medida la autoridad competente recibe información del mero tenedor, poseedor o propietario de la maquinaria sobre la existencia del título minero y licencia ambiental, o su equivalente, cuando esta última se requiera, procederá la suspensión de la medida, siempre y cuando el respectivo documento sea exhibido por el interesado de manera inmediata. En este caso, la autoridad competente procederá en el acto a verificar la información suministrada. De no coincidir con la información oficial, se procederá con la ejecución de la medida.</p>	<p><b>Artículo 7. Oposición.</b> Con el fin de salvaguardar los derechos de quienes ejerzan la exploración o explotación de minerales con cumplimiento de los requisitos legales, si al momento de ejecutar la medida la autoridad competente recibe información del mero tenedor, poseedor o propietario de la maquinaria sobre la existencia del título minero y licencia ambiental, o su equivalente, cuando esta última se requiera, procederá la suspensión de la medida, siempre y cuando el respectivo documento sea exhibido por el interesado de manera inmediata. En este caso, la autoridad competente procederá en el acto a verificar la información suministrada. De no coincidir con la información oficial, se procederá con la ejecución de la medida.</p>	Cambia número del artículo
<p><b>Artículo 7.</b> Modifíquese el parágrafo 1° del artículo 105 de la Ley 1801 de 2016, el cual quedará así:</p>	<p><b>Artículo 8.</b> Modifíquese el parágrafo 1° del artículo 105 de la Ley 1801 de 2016, el cual quedará así:</p>	Cambia número del artículo

TEXTO PROYECTO DE LEY	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	OBSERVACIONES
<p><b>PARÁGRAFO 1°.</b> Quien incurra en una o más de las actividades antes señaladas, será objeto de la aplicación de las siguientes medidas correctivas:</p> <p><b>ACTIVIDADES</b>      <b>MEDIDA CORRECTIVA A APLICAR</b></p> <p>Numeral 1 Restitución y protección de bienes inmuebles; Inutilización de bienes; Destrucción de bien.</p> <p>Numeral 2 Restitución y protección de bienes inmuebles; Decomiso del bien mueble; Suspensión temporal de la actividad.</p> <p>Numeral 3 Suspensión definitiva de actividad; Decomiso del bien mueble.</p> <p>Numeral 4 Suspensión temporal de actividad</p> <p>Numeral 5 Suspensión temporal de actividad; Decomiso del bien mueble.</p> <p>Numeral 6 Suspensión temporal de actividad.</p> <p>Numeral 7 Restitución y protección de bienes inmuebles; Suspensión definitiva de actividad; Decomiso.</p> <p>Numeral 8 Inutilización de bienes; Destrucción de bien; Suspensión temporal de</p>	<p><b>PARÁGRAFO 1°.</b> Quien incurra en una o más de las actividades antes señaladas, será objeto de la aplicación de las siguientes medidas correctivas:</p> <p><b>ACTIVIDADES</b>      <b>MEDIDA CORRECTIVA A APLICAR</b></p> <p>Numeral 1 Restitución y protección de bienes inmuebles; Inutilización de bienes; Destrucción de bien.</p> <p>Numeral 2 Restitución y protección de bienes inmuebles; Decomiso del bien mueble; Suspensión temporal de la actividad.</p> <p>Numeral 3 Suspensión definitiva de actividad; Decomiso del bien mueble.</p> <p>Numeral 4 Suspensión temporal de actividad</p> <p>Numeral 5 Suspensión temporal de actividad; Decomiso del bien mueble.</p> <p>Numeral 6 Suspensión temporal de actividad.</p> <p>Numeral 7 Restitución y protección de bienes inmuebles; Suspensión definitiva de actividad; Decomiso.</p> <p>Numeral 8 Inutilización de bienes; Destrucción de bien; Suspensión temporal de</p>	

TEXTO PROYECTO DE LEY	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	OBSERVACIONES
<p>actividad; Decomiso.</p> <p>Numeral 9 Multa General Tipo 4; Decomiso; Suspensión temporal de actividad; Suspensión definitiva de actividad.</p> <p>Numeral 10 Multa General tipo 4; Decomiso.</p> <p>Numeral 11 Suspensión definitiva de actividad; Destrucción de bien; Inutilización de bienes.</p> <p>Numeral 12 Decomiso; Suspensión temporal de actividad.</p> <p>Numeral 13 Decomiso del bien mueble; Suspensión temporal de actividad.</p> <p>Numeral 14 Decomiso; Suspensión definitiva de la actividad; Multa General Tipo 4.</p> <p><b>Artículo 8.</b> Modifíquese el parágrafo 3° del artículo 105 de la Ley 1801 de 2016, el cual quedará así:</p> <p><b>PARÁGRAFO 3°.</b> Sin perjuicio de las medidas correctivas establecidas en el parágrafo primero del presente artículo, en caso que algunas de las actividades descritas se realicen directa o indirectamente por organizaciones criminales o grupos al margen de la ley o en beneficio de los mismos,</p>	<p>actividad; Decomiso.</p> <p>Numeral 9 Multa General Tipo 4; Decomiso; Suspensión temporal de actividad; Suspensión definitiva de actividad.</p> <p>Numeral 10 Multa General tipo 4; Decomiso.</p> <p>Numeral 11 Suspensión definitiva de actividad; Destrucción de bien; Inutilización de bienes.</p> <p>Numeral 12 Decomiso; Suspensión temporal de actividad.</p> <p>Numeral 13 Decomiso del bien mueble; Suspensión temporal de actividad.</p> <p>Numeral 14 Decomiso; Suspensión definitiva de la actividad; Multa General Tipo 4.</p> <p><b>Artículo 8.</b> Modifíquese el parágrafo 3° del artículo 105 de la Ley 1801 de 2016, el cual quedará así:</p> <p><b>PARÁGRAFO 3°.</b> Sin perjuicio de las medidas correctivas establecidas en el parágrafo primero del presente artículo, en caso que algunas de las actividades descritas se realicen directa o indirectamente por organizaciones criminales o grupos al margen de la ley o en beneficio de los mismos,</p>	Cambia número del artículo

TEXTO PROYECTO DE LEY	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	OBSERVACIONES
<p>procederá el decomiso del bien mueble.</p> <p><b>Artículo 9.</b> Vigencia y Derogatoria. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial los Decretos 1035 de 2024 y 2235 del 2012 y los artículos 2.5.7.1, 2.5.7.2, 2.5.7.3 y 2.5.7.4 del decreto 1070 de 2015.</p>	<p>procederá el decomiso del bien mueble.</p> <p><b>Artículo 9.</b> Vigencia y Derogatoria. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial los Decretos 1035 de 2024 y 2235 del 2012 y los artículos 2.5.7.1, 2.5.7.2, 2.5.7.3 y 2.5.7.4 del decreto 1070 de 2015.</p>	Cambia número del artículo

V. PROPOSICIÓN

Con base en las anteriores consideraciones, presentamos ponencia positiva y solicitamos a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, dar primer debate al Proyecto de Ley No. 257 de 2024 Cámara "Por medio del cual se prioriza la destinación de la maquinaria pesada y sus partes decomisada en actividades de minería ilegal, para el desarrollo de obras PDET y ZOMAC, se crea el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada Decomisada en Actividades de Minería Ilegal, se modifican los parágrafos 1° y 3° del artículo 105 de la ley 1801 de 2016 y se dictan otras disposiciones".

Atentamente,



**HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ**  
Representante a la Cámara CITREP No. 15  
(Coordinador Ponente)



**PEDRO BARACUTAO GARCIA OSPINA**  
Representante a la Cámara  
Circunscripción Antioquia - Partido Comunes  
(Ponente)

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 257 DE 2024 CÁMARA

"Por medio del cual se prioriza la destinación de la maquinaria pesada y sus partes decomisada en actividades de minería ilegal, para el desarrollo de obras PDET y ZOMAC, se crea el fondo nacional de maquinaria pesada decomisada en actividades de minería ilegal, se modifican los parágrafos 1° y 3° del artículo 105 de la ley 1801 de 2016 y se dictan otras disposiciones"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA

Artículo 1: Objeto. La presente Ley tiene como objeto la destinación de la maquinaria pesada y sus partes decomisada en actividades de minería ilegal, para la ejecución, mejoramiento y mantenimiento de obras PDET y ZOMAC en municipios de sexta categoría.

Artículo 2: Ámbito de aplicación. La presente ley regula lo concerniente a la maquinaria decomisada y sus partes, cuando se realice exploración o explotación de minerales por cualquier persona natural o jurídica, sin contar con título minero inscrito en el Registro Minero Nacional y licencia ambiental o su equivalente, es decir, en actividades de minería ilegal. La maquinaria no será destruida, ni inutilizada, y se destinará al apoyo y ejecución de obras de bien común en municipios PDET Y ZOMAC de sexta categoría.

Para los efectos de la presente ley entiéndase como maquinaria pesada, las dragas, retroexcavadoras, buldóceres u otro tipo de maquinaria utilizada para el arranque de material y extracción de recursos no renovables, con similares características técnicas.

PARAGRAFO: La presente ley no afecta las acciones penales o administrativas en curso o susceptibles de ser iniciadas.

Artículo 3: Crease el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada Decomisada en Actividades de Minería Ilegal, el cual es una cuenta especial, sin personería jurídica, adscrita al Ministerio de Transporte. Su finalidad será la administración para entrega en comodato de maquinaria pesada decomisada en actividades de minería ilegal en óptimas condiciones de funcionamiento, a municipios PDET y ZOMAC de sexta categoría, que lo requieran, tras una convocatoria pública y de acuerdo a sus necesidades.

Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte será el encargado de reglamentar la estructura y funcionamiento del Fondo Nacional de Maquinaria Pesada Decomisada en Actividades de Minería Ilegal, así como de la convocatoria pública de la que trata el presente artículo.

Parágrafo 2: El municipio PDET y/o ZOMAC que reciba la maquinaria para fines de utilidad pública deberá responder por el cuidado y mantenimiento de estos.

Artículo 4: El Ministerio de Transporte velará por que la maquinaria que sea entregada en comodato a los municipios PDET y ZOMAC de sexta categoría, se encuentre en óptimas condiciones de mantenimiento y operatividad. Su entrega a los municipios se regirá por los principios de equidad y Reparación Territorial.

El principio de reparación territorial del que trata esta Ley, debe ser entendido como una estrategia de transformación social que desarrolla un ejercicio de memoria y reconciliación que trasciende la simple utilización material de un recurso, para convertirse en un acto de reconstrucción del tejido social y de recuperación de la dignidad territorial.

Parágrafo 1. La implementación de este principio deberá contemplar guías técnicas para el uso legal y sostenible de la maquinaria. El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Agencia de Renovación del Territorio, reglamentará este parágrafo dentro del término de seis (06) meses a la promulgación de la presente Ley.

Artículo 5: A partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, la maquinaria pesada y sus partes utilizada en actividades de minería ilegal, únicamente será objeto del procedimiento de decomiso, el cual solo podrá ser realizado en el marco de su responsabilidad y de acuerdo a su misionalidad constitucional y legal por la Policía Nacional, en aplicación y estricto acatamiento del artículo 179 de la ley 1801 de 2016.

Parágrafo 1. La Policía Nacional una vez constatado que la maquinaria aprehendida carece del amparo por título minero vigente inscrito en el Registro Minero Nacional y licencia ambiental correspondiente, procederá con el decomiso de la maquinaria pesada a que refiere la presente ley y la pondrá de manera inmediata a disposición del Ministerio de Transporte, quien facilitará los medios para el recaudo de dicha maquinaria y que sea incorporada al Fondo Nacional de Maquinaria Pesada Decomisada en Actividades de Minería Ilegal.

Parágrafo 2. A partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional en un término de 6 meses, reglamentará el procedimiento de decomiso del que trata el artículo 179 de la Ley 1801 de 2016 en especial lo correspondiente al decomiso de Maquinaria pesada y sus partes utilizada en actividades de minería ilegal. Durante los primeros 6 meses de entrada en vigencia la presente Ley y en ausencia de reglamentación específica sobre el procedimiento de decomiso, la Policía Nacional aplicará el procedimiento de decomiso directo del que trata el Decreto 920 de 2023.

Artículo 6. La maquinaria pesada decomisada o incautada con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente Ley, será objeto de aplicación de las disposiciones contempladas en lo aquí dispuesto y para todos sus efectos surtirá el proceso de decomiso.

Parágrafo. El Ministerio de Defensa y cualquier otra entidad del orden nacional o territorial, que tenga bajo su custodia maquinaria pesada que haya sido incautada o decomisada en actividades de minería ilegal, deberán ponerla de manera inmediata a disposición del Ministerio de Transporte para que sea incorporada al Fondo Nacional de Maquinaria Pesada Decomisada en Actividades de Minería Ilegal.

Artículo 7. Oposición. Con el fin de salvaguardar los derechos de quienes ejerzan la exploración o explotación de minerales con cumplimiento de los requisitos legales, si al momento de ejecutar la medida la autoridad competente recibe información del mero tenedor, poseedor o propietario de la maquinaria sobre la existencia del título minero y licencia ambiental, o su equivalente, cuando esta última se requiera, procederá la suspensión de la medida, siempre y cuando el respectivo documento sea exhibido por el interesado de manera inmediata. En este caso, la autoridad competente procederá en el acto a verificar la información suministrada. De no coincidir con la información oficial, se procederá con la ejecución de la medida.

Artículo 8. Modifíquese el parágrafo 1° del artículo 105 de la Ley 1801 de 2016, el cual quedará así:

PARÁGRAFO 1°. Quien incurra en una o más de las actividades antes señaladas, será objeto de la aplicación de las siguientes medidas correctivas:

ACTIVIDADES	MEDIDA CORRECTIVA A APLICAR
Numeral 1	Restitución y protección de bienes inmuebles; Inutilización de bienes; Destrucción de bien.
Numeral 2	Restitución y protección de bienes inmuebles; Decomiso del bien mueble; Suspensión temporal de la actividad.
Numeral 3	Suspensión definitiva de actividad; Decomiso del bien mueble.
Numeral 4	Suspensión temporal de actividad
Numeral 5	Suspensión temporal de actividad; Decomiso del bien mueble.
Numeral 6	Suspensión temporal de actividad.
Numeral 7	Restitución y protección de bienes inmuebles; Suspensión definitiva de actividad; Decomiso.
Numeral 8	Inutilización de bienes; Destrucción de bien; Suspensión temporal de actividad; Decomiso.
Numeral 9	Multa General Tipo 4; Decomiso; Suspensión temporal de actividad; Suspensión definitiva de actividad.
Numeral 10	Multa General tipo 4; Decomiso.
Numeral 11	Suspensión definitiva de actividad; Destrucción de bien; Inutilización de bienes.
Numeral 12	Decomiso; Suspensión temporal de actividad.
Numeral 13	Decomiso del bien mueble; Suspensión temporal de actividad.
Numeral 14	Decomiso; Suspensión definitiva de la actividad; Multa General Tipo 4.

Artículo 9. Modifíquese el parágrafo 3° del artículo 105 de la Ley 1801 de 2016, el cual quedará así:

PARÁGRAFO 3°. Sin perjuicio de las medidas correctivas establecidas en el parágrafo primero del presente artículo, en caso que algunas de las actividades descritas se realicen directa o indirectamente por organizaciones criminales o grupos al margen de la ley o en beneficio de los mismos, procederá el decomiso del bien mueble.

Artículo 10. Vigencia y Derogatoria. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial los Decretos 1035 de 2024 y 2235 del 2012 y los artículos 2.5.7.1, 2.5.7.2, 2.5.7.3 y 2.5.7.4 del decreto 1070 de 2015.

Atentamente,

HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ
Representante a la Cámara CHREP No. 15
(Coordinador Ponente)

PEDRO BARACUTAO GARCIA OSPINA
Representante a la Cámara
Circunscripción Anilloquia - Partido Comunes
(Ponente)

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 2 de diciembre de 2024

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley No. 257 de 2024 Cámara "Por medio del cual se prioriza la destinación de la maquinaria pesada y sus partes decomisada en actividades de minería ilegal, para el desarrollo de obras PDET y ZOMAC, se crea el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada Decomisada en Actividades de Minería Ilegal, se modifican los parágrafos 1º y 3º del artículo 105 de la ley 1801 de 2016 y se dictan otras disposiciones".

Dicha ponencia fue firmada por por los Honorables Representante HAIVER MEJÍA RINCÓN (COORDINADOR PONENTE) Y PEDRO BARACUTAO GARCÍA OSPINA

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 - 855/24 del 2 de diciembre de 2024, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.

[Handwritten signature]

RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

CONTENIDO

Gaceta número 2129 - Miércoles, 4 de diciembre de 2024

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia positiva para primer debate y texto propuesto Proyecto de Ley número 107 de 2024 Cámara, por medio de la cual se establecen tarifas justas de equipaje y se definen condiciones básicas en vuelos nacionales - Ley Maleta ..... 1
Informe de ponencia positiva para primer debate y texto propuesto al Proyecto de Ley número 257 de 2024 Cámara, por medio del cual se prioriza la destinación de la maquinaria pesada y sus partes decomisada en actividades de minería ilegal, para el desarrollo de obras PDET y ZOMAC, se crea el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada Decomisada en Actividades de Minería Ilegal, se modifican los parágrafos 1º y 3º del artículo 105 de la Ley 1801 de 2016 y se dictan otras disposiciones ..... 6