



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 1627

Bogotá, D. C., miércoles, 2 de octubre de 2024

EDICIÓN DE 17 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 348 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual se exonera del pago de impuestos a los vehículos automotores a cargo de los Bomberos de Colombia.

PROYECTO DE LEY ____ DE 2024

"Por medio de la cual se exonera del pago de impuestos a los vehículos automotores a cargo de los Bomberos de Colombia"

El Congreso de Colombia

DECRETA:

ARTÍCULO 1. Adiciónese un literal al artículo 141 de la Ley 488 de 1998, así:

Artículo 141. Vehículos gravados. Están gravados con el impuesto los vehículos automotores nuevos, usados y los que se internen temporalmente al territorio nacional, salvo los siguientes:

- a) Las bicicletas, motonetas, y motocicletas con motor hasta de 125 c.c. de cilindrada;
- b) Los tractores para trabajo agrícola, trilladoras y demás maquinaria agrícola;
- c) Los tractores sobre oruga, cargadores, mototrillas, compactadoras, motoniveladoras y maquinaria similar de construcción de vías públicas;
- d) Vehículos y maquinaria de uso industrial que por sus características no estén destinados a transitar por las vías de uso público o privadas abiertas al público;
- e) Los vehículos de transporte público de pasajeros y de carga.

f) Los vehículos de los cuerpos de bomberos debidamente reconocidos, por la ley 1575 de 2012, para la atención y control de emergencias o eventos relacionados con incendios, rescates y materiales peligrosos.

Parágrafo 1°. Para los efectos del impuesto, se consideran nuevos los vehículos automotores que entran en circulación por primera vez en el territorio nacional.

Parágrafo 2°. En la internación temporal de vehículos al territorio nacional, la autoridad aduanera exigirá, antes de expedir la autorización, que el interesado acredite la declaración y pago del impuesto ante la jurisdicción correspondiente por el tiempo solicitado. Para estos efectos la fracción de mes se tomará como mes completo. De igual manera se procederá para las renovaciones de las autorizaciones de internación temporal.

ARTÍCULO 2. La presente Ley rige a partir de su promulgación.

Paola Holguín
PAOLA HOLGUÍN
Senadora de la República
Partido Centro Democrático

Juan E.
JUAN ESPINAL
Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático

Alejandro Ocampo
Jaime Paul Salamanca

Peinado

JULIÁN PEINADO RAMÍREZ
Representante a la Cámara
Partido Liberal Colombiano

Jhon Jairo Berrío López

JHON JAIRO BERRIO LÓPEZ
Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático

Monica Karina Bocanegra Pantoja
MONICA KARINA BOCANEGRA
PANTOJA
Representante a la Cámara
Partido Liberal Colombiano

Anibal Hoyos Franco

ANÍBAL HOYOS FRANCO
Representante a la Cámara por
Risaralda
Partido Liberal

 <p>DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara por Antioquia Pacto Histórico</p>	 <p>LUIS CARLOS OCHOA TOBON Representante a la Cámara por Antioquia Partido Liberal</p>	 <p>Daniel Carvalho Mejia Representante a la Cámara por Antioquia</p>	 <p>Elkin Rodolfo Ospina Ospina Representante a la Cámara por Antioquia Partido Alianza Verde</p>
 <p>LUZ AYDA PASTRANA LOAIZA Representante a la Cámara Huila Partido Cambio Radical</p>	 <p>ALVARO MAURICIO LONDOÑO LUGO Representante a la Cámara Departamento del Vichada Partido de la U</p>	 <p>Wilmer Castellanos Hernandez Representante a la Cámara por Boyacá Partido Alianza Verde</p>	 <p>HERNÁN DARIÓ CADAVID MÁRQUEZ Representante a la Cámara</p>
 <p>Esteban Quintero Esteban Quintero Senador de la República</p>	 <p>Yulieith Andrea Sánchez YULIEITH ANDREA SÁNCHEZ Representante a la Cámara</p>	 <p>HR. YEMCA SUGEIN ACOSTA INFANTE Representante a la Cámara Departamento del Amazonas</p>	 <p>HUGO DANILÓ LOZANO PIMIENTO Representante a la Cámara por Vaupés</p>
 <p>OLMES DE JESÚS ECHEVERRÍA DE LA ROSA Representante a la Cámara Departamento del Magdalena</p>	 <p>EDINSON VLADIMIR OLAYA MANCIPE Representante a la Cámara por Casanare Partido Centro Democrático</p>	 <p>EDUAR ALEXIS TRIANA RINCÓN Representante a la Cámara Boyacá Centro Democrático</p>	 <p>Juan Manuel Cortés Dueñas Representante a la cámara Por Santander</p>
 <p>HÉCTOR DAVID CHAPARRO Representante a la Cámara Partido Liberal</p>	 <p>Oscar J Perez</p>	 <p>Betsy Peret Arango M.</p>	 <p>Oscar J Perez</p>
<p>Katherine Miranda P. KATHERINE MIRANDA Representante a la Cámara Partido Alianza Verde</p>	 <p>Mirelen Castillo</p>	<p>Betsy Peret Arango BETSY PERET ARAIGO CAMBIO RADICAL ATLANTICO</p>	 <p>Oscar J Perez</p>
<p>Piedad Correa partido liberal</p>		 <p>Andres Forero</p>	 <p>GERSEI PEREZ</p>
<p>Carolina Zúñiga PAV Normal de</p>	<p>Juan Camilo Lozano B K.V. Antioquia</p>		<p>Carolina Zuniga rep. ANTIOQUIA</p>

 Daniel Rodríguez	 Margarito González	 * Gabriel E. Parrado D. Rep. Cámara - Meta	 Erika Sánchez
 Carlos Eduardo Jairo	 Edeard Sarmiento Hochgo	 Alvaro Rojas	 [unclear]
 Andrés Concepción C. P.H. Putumayo	 Leyla Pineda	 Gilma Díaz	 Olga Beatriz
 [unclear] Civil Internacional	 ERICK VEJASOA	 HERNANDO GUZMÁN	 Armando Zabaleta
 Luis Edo	 Luis Suarez	 CHRISTIAN GALVEZ	 Plutarco Rueda P.L. Santander
 María Corrales	 Germán López P. Liberal - Antioquia	 HUGO ACOSTA	 Cristian Avendaño PAV Santander
 [unclear]	 Anabelita Morales	 [unclear]	 [unclear]
 Haiver Rincón G. Cúcuta #15	 John Jairo González #11 Cúcuta # 3	 Jorge E. Tamayo	 Camilo Anka

 Elier Sabán	 Sara Saray	 Gloria Khebet	Mauricio Pardo
Milene Jorava Diaz	 Modesto Aguilera	 Jaime Rodríguez Contreras	 Jorge Méndez
 Diego Ariado	Dolores Torres	Jennifer Pedraza	 Jay-Pais
 Morada	 Gallego	 MAURICIO CUELLAR	

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO

La presente ley tiene por objeto fortalecer la capacidad operativa y financiera de los cuerpos de bomberos en todo el territorio nacional, mediante la exoneración del pago del impuesto vehicular a los vehículos automotores que se encuentren bajo su titularidad, destinados a la gestión integral del riesgo contra incendio, los preparativos y atención de rescates en todas sus modalidades y la atención de incidentes con materiales peligrosos con fundamento la prestación del servicio público esencial a cargo del Estado.

En este sentido, se pretende reconocer la importancia del servicio que prestan los cuerpos de bomberos a la comunidad, aliviando la carga financiera que representa el pago del impuesto vehicular de los vehículos necesarios para el cumplimiento de su labor misional, garantizando así una respuesta más eficiente y efectiva ante emergencias que pongan en riesgo la vida, la integridad y los bienes de los ciudadanos.

2. CONSIDERACIONES DE LA INICIATIVA

La actividad bomberil exige una respuesta inmediata y eficaz ante cualquier contingencia, lo que implica una constante capacitación y actualización de conocimientos por parte de los cuerpos de bomberos. Asimismo, el desempeño adecuado de sus funciones requiere de herramientas y equipos especializados, siendo los vehículos de emergencia elementos cruciales. Estos vehículos facilitan el despliegue rápido y eficiente del personal, el transporte de equipos especializados y la provisión de recursos esenciales para la atención de incendios, rescates y otras emergencias.

Sin embargo, la operatividad de estos vehículos se ve amenazada por la falta de recursos para cubrir los costos asociados a su funcionamiento, incluyendo el impuesto vehicular establecido por la Ley 488 de 1998. Esta ley dispone que los vehículos automotores en Colombia están sujetos al pago de un impuesto vehicular cedido por la Nación a las entidades territoriales¹. Esta obligación tributaria es reajustada anualmente por el Gobierno Nacional, conforme al

¹ Sentencia C-720 de 1999. Corte Constitucional, M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz

parágrafo 1° del artículo 145 de la citada Ley. Para el año 2024 el Ministerio de Hacienda y Crédito Público expidió el Decreto 2228 de 2023, el cual establece las siguientes tarifas del impuesto sobre vehículos automotores en el territorio nacional::

Artículo 1°. [...]

Vehículos particulares:	
a) Hasta \$54.057.000	1,5%
b) Más de \$54.057.000 y hasta \$121.625.000	2,5%
c) Más de \$121.625.000	3,5%

Este impuesto es aplicable a los vehículos particulares, incluidos aquellos bajo la titularidad de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, quienes son considerados asociaciones privadas según la Corte Constitucional². No obstante, los vehículos de los Cuerpos de Bomberos Oficiales no están sujetos al pago de este impuesto, de acuerdo a la interpretación del Consejo de Estado³:

"Aunque las normas sobre sujeto pasivo y base gravable del impuesto de vehículos no excluyeron del mismo a los vehículos oficiales, la disposición sobre tarifas sólo se refiere a los vehículos particulares y a las motos de más de 125 c.c. lo que significa que el legislador no previó ninguna tarifa para los vehículos de uso oficial ni autorizó a las entidades territoriales a hacerlo. Lo anterior significa que los vehículos oficiales no pueden ser gravados con el impuesto de vehículos porque faltó uno de los elementos esenciales para que respecto de los mismos se configurará el tributo (la tarifa), elemento que, se insiste, no puede ser suplido por las entidades territoriales, dado que su autonomía tributaria se encuentra sujeta a la Constitución y a la ley"

En este contexto, es relevante considerar que, según la Dirección Nacional de Bomberos de Colombia (DNBC)⁴, el país cuenta con 864 cuerpos de bomberos, de los cuales 795 son voluntarios, 26 oficiales y 46 aeronáuticos civiles. Los cuerpos de bomberos oficiales representan solo el 3% del total, mientras que los voluntarios constituyen el 92%. Esta distribución resalta una incongruencia en la

² Sentencia C-770 de 1998. Corte Constitucional, M.P. Alejandro Martínez Caballero
³ Sentencia del 21 de agosto de 2008, expediente 15360 C.P. Héctor J. Romero Díaz.
⁴ Respuesta Petición por parte de la Dirección Nacional de Bombero de Colombia

prestación de un servicio que, con la Ley 1575 de 2012, fue elevado a la categoría de servicio público, imponiendo al Estado la obligación de proporcionar los medios necesarios para su operación ininterrumpida y eficiente.

Aunque el artículo 30 de la Ley 1575 de 2012 faculta a los Concejos Municipales y Distritales para exonerar, del porcentaje que les corresponde, a los Cuerpos de Bomberos del pago de impuestos como el vehicular⁵, dicha exoneración es de carácter discrecional y no garantiza la aplicación uniforme de esta disposición en todos los municipios y distritos. La exoneración explícita del impuesto podría liberar recursos económicos actualmente destinados al pago del mismo, permitiendo una reorientación de estos fondos hacia áreas críticas que mejoren la capacidad operativa y logística de los cuerpos de bomberos.

De acuerdo con la DNBC, los bomberos voluntarios atendieron 107.658 eventos de un total de 115.000 entre el 1 de enero y el 11 de julio de 2024, lo que representa el 93.6% del total de atenciones, distribuidas de la siguiente manera:

DEPARTAMENTO	EVENTOS ATENDIDOS
AMAZONAS	41
ANTIOQUIA	25.823
ARAUCA	481
ATLÁNTICO	3.955
BOGOTÁ D.C	220
BOLÍVAR	985
BOYACÁ	4.377
CALDAS	4.992
CAQUETÁ	773
CASANARE	5.557
CAUCA	3.194

⁵ [...] a iniciativa del respectivo Alcalde, los Concejos Municipales y Distritales podrán exonerar a los Cuerpos de Bomberos del pago del impuesto de Industria y Comercio, avisos y tableros, impuesto sobre vehículo automotor, valorización, al pago de estampillas, impuestos o contribuciones que se requieran para la celebración de contratos y/o convenios con los entes territoriales u otras entidades de carácter público o privado."

CESAR	1.474
CHOCÓ	157
CÓRDOBA	1.730
CUNDINAMARCA	13.470
GUAVIARE	47
HUILA	5.798
LA GUAJIRA	690
MAGDALENA	1.467
META	1.625
NARIÑO	1.512
NORTE DE SANTANDER	1.108
PUTUMAYO	1.412
QUINDÍO	1.144
RISARALDA	2.747
SANTANDER	9.471
SUCRE	1.069
TOLIMA	3.537
VALLE DEL CAUCA	8.637
VAUPÉS	4
VICHADA	161

Fuente: Elaboración propia con datos de la DNBC

Los datos reflejan que los departamentos con el mayor número de eventos atendidos por los Cuerpos de Bomberos Voluntarios son Antioquia (25.823 eventos), Cundinamarca (13.470 eventos), Santander (9.471 eventos) y Valle del Cauca (8.637 eventos). En contraste, los Cuerpos de Bomberos Oficiales en estos departamentos registraron 4, 548, 1.113 y 0 eventos, respectivamente.

Antioquia, siendo el departamento con el mayor volumen de eventos atendidos, representa aproximadamente el 25% del total nacional de atenciones realizadas

por bomberos. Este departamento será utilizado como ejemplo para ilustrar la necesidad del presente proyecto. Antioquia cuenta con el 10% del total de bomberos en el país, con una fuerza laboral compuesta por 1.389 hombres y 627 mujeres que brindan sus servicios a la comunidad. Lo anterior, sin contar el número de voluntarios que prestan servicios a los cuerpos. En este contexto, los cuerpos de bomberos de Antioquia disponen de 310 vehículos registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), de los cuales 135 están sujetos al pago del impuesto vehicular según el capítulo VII de la Ley 488 de 1998.

En el año 2023, el monto total del impuesto vehicular para estos vehículos en Antioquia ascendió a \$70.320.000. Esta carga económica representa una significativa presión financiera para los cuerpos de bomberos voluntarios, limitando sus capacidades para el mantenimiento, adquisición de nuevos equipos y, en general, para el cumplimiento óptimo de sus funciones de prevención, atención de emergencias y servicio a la comunidad. Esta presión financiera puede comprometer la operatividad de los vehículos, poniendo en riesgo la vida y seguridad de la comunidad, que depende de una respuesta rápida y eficiente en situaciones de emergencia.

Por lo tanto, la presente iniciativa se justifica no solo desde una perspectiva económica, sino también como una medida esencial para garantizar el cumplimiento del mandato legal que exige la continuidad y calidad del servicio público esencial bomberil. Un cuerpo de bomberos debidamente equipado y con capacidad de respuesta es un recurso invaluable para la sociedad, fundamental para salvar vidas, proteger bienes y contribuir al bienestar general de la comunidad.

3. MARCO JURÍDICO:

En Colombia, la normativa que regula a los bomberos voluntarios se encuentra principalmente en la Ley 1575 de 2012. Esta ley establece el marco legal para la organización y funcionamiento de los cuerpos de bomberos en el país. A continuación, se detallan algunos puntos clave:

1. **Ley 1575 de 2012:** Esta ley es la principal normativa que regula los bomberos voluntarios en Colombia. Establece las disposiciones para la organización, funcionamiento, y financiación de los cuerpos de bomberos

voluntarios. Además, define los derechos y deberes de los bomberos, así como el apoyo estatal para su formación y equipamiento.

2. **Decreto 1072 de 2015:** Este decreto reglamenta aspectos específicos de la Ley 1575 de 2012, incluyendo la estructura administrativa y operativa de los cuerpos de bomberos, así como los procesos para la certificación y capacitación de los bomberos voluntarios.

3. **Ley 1751 de 2015:** Aunque esta ley se centra en la salud, también tiene implicaciones para los bomberos, ya que establece el derecho a la salud y a servicios médicos adecuados, lo cual es relevante para la protección y bienestar de los bomberos voluntarios.

Estos documentos establecen el marco legal y operativo para la gestión y regulación de los bomberos voluntarios, asegurando que reciban la formación, el equipamiento y el apoyo necesario para desempeñar su labor de manera eficaz y segura.

Debido a que este proyecto tiene como finalidad modificar y exceptuar del impuesto a los vehículos que prestan el servicio de los bomberos voluntarios, cabe traer a colación el artículo 141 de la Ley 488 de 1998, artículo que será modificado por la presente Ley:

"ARTÍCULO 141. Vehículos gravados. Están gravados con el impuesto los vehículos automotores nuevos, usados y los que se internen temporalmente al territorio nacional, salvo los siguientes:

- a. Las bicicletas, motonetas, y motocicletas con motor hasta de 125 c.c. de cilindrada;*
- b. Los tractores para trabajo agrícola, trilladoras y demás maquinaria agrícola;*
- c. Los tractores sobre oruga, cargadores, mototrilas, compactadoras, motoniveladoras y maquinaria similar de construcción de vías públicas;*

d. Vehículos y maquinaria de uso industrial que por sus características no estén destinados a transitar por las vías de uso público o privadas abiertas al público;

e. Los vehículos de transporte público de pasajeros y de carga.

PARÁGRAFO 1º. - Para los efectos del impuesto, se consideran nuevos los vehículos automotores que entran en circulación por primera vez en el territorio nacional.

PARÁGRAFO 2º. - En la internación temporal de vehículos al territorio nacional, la autoridad aduanera exigirá, antes de expedir la autorización, que el interesado acredite la declaración y pago del impuesto ante la jurisdicción correspondiente por el tiempo solicitado. Para estos efectos la fracción de mes se tomará como mes completo. De igual manera se procederá para las renovaciones de las autorizaciones de internación temporal."

Actualmente el impuesto en mención es de titularidad de la Nación, aunque ha sido cedido de manera temporal, a los departamentos y al distrito, la administración del tributo: "el recaudo, la fiscalización, proferir liquidaciones oficiales, el cobro y la devolución del impuesto".⁶ Es por esta razón que la modificación propuesta se debe hacer mediante Ley de la República.

Los cuerpos de bomberos voluntarios suelen operar con presupuestos limitados. Al eliminar el impuesto vehicular, se les permite destinar esos recursos a equipos, formación y mantenimiento, mejorando así su eficacia.

3. IMPACTO FISCAL:

Con el fin de dar cumplimiento al artículo 7 de la Ley 819 de 2003, esta iniciativa legislativa plantea un gasto adicional o una reducción de ingresos, por lo que se hace necesario el concepto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquiera de los debates durante el trámite legislativo.


4. CONFLICTO DE INTERÉS:

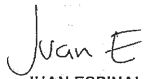
⁶ Sentencia Consejo de Estado, diez (10) de julio de dos mil catorce (2014) Rad. 17001-23-31-000-2010-00091-01 consejero ponente: HUGO FERNANDO BASTIDAS BARCENAS.

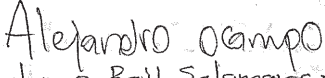
De acuerdo a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992, los autores de esta iniciativa legislativa no evidencian motivos que puedan llegar a consolidar un conflicto de interés, ya que se trata de una Ley de carácter general y abstracto. Sin embargo, es importante que cada uno de los Congresistas revise con atención lo estipulado en el artículo 1 de la mencionada Ley; se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:



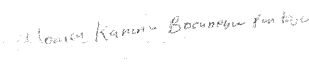

- a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.
- b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.
- 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.
- 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.
- e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.
- 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.

De los Honorables Congresistas,


PAOLA HOLGUÍN
 Senadora de la República
 Partido Centro Democrático


JUAN ESPINAL
 Representante a la Cámara
 Partido Centro Democrático

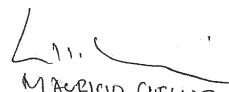
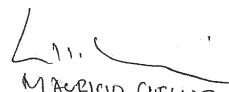
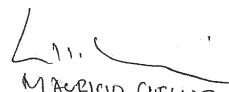

Alejandro Ocampo
 Jefe Rail Salamanca

 JULIÁN PEINADO RAMÍREZ Representante a la Cámara Partido Liberal Colombiano	 JHON JAIRÓ BERRIO LÓPEZ Representante a la Cámara Partido Centro Democrático
 MONICA KARINA BOCANEGRA PANTOJA Representante a la Cámara Partido Liberal Colombiano	 ANÍBAL HOYOS FRANCO Representante a la Cámara por Risaralda Partido Liberal

 DAVID ALEJANDRO TORO RAMÍREZ Representante a la Cámara por Antioquia Pacto Histórico	 LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN Representante a la Cámara por Antioquia Partido Liberal
 LUZ AYDA PASTRANA LOAIZA Representante a la Cámara Huila Partido Cambio Radical	 ALVARO MAURICIO LONDOÑO LUGO Representante a la Cámara Departamento del Vichada Partido de la U
 Esteban Quintero Senador de la República	 YULIEITH ANDREA SÁNCHEZ Representante a la Cámara
 OLMES DE JESÚS ECHEVERRÍA DE LA ROSA Representante a la Cámara Departamento del Magdalena	 EDINSON VLADIMIR OLAYA MANCIPE Representante a la Cámara por Casanare Partido Centro Democrático

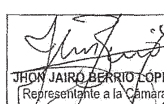

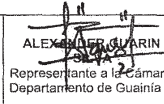
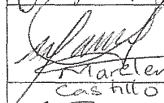
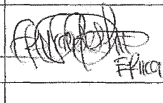


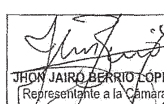

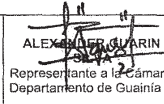
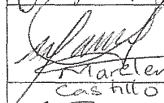
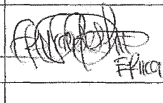

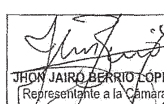

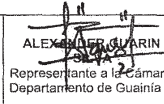
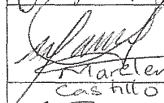
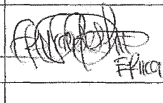

 <p>Daniel Carvalho Mejia Representante a la Cámara por Antioquia</p>	 <p>Elkin Rodolfo Ospina Ospina Representante a la Cámara por Antioquia Partido Alianza Verde</p>	 <p>HÉCTOR DAVID CHAPARRO Representante a la Cámara Partido Liberal</p>	 <p>Marelén Castillo</p>
 <p>Wilmer Castellanos Hernandez Representante a la Cámara por Boyacá Partido Alianza Verde</p>	 <p>HERNÁN DARÍO CADAVID MÁRQUEZ Representante a la Cámara</p>	 <p>KATHERINE MIRANDA Representante a la Cámara Partido Alianza Verde</p>	 <p>Piedad Corredor Partido Liberal</p>
 <p>HR. YENCIA SUGÉN ACOSTA INFANTE Representante a la Cámara Departamento del Amazonas</p>	 <p>HUGO DANILLO LOZANO PIMIENTO Representante a la Cámara por Vaupés</p>	 <p>Juan Patricio Lozano B. P.V. Antioquia</p>	 <p>Carolina Giraldo CAROLINA GIRALDO. PAV RIARALDA</p>
 <p>EDUAR ALEXIS TRIANA RINCÓN Representante a la Cámara Boyacá Centro Democrático</p>	 <p>Juan Manuel Cortés Dueñas Representante a la cámara Por Santander</p>	 <p>Juan Patricio Lozano B. P.V. Antioquia</p>	 <p>N.I.</p>
 <p>Luis Rodríguez</p>	 <p>Betsy Pérez Arango CAMBIO RADICAL DPTO ATLANTICO.</p>	 <p>Ricardo González</p>	 <p>Carlos Eduardo Osorio</p>
 <p>GERISEL PEREZ</p>	 <p>Andrés Forero</p>	 <p>Edward Sarmiento Restrepo</p>	 <p>Andrés Cano de Ance L. P.H. Putumayo.</p>
 <p>GERISEL PEREZ</p>	 <p>Gerisel Pérez</p>	 <p>Leyla de Pincón</p>	 <p>Universidad curriculum Internacional</p>
 <p>Gloria Sigüenza Lopez Rep. Antioquia</p>	 <p>Daniel Rpo</p>	 <p>* GABRIEL E. PARRADO Rep. Cámara - Meta.</p>	 <p>ERICK VEJASCO</p>

 Fanny Pacheco Pinto Santander	 Florencia Roldán J.R. Hidalgo	 Luis Eda	 María F. Corrales Repre. Bto. Pto.
 Gilma Diaz	 Florencia	 J.W.	 German Lopez P. Liberal Aruce.
 Olga Ruth	 Fernando	 Ana Rosalba	 Walter
 Armando	 Luis D. Suarez	 Jonu	 Christian
 Alvaro	 Hugo	 Milene	 Sara
 Cristian	 Hugo	 Dolores	 Diego
 Julián	 E. Nasser	 Dolores	 Miroslava
 Jorge	 Camilo	 Fred	 Carolina

<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;">Maunio Pardo</td> <td style="width: 50%; padding: 5px;">  Jaime Rodríguez <i>Contreras</i> </td> </tr> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;">  Gonzalo Rodríguez H. </td> <td style="width: 50%; padding: 5px;">Jennifer Pedraza</td> </tr> <tr> <td style="width: 50%; padding: 5px;">  Jay-Paul </td> <td style="width: 50%; padding: 5px;">  MAURICIO CUELLAR </td> </tr> </table>	Maunio Pardo	 Jaime Rodríguez <i>Contreras</i>	 Gonzalo Rodríguez H.	Jennifer Pedraza	 Jay-Paul	 MAURICIO CUELLAR	
Maunio Pardo	 Jaime Rodríguez <i>Contreras</i>						
 Gonzalo Rodríguez H.	Jennifer Pedraza						
 Jay-Paul	 MAURICIO CUELLAR						

PROYECTO DE LEY NÚMERO 349 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual se modifica parcialmente el artículo 112 de la Ley 1437 de 2011.

<p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY NÚMERO ____ CÁMARA</p> <p style="text-align: center;">"POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA PARCIALMENTE EL ARTÍCULO 112 DE LA LEY 1437 DE 2011"</p> <p style="text-align: right;">Bogotá, D.C., septiembre de 2024</p> <p>Doctor JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA Secretario General Cámara de Representantes E.S.D.</p> <p>REFERENCIA: Proyecto de ley para radicación (texto y justificación).</p> <p>Honorable Secretario General,</p> <p>En virtud del artículo 150 y 154 de la Constitución Política de Colombia, el artículo 6° numeral 2°, 139, 140, 145, de la ley 5° de 1992, me permito radicar ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el siguiente proyecto de ley, por medio del cual se modifica el artículo 112 de la ley 1437 de 2011.</p> <p>Por lo anterior, se solicita darle el trámite correspondiente indicado en el artículo 144 y siguientes de la ley 5° de 1992.</p> <p>Atentamente,</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%; padding: 5px;">  JOHN JAIRO BERRÍO LOPEZ Representante a la Cámara Departamento del Magdalena </td> <td style="width: 33%; padding: 5px;">  OLMES DE JESÚS ECHEVERRÍA DE LA ROSA Representante a la Cámara Departamento del Magdalena </td> <td style="width: 33%; padding: 5px;">  ALEXANDER CUVARÍN Representante a la Cámara Departamento de Guainía </td> </tr> <tr> <td style="width: 33%; padding: 5px;">  Marcela Castillo </td> <td style="width: 33%; padding: 5px;">  Erick Sánchez </td> <td style="width: 33%; padding: 5px;">  Juan E. </td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">  HERIBERTO CADAVID La Pastora Huda cr. </p>	 JOHN JAIRO BERRÍO LOPEZ Representante a la Cámara Departamento del Magdalena	 OLMES DE JESÚS ECHEVERRÍA DE LA ROSA Representante a la Cámara Departamento del Magdalena	 ALEXANDER CUVARÍN Representante a la Cámara Departamento de Guainía	 Marcela Castillo	 Erick Sánchez	 Juan E.	<p style="text-align: center;">"POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA PARCIALMENTE EL ARTÍCULO 112 DE LA LEY 1437 DE 2011"</p> <p style="text-align: center;">I. TEXTO PROPUESTO</p> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY NO. ____ DE 2024</p> <p style="text-align: center;">"POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA PARCIALMENTE EL ARTÍCULO 112 DE LA LEY 1437 DE 2011"</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA,</p> <p style="text-align: center;">DECRETA</p> <p>ARTÍCULO 1: OBJETO. El objeto de la presente ley es permitir que los congresistas soliciten conceptos a la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado exclusivamente sobre asuntos relacionados con el control político que ejerzan sobre funcionarios del gobierno nacional y por intermedio del Ministerio de Justicia y del Derecho.</p> <p>ARTÍCULO 2: Modifíquese el numeral 1 del artículo 112 de la ley 1437 de 2011 el cual quedará así:</p> <p style="padding-left: 20px;">"1. Absolver las consultas generales o particulares que le formule el Gobierno Nacional, a través de sus Ministros y Directores de Departamento Administrativo. Además, los congresistas podrán presentar consultas exclusivamente relativas a su función de control político a la Sala de Consulta y Servicio Civil a través del Ministerio de Justicia y del Derecho, el cual deberá asegurar que estas sean debidamente tramitadas conforme a los procedimientos establecidos en la constitución y en la ley, sin dilación innecesaria y su incumplimiento será motivo de la respectiva consecuencia política ante el Congreso de la República.</p> <p style="padding-left: 20px;">El ministerio de Justicia y del Derecho reglamentará de manera perentoria lo relativo a las peticiones elevadas por los congresistas".</p> <p>ARTÍCULO 3. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.</p>
 JOHN JAIRO BERRÍO LOPEZ Representante a la Cámara Departamento del Magdalena	 OLMES DE JESÚS ECHEVERRÍA DE LA ROSA Representante a la Cámara Departamento del Magdalena	 ALEXANDER CUVARÍN Representante a la Cámara Departamento de Guainía					
 Marcela Castillo	 Erick Sánchez	 Juan E.					

PROYECTO DE LEY NÚMERO ... CÁMARA

"POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA PARCIALMENTE EL ARTÍCULO 112 DE LA LEY 1437 DE 2011"

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El artículo 145 de la ley 5° de 1992 indica la exigencia de que todo proyecto de ley presentado ante la Secretaría General de la respectiva Corporación deberá contener un título, encabezamiento, parte dispositiva y exposición de motivos, por tal razón, el presente documento, expone los motivos por los cuales se presenta esta iniciativa legislativa.

II.1. COMPETENCIA

La Comisión Primera Constitucional Permanente, por disposición normativa, es competente para conocer del presente Proyecto de Ley, de conformidad con lo establecido por el Artículo 2° de la Ley 3° de 1992, por cuanto versa sobre: "Reforma constitucional; leyes estatutarias; organización territorial; reglamentos de los organismos de control; normas generales sobre contratación administrativa; notariado y registro; estructura y organización de la administración nacional central; de los derechos, las garantías y los deberes; rama legislativa; estrategias y políticas para la paz; propiedad intelectual; variación de la residencia de los altos poderes nacionales; asuntos étnicos."

II.2. CONTENIDO, OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

El objeto del proyecto no es otro que modificar el numeral 1° del artículo 112 de la ley 1437 de 2011 con el ánimo de que los congresistas puedan solicitar conceptos a la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado exclusivamente sobre asuntos relacionados con el control político que ejerzan sobre funcionarios del gobierno nacional y por intermedio del Ministerio de Justicia y del Derecho.

La función Consultiva del Consejo de Estado en Colombia radica en la Sala de Consulta y Servicio Civil de este máximo tribunal, siendo una entidad de gran relevancia en el ámbito del derecho administrativo y la gestión pública. Su función consultiva se centra en ofrecer orientación jurídica a las entidades estatales del gobierno nacional para asegurar que sus actuaciones se ajusten a la legalidad y a los principios de buena administración.

La Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado tiene sus raíces en el establecimiento del Consejo de Estado en Colombia, una institución creada en 1886 como parte del sistema judicial del

país. El Consejo de Estado ha evolucionado a lo largo de los años, adaptándose a los cambios constitucionales y legislativos. Su función consultiva se consolidó como una herramienta esencial para el asesoramiento jurídico de las entidades públicas del gobierno nacional.

En el marco de la Constitución de 1991, se reafirmó el papel del Consejo de Estado como el máximo órgano de la jurisdicción de lo contencioso administrativo. La creación de la Sala de Consulta y Servicio Civil respondió a la necesidad de contar con un órgano especializado en brindar orientación sobre cuestiones relacionadas con la administración pública y el servicio civil, alineando así la administración estatal con los principios de legalidad y eficiencia.

La función consultiva de la Sala de Consulta y Servicio Civil se basa en su papel como órgano de asesoramiento jurídico para el gobierno nacional. Su propósito es proporcionar conceptos jurídicos que faciliten la interpretación y aplicación adecuada de las leyes y normas administrativas, asegurando que las actuaciones de los organismos estatales se ajusten a los principios legales y administrativos. Esta función contribuye a la estabilidad y previsibilidad en la administración pública.

Según el numeral 3° del artículo 237 constitucional y 112 de la ley 1437 de 2011, La Sala de Consulta y Servicio Civil se ocupa de emitir conceptos sobre una amplia gama de temas, entre los que se incluyen en palabras propias:


1. Interpretación de Normas: La sala emite conceptos sobre la interpretación de leyes, decretos, y otras disposiciones normativas. Su asesoramiento ayuda a resolver dudas sobre la aplicación práctica de estas normas, contribuyendo a una interpretación uniforme y coherente.
2. Procedimientos Administrativos: Ofrece orientación sobre los procedimientos administrativos, asegurando que se sigan los protocolos establecidos y que se respeten los derechos de los ciudadanos. Esto incluye asesoría sobre procesos de contratación, licitación, y demás aspectos relacionados con la gestión administrativa.
3. Derechos y Deberes de los Funcionarios Públicos: Proporciona conceptos sobre los derechos, deberes, y responsabilidades de los servidores públicos, abordando cuestiones relacionadas con el régimen de carrera administrativa, la contratación, la disciplina, y otros aspectos del servicio civil (a solicitud del gobierno nacional).

Ahora bien, los sujetos habilitados constitucionalmente para solicitar una consulta a esta sala es el gobierno nacional por intermedio de sus ministerios, departamentos administrativos y la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado. Estas entidades pueden presentar consultas sobre dudas legales o administrativas que surjan en el ejercicio de sus funciones.

Por lo anterior, los conceptos emitidos por la Sala de Consulta y Servicio Civil tienen un carácter orientador y no son vinculantes en el sentido estricto, es decir, no obligan a las entidades estatales a actuar de una determinada manera. Sin embargo, tienen un gran valor práctico y pueden influir en la interpretación y aplicación de las leyes y reglamentos. Estos conceptos ayudan a uniformizar criterios y a evitar la arbitrariedad en la administración pública, promoviendo la coherencia y la legalidad en la gestión estatal.

Ahora, la función consultiva de la Sala de Consulta y Servicio Civil es crucial para la estabilidad jurídica y la eficacia administrativa en Colombia. Al proporcionar claridad en la interpretación de normas y procedimientos, la sala contribuye a prevenir conflictos legales y a garantizar que las actuaciones de los organismos del Estado se realicen de manera legal y eficiente. Además, su labor facilita la correcta aplicación de principios administrativos y contribuye a una administración pública más transparente y responsable.

Actualmente, los Congresistas no estamos habilitados para realizar consultas al Consejo de Estado, ni siquiera respecto a las funciones de control político que puedan llegar a afectar al gobierno, esto quedó demostrado en la respuesta que la Secretaría de la sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado remite a este congresista el día 03 de septiembre de 2024.



Secretaría
Sala de Consulta y Servicio Civil

Bogotá D.C., 3 de septiembre de 2024

CE-Secretaría Sala de Consulta y Servicio Civil-OFI-INT-2024-4266

Señoría)
JHON JAIRO BERRIO LÓPEZ
Representante a la Cámara
Correo e: jhon.berrio@camara.gov.co; utt-jhon.berrio@camara.gov.co

Respetado(a) señor(a) Berrio López:

De manera atenta y respetuosa, acuso recibido de su escrito allegado a la Secretaría de esta Sala, mediante la ventanilla de atención virtual del sistema de gestión judicial Samai, en el cual formuló la siguiente solicitud:

(---)


CONSULTA

De acuerdo a los anteriores fundamentos planteados, se le consulta a la Sala de Consulta y Servicio Civil del Honorable Consejo de Estado, conceptuar sobre la Moción de Observación, especialmente para cuando es ejercida en espacios legislativos del Congreso de la República, según el artículo 261 de la ley 5° de 1992, ejerciendo la función de control político.

Además de lo anterior, exprese las consecuencias que puede traer esta Moción de Observación respecto al funcionario citado, si existe algún concepto de esta sala o jurisprudencia de esta alta corte respecto al procedimiento para la misma en el ámbito nacional o como ejercería respecto a la interpretación dada por esta misma sala. - (51c)

Al respecto, me permito informarle que de conformidad con lo establecido en el artículo 112 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y, en concordancia con el artículo 115 de la Constitución Política, la función consultiva del Consejo de Estado, está atribuida en forma exclusiva y excluyente a esta Sala y a ella accede solamente, como lo señalan las normas antes citadas, el Gobierno Nacional, esto es, el señor Presidente de la República, los ministros del despacho y los directores de los Departamentos Administrativos, como únicas autoridades con vocación para elevar consultas sobre temas de la Administración. Por tal motivo, la Sala de Consulta y Servicio Civil, no puede conceptuar sobre asuntos que le propongan los particulares, ni entidades no comprendidas en el ámbito de su competencia. Lo anterior, sin perjuicio de que Usted pueda acudir ante las autoridades habilitadas legalmente para formular consultas ante esta Corporación, para que sean estas quienes hagan la presentación de la misma.

Atentamente,



Reina Carolina Solórzano Hernández
Secretaría de la Sala de Consulta y Servicio Civil

<p>Finalmente, justificar la inclusión de las consultas respecto a la función del control político que tienen los congresistas, a la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en Colombia mediante un proyecto de ley implica resaltar la importancia y el impacto positivo que esta función podría tener en el sistema político y administrativo del país.</p> <p>En primer lugar, el fortalecimiento de la Transparencia y Legalidad en el Control Político por el Congreso se vuelve esencial para garantizar la transparencia y rendición de cuentas del gobierno. Sin embargo, la correcta aplicación de esta función puede ser compleja y subjetiva, dado el poco marco normativo para tal, por lo que permitir que la Sala de Consulta y Servicio Civil absuelva consultas de congresistas asegurará que las acciones de control político se realicen con una clara comprensión de las normativas vigentes. Esto prevendría errores en la interpretación y aplicación de las leyes, promoviendo un control más efectivo y legal sobre la administración pública, donde al final, las consecuencias de tal control político recaerán sobre funcionarios del gobierno nacional.</p> <p>También, esta nueva función se hace necesaria para lograr una mayor uniformidad y Coherencia en la Aplicación de la Normativa toda vez que las interpretaciones divergentes de las normas pueden llevar a prácticas inconsistentes en el ejercicio del control político. La falta de uniformidad puede generar desigualdades en la fiscalización y complicar la implementación de medidas correctivas. Así, al permitir que la Sala de Consulta y Servicio Civil emita conceptos sobre cuestiones relacionadas con el control político, se establecerán criterios uniformes y coherentes. Esto garantizará que las acciones del Congreso se ajusten a una interpretación legal uniforme, reduciendo el riesgo de decisiones contradictorias o arbitrarias.</p> <p>Lo anterior produce un mayor fortalecimiento del Sistema de Equilibrio de Poderes que en una democracia, es fundamental para prevenir abusos y garantizar la adecuada supervisión del poder ejecutivo. El Congreso, al ejercer control político, actúa como un contrapeso esencial y al asignarle a la Sala de Consulta y Servicio Civil el rol de atender consultas de los congresistas fortalecerá el sistema de equilibrio de poderes. La sala, al ofrecer asesoramiento jurídico, permitirá que el Congreso ejecute su función de control con mayor eficacia y dentro del marco legal, protegiendo así el equilibrio entre los poderes del Estado.</p>	<p>Otro beneficio respecto a la nueva función que se le busca asignar a la sala es la protección de los Derechos Fundamentales y Principios Constitucionales, esto toda vez que el ejercicio del control político debe respetar los derechos fundamentales de los funcionarios y las garantías constitucionales por lo que la ambigüedad en las normas puede llevar a prácticas que vulneren estos derechos. Así, la intervención de la Sala de Consulta y Servicio Civil en las consultas de los congresistas garantizará que el control político se realice de manera que respete los derechos y principios constitucionales. Esto ayudará a evitar vulneraciones a los derechos fundamentales durante los procesos de fiscalización y rendición de cuentas.</p> <p>Por otro lado, el ejercicio del control político puede implicar el uso intensivo de recursos y la realización de procedimientos complejos que pueden verse afectados por la falta de claridad normativa, así, al contar con la orientación de la Sala de Consulta y Servicio Civil, el Congreso podrá optimizar el uso de sus recursos al realizar un control más dirigido y fundamentado. Esto reducirá la posibilidad de procedimientos ineficaces y permitirá una gestión más eficiente de los recursos dedicados al control político.</p> <p>Es entonces como la propuesta de incorporar en el proyecto de ley la capacidad de la Sala de Consulta y Servicio Civil para atender consultas de congresistas en relación con el control político fortalecerá el marco normativo, garantizará la coherencia en la aplicación de las leyes, y protegerá los derechos fundamentales. Esta medida no solo optimizará el ejercicio del control político, sino que también contribuirá al equilibrio de poderes, la protección de derechos, y la eficiencia en la administración pública, promoviendo una mayor confianza en las instituciones democráticas del país.</p>
<p>II.3. BREVE MARCO NORMATIVO DEL PROYECTO</p> <p>Constitucionalmente, la competencia para presentar el presente proyecto de ley se encuentra en el numeral 1° del artículo 150 constitucional, pues es este el que le asigna al congreso la facultad para reformar la ley 1437 de 2011.</p> <p><i>"ARTÍCULO 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Interpretar, reformar y derogar las leyes. 2. Expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones. (...)" <p>El tipo trámite del presente proyecto de ley será la de ley ordinaria, pues aunque busca modificar parcialmente una pequeña disposición del Código de Procedimiento Administrativo – ley 1437 de 2011 – no se hace necesario presentarse como ley estatutaria.</p> <p>Respecto a lo anterior, la H. Corte Constitucional en sentencia C-037 de 1996 manifestó que "(...) no todo aspecto que de una forma u otra se relacione con la administración de justicia debe necesariamente hacer parte de una ley estatutaria (...)"</p> <p>En el mismo sentido, el máximo tribunal constitucional en Sentencia C-126 de 2006, manifestó que resulta "absurdo de someter cualquier modificación o reforma de códigos o leyes ordinarias referentes a la administración de justicia al rigor del trámite propio de las leyes estatutarias, con lo cual se vaciaría de contenido la facultad propia del legislador de expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones (CP. art. 150-2), afectando gravemente la función legislativa y, en consecuencia la eficacia y eficiencia de la administración de justicia".</p> <p>Para el caso en específico, la misma Corte Constitucional se ha manifestado sobre la posibilidad de modificar el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo – ley 1437 de 2011- mediante ley ordinaria, esto cuando en la Sentencia C-180 de 2006 indicó que "el Congreso podía perfectamente expedir una ley ordinaria para modificar otra de la misma naturaleza, o para derogar disposiciones del Código Contencioso Administrativo, proferido por medio de una ley de la misma categoría".</p>	<p>Es entonces como se encuentra que la jurisprudencia constitucional respecto al procedimiento y tipo de ley para el presente caso en específico contiene un razonamiento lógico y claro de la forma en que se presenta este proyecto de ley es constitucionalmente correcto sin temor a configurar una posible inconstitucionalidad de la ley por constituirse un vicio de trámite.</p> <p>Ahora, la función constitucional atribuida a la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado es la de servir como órgano consultor del Gobierno, esto según el numeral 3° artículo 237 constitucional.</p> <p><i>"ARTÍCULO 237. Son atribuciones del Consejo de Estado:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> (...) 3. Actuar como cuerpo supremo consultivo del Gobierno en asuntos de administración, debiendo ser necesariamente oído en todos aquellos casos que la Constitución y las leyes determinen. (...)" <p>Las disposiciones contenidas en el presente proyecto de ley no se tornan inconstitucionales toda vez que el proyecto de ley propone que el sujeto que realice directamente la consulta congresional es el gobierno nacional mediante el Ministerio de Justicia y del Derecho, es decir, no se hace necesario modificar la disposición constitucional toda vez que se conserva la legitimación en la causa por activa.</p> <p>II.4. IMPACTO FISCAL</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>"ARTÍCULO 7. ANÁLISIS DEL IMPACTO FISCAL DE LAS NORMAS. 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> <p><i>Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.</i></p>

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.

Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces.

Se considera que el presente proyecto de ley no genera impacto fiscal que implique una modificación en el marco presupuestal, dado que no establece gasto adicional para el Gobierno Nacional, además de no plantearse cambios en la fijación de las rentas nacionales o generar nuevos costos fiscales, así como tampoco compromete recursos adicionales del Presupuesto General de la Nación.

II.5. RELACIÓN DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

La radicación, discusión y votación del presente proyecto de ley no genera conflictos de interés, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992, modificado por el artículo 1º de la Ley 2003 de 2019, toda vez que cualquier beneficio o carga en el que pueda existir un eventual interés coincide o se fusiona con los intereses del electorado, dado el carácter de general de aquellos.

Para esto, la segunda parte del artículo 286 de la ley 5ª de 1992 expone unos casos en específico en la cual la misma ley entiende que no existe conflicto de intereses:

ARTÍCULO 286. RÉGIMEN DE CONFLICTO DE INTERÉS DE LOS CONGRESISTAS.

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

- 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.
b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.

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 normalidad vigente.

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.

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. (...).

No obstante a lo anterior, se debe precisar que los conflictos de interés son personales y es facultad de cada congresista evaluarlos.

De los Honorables Congresistas,

Table with 3 columns and 4 rows containing names and signatures of congress members: Jhon Jairo Berrío López, Olmes de Jesús Echeverría de la Rosa, Alexander Barin Silva, etc.

Administrative stamp with date '25 de Septiembre de 2024', project number '349', and signatures of Jhon Jairo Berrío, Olmes Echeverría, Alexander Guain, and others.

PROYECTO DE LEY NÚMERO 350 DE 2024 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 2033 del 2020 y se crea el Fondo de Transporte Escolar Rural (Fontrer) y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY No de 2024 CÁMARA

“Por medio de la cual se modifica la ley 2033 del 2020 y se crea el Fondo de Transporte Escolar Rural FONTRER y se dictan otras disposiciones”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. Modificar la ley 2033 del 2020 de transporte escolar rural para amparar a los municipios categoría 4, 5 y 6 en la flexibilización de requisitos. Además, crea el Fondo de Transporte Escolar Rural –FONTRER- a fin de tener financiación permanente para el Transporte en las zonas apartadas y en los lugares cuyo funcionamiento depende de la oferta pública a través de los municipios que no tienen capacidad suficiente para su contratación y prestación ni cuentan con las condiciones para cumplir la normatividad estricta del transporte escolar.

Artículo 2. Modifíquese el artículo 2 de la ley 2033 del 2020 el cual quedará así:
ARTÍCULO 2. Criterios de focalización. Los municipios focalizados para la aplicación de la presente Ley son aquellos que cumplan al menos uno de los siguientes criterios:
 1. Municipios en los que no se cuente con empresas de servicio público de transporte especial legalmente constituidas y habilitadas.
 2. Municipios en los que las condiciones geográficas, económicas o sociales, étnicas u otras propias del territorio no permitan el uso de medios de transporte automotor.
 3. Municipios declarados con zonas de difícil acceso de conformidad con los lineamientos del Ministerio de Educación.
4. Municipios de 4, 5 o 6 categoría que se encuentren en imposibilitados de cumplir con los lineamientos dados por el ministerio de transporte o la ley en materia económica, vial, de competencia u otros factores relacionados con la contratación y prestación del servicio.

Artículo 5. Adiciónese un parágrafo 8 al artículo 240 del Estatuto tributario el cual quedará así:

PARÁGRAFO 8o. Las instituciones financieras deberán liquidar unos puntos adicionales al impuesto de renta y complementarios durante los siguientes periodos gravables:

1. Para el año gravable 2026, adicionales, de cuatro (4) puntos porcentuales sobre la tarifa general del impuesto, siendo en total del treinta y seis por ciento (38%).
2. Para el año gravable 2027, adicionales, de tres (3) puntos porcentuales sobre la tarifa general del impuesto, siendo en total del treinta y cuatro por ciento (37%).
3. Para el año gravable 2028, adicionales, de tres (3) puntos porcentuales sobre la tarifa general del impuesto, siendo en total del treinta y tres por ciento (36%).

Los puntos adicionales de los que trata el presente parágrafo solo son aplicables a las personas jurídicas que, en el año gravable correspondiente, tengan una renta gravable igual o superior a 120.000 UVT.

La sobretasa de que trata este parágrafo está sujeta, para los tres periodos gravables aplicables, a un anticipo del ciento por ciento (100%) del valor de la misma, calculado sobre la base gravable del impuesto sobre la renta y complementarios sobre la cual el contribuyente liquidó el mencionado impuesto para el año gravable inmediatamente anterior. El anticipo de la sobretasa del impuesto sobre la renta y complementarios deberá pagarse en dos cuotas iguales anuales en los plazos que fije el reglamento.

Con el fin de contribuir a los derechos a la educación y seguridad de los niños y niñas, el recaudo por concepto de la sobretasa de que trata este parágrafo se destinará al fondeo del Fondo de Transporte Escolar Rural. El Gobierno nacional determinará las condiciones y la forma de asignación de los recursos recaudados”

Artículo 3. Fondo de Transporte Escolar Rural- FONTRER- El Fondo de Transporte Escolar Rural- FONTRER-, funcionará como un fondo cuenta administrado por el Ministerio de Transporte.

El objeto del Fondo de Transporte Escolar Rural- FONTRER- será la coordinación, articulación y focalización de las diferentes fuentes de recursos para financiar el transporte escolar para las zonas rurales del país, las apartadas y de los municipios categoría 4, 5 y 6 que requieran apoyo de la nación para brindar el servicio de transporte para los estudiantes de preescolar, primaria, secundaria y media.

El Fondo de Transporte Escolar Rural- FONTRER- contará con un Comité de Administración, cuya integración y funciones se determinarán por el Gobierno nacional, para lo cual contará con un plazo de seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley; y sus recursos se administrarán en una subcuenta.

Los recursos del Fondo de Transporte Escolar Rural- FONTRER- estarán constituidos por aportes directos del presupuesto general de la nación que no podrá ser inferior al 5% del presupuesto del ministerio de transporte en cada vigencia. Para completar dicha cantidad se podrán afectar a consideración del ministerio de hacienda las asignaciones de las demás entidades del orden nacional.

Los recursos del Fondo de Transporte Escolar Rural- FONTRER- incluidos sus rendimientos financieros, se utilizarán para financiar la operación y contratación del transporte escolar rural tales como salarios, adquisición de vehículos, pago de seguros, adquisición de equipos de seguridad.



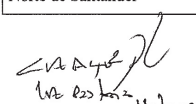
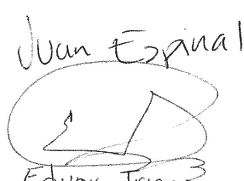

No se podrán financiar vías a través del Fondo de Transporte Escolar Rural- FONTRER-.

Artículo 4. Dispersión de los recursos del Fondo de Transporte Escolar Rural- FONTRER- Los recursos del Fondo de Transporte Escolar Rural- FONTRER- serán girados directamente a los municipios posterior aprobación de proyectos y postulaciones de los interesados por el ministerio del trabajo.

En ningún caso se girará a las gobernaciones o entidad territorial distinta a la municipal. **Parágrafo.** El acceso a los recursos de fondo será con giro al municipio incluso para aquellos municipios no certificados.

Artículo 6. Vigencia. La presente ley rige a partir de su sanción y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

 ÓSCAR VILLAMIZAR MENESES Representante a la Cámara por Santander	 CARLOS EDWARD OSORIO AGUIAR Representante a la Cámara Departamento del Tolima
 H.R. YENCIA SUGÉIN ACOSTA INFANTE Representante a la Cámara Departamento del Amazonas	 ÓSCAR DARÍO PÉREZ PINEDA Representante a la Cámara por Antioquia Partido Centro Democrático
 JHON JAIRO BERRIO LÓPEZ Representante a la Cámara Departamento de Antioquia	 YULIETH ANDREA SÁNCHEZ Representante a la Cámara


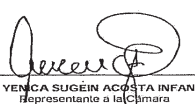

<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">  JUAN FELIPE CORZO ÁLVAREZ Representante a la Cámara Norte de Santander </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">  HUGO DANILLO LOZANO PIMIENTO Representante a la Cámara por Vaupés </div> </div> <div style="margin-top: 20px;">    </div>	<p style="text-align: center;">EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:</p> <p>I. JUSTIFICACIÓN</p> <p>El presente proyecto de ley pretende darle una solución real al problema del transporte escolar en Colombia. Ya que como bien lo dejó claro la ley 2033 del 2020, la normatividad para transportar estudiantes fue pensada en su implementación desde las ciudades y una oferta educativa con el músculo financiero para cumplir con los estándares de seguridad que si bien, son importantes, en muchos municipios del país, cuya mayoría son de 6 categoría no tienen la capacidad financiera, ni la accesibilidad a los bienes para cumplir dichos estándares.</p> <p>Por lo que en este proyecto se reconoce la situación económica, vial, contractual y de disponibilidad de bienes y servicios de la inmensa mayoría del país y se brindan soluciones a nivel presupuestal pero también de adaptación normativa.</p> <p>II. CONTENIDO</p> <p>El proyecto contiene 5 artículos incluida la vigencia. Se centra en dos temas principales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La modificación de la ley 2033 de 2020 que amplía la excepción otorgada por el ministerio de trabajo para ampliar y flexibilizar las formas de contratación y prestación de servicio de transporte escolar para zonas de difícil acceso y que puedan aplicar también municipios de 4, 5 y 6 categoría que por razones propias de estos no puedan contratar en las mismas condiciones que las grandes ciudades. 2. La creación de un fondo dedicado a recaudar y financiar los gastos del transporte escolar para los municipios de 4, 5 y 6 categoría puedan contar con recursos suficientes para la contratación y operación del transporte escolar sin que esto incluya las vías que están por fuera de la competencia del fondo.
<p>Este fondo a cargo del ministerio del trabajo debe financiarse con recursos del presupuesto y su giro debe hacerse directamente a los municipios sin que medie el departamento.</p> <p>III. MARCO NORMATIVO</p> <ul style="list-style-type: none"> • CONSTITUCIÓN POLÍTICA <p>El artículo 13 de la Constitución Política a sus voces indica:</p> <p><i>“ARTICULO 13. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.</i></p> <p><i>El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados.</i></p> <p><i>El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.”</i> Negrilla propia</p> <p>Asimismo, la sentencia T-008 del 2016 amparando los derechos de los niños, niñas y adolescentes a la educación y sus derechos prevalentes dentro de las Constitución tocó el tema del transporte escolar para niños campesinos estableciendo que:</p> <p><i>“Una entidad territorial de orden departamental o municipal vulnera los derechos fundamentales a la educación e igualdad de niños, niñas y adolescentes que residen en zonas rurales del país al no proveer el servicio de transporte con el fin de que los estudiantes pueden continuar sus estudios de básica secundaria en una institución ubicada en el casco urbano de un determinado municipio, sometiendo a los alumnos a largas horas de camino para llegar hasta sus escuelas, lo cual no cumple con la accesibilidad material del derecho a la educación, teniendo en cuenta la localización geográfica de su residencia. Incumpliendo con su obligación de adoptar medidas deliberadas y concretas orientadas a hacer la enseñanza</i></p>	<p><i>accesible tanto desde el punto de vista físico como económico con el fin de superar el problema que comporta el desplazamiento diario de los estudiantes.”</i> Negrilla propia.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ley 715 de 2001. Sistema General de Participación <p>En su artículo 15 establece la autorización de las entidades territoriales para la inversión en transporte escolar siempre que se haya cubierto los costos de la prestación del servicio educativo, lo que ha permitido una relegación sistémica del servicio de transporte. El parágrafo 2 de la norma indica:</p> <p><i>PARÁGRAFO 2. Una vez cubiertos los costos de la prestación del servicio educativo, los departamentos, distritos y municipios destinarán recursos de la participación en educación al pago de transporte escolar cuando las condiciones geográficas lo requieran para garantizar el acceso y la permanencia en el sistema educativo de niños pertenecientes a los estratos más pobres.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Decreto 1079 de 2015 <p>Se trata del reglamento único de transporte en sus diferentes modalidades que no solo es un decreto compilatorio sino del establecimiento de las normas general sectoriales dentro de las que se encuentra las modalidades <i>“transporte especial”</i> siendo el escolar uno de ellos.</p> <p>La sección 10 del decreto regula en particular el transporte escolar público y privado en lo que tiene que ver con:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Identificación de los vehículos utilizados para el transporte de estudiantes. ✓ Verificación técnica y operativa aplicable al transporte escolar. ✓ Obligaciones de los establecimientos educativos. ✓ Obligaciones del Ministerio de Educación y de las Secretarías de Educación. ✓ Capacitación a conductores.





<p>✓ Requisitos para conducir. ✓ Obligatoriedad de los seguros.</p> <p>Además, la subsección 1 establece el transporte escolar para municipios con población inferior a 30.000 habitantes que permite hacer de alguna forma menos exigente la prestación del servicio.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ley 2033 de 2020 <p>Estableció la excepción a la prestación del servicio para permitir su flexibilización para las zonas de difícil acceso y zonas rurales para los siguientes municipios:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Municipios en los que no se cuente con empresas de servicio público de transporte especial legalmente constituidas y habilitadas. 2. Municipios en los que las condiciones geográficas, económicas o sociales, étnicas u otras propias del territorio no permitan el uso de medios de transporte automotor. 3. Municipios declarados con zonas de difícil acceso de conformidad con los lineamientos del Ministerio de Educación. <ul style="list-style-type: none"> • Decreto 746 de 2020 <p>Reglamentó lo dispuesto en la ley 2033 del 2020 dando espacio con respecto a las zonas diferenciales para el transporte escolar, la competencia y las características que deben tener los reglamentos de las zonas exceptuadas por la ley.</p> <p>IV. SITUACIÓN DEL TRANSPORTE ESCOLAR EN COLOMBIA</p> <p>En abril del 2024 la defensoría del pueblo reveló el informe sobre situación educativa en las zonas rurales de Colombia mantienen unas brechas enormes con respecto a las ciudades que han impedido mejorar el desempeño académico de los estudiantes y</p>	<p>disminuir la deserción escolar que de acuerdo con el ministerio de educación en el caso de la ruralidad equivale al 10.9% y en el caso de las ciudades al 2.5%.</p> <p>Aseguró la defensoría que de las entrevistas que realizaron en las instituciones educativas el 84,93% manifestaron inconvenientes con la infraestructura, el 36,98% por la cobertura del PAE y el 38,35% “por el estado de abandono y precariedad de las instalaciones y su dotación, seguido del escaso o nulo mantenimiento de los vehículos utilizados para el transporte escolar”</p> <p>Es importante resaltar que en Colombia del total de los 1103 municipios el 92,8% corresponden a municipios de 4, 5 y 6 categoría cuyos ingresos dependen casi en su totalidad de lo que les corresponde vía transferencia departamental o nacional con pocas posibilidades de generar recursos propios por factores como déficit de conectividad, bajo desarrollo económico y baja diversificación del PIB interno municipal. Por lo que en cumplimiento de la ley del Sistema General de participaciones estos municipios deben solucionar primero lo relativo a la prestación directa del servicio de educación y luego invertir en transporte escolar lo que ha resultado en una relegación sistemática del servicio de transporte o disminución en los estándares educativos por las limitaciones presupuestales vs. La demanda en los servicios.</p> <p>El DANE en el 2022, en el reporte sobre calidad de vida entregó la cifra sobre transporte escolar, en el que estableció que en Colombia el 61.4% de los niños se deben desplazar a pie a los colegios, lo que implicó un aumento del 5% en relación con el 2020. Y solo tomando en cuenta las zonas rurales, la cifra de niños que se transportan a pie era del 65.4%.</p> <p>Los departamentos con mayor cantidad de niños que se transportan a pie son:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Guainía con el 78,4% ✓ Chocó con el 76,8% ✓ Bolívar con el 75,7% ✓ Vichada con el 75,5%.
<p>El transporte escolar rural se ha tomado en un problema para los municipios pues los requisitos de prestación pues según el decreto único de transporte aun para los municipios de menos de 30.000 personas se les exigen requisitos generales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los vehículos que transporten estudiantes con discapacidad, tanto de centros educativos o centros de educación especial, deben contar con asientos y cinturones de seguridad adecuados, que garanticen el transporte seguro. De igual forma, deben contar con espacio en los sectores adyacentes a las puertas de ingreso y deberán prever un lugar para el acceso y transporte de sillas de ruedas, muletas u otros equipos que faciliten la movilidad de los pasajeros y adultos acompañantes. • Los vehículos dedicados a este servicio deberán llevar un adulto acompañante, quien deberá tener experiencia o formación relacionada, debidamente acreditada, en el funcionamiento de los mecanismos de seguridad del vehículo, tránsito, seguridad vial y primeros auxilios. • Destinar los espacios internos del establecimiento con acceso vehicular, al ascenso y descenso de los vehículos de transporte escolar. • Los establecimientos educativos para la prestación del servicio privado de transporte escolar deben adquirir las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual. <p>Y aun tomando en cuenta la situación de los municipios se les exige que cumplan con:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En los municipios con población total hasta de treinta mil (30.000) habitantes, donde no existan empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, el transporte escolar podrá ser prestado por empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto o colectivo municipal legalmente 	<p>constituidas y habilitadas, cumpliendo todas las condiciones exigidas para el transporte escolar.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT- y certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigentes. • Certificación del sistema de comunicación bidireccional entre el contratante del servicio y el conductor del vehículo. • El servicio escolar en vehículos particulares podrá prestarse en automóvil, microbús, campero, camioneta, buseta y bus, cuya antigüedad no podrá superar los diez (10) años de edad; edad máxima de la que se exceptúan los camperos destinados al transporte escolar rural. En el evento en que se cumpla la edad del vehículo, el propietario o locatario podrá renovarlo por uno de menor edad. En todo caso, el término se contará a partir de la fecha del registro inicial. <p>Además, frente a las condiciones del vehículo el artículo 2.2.1.6.10.1.5 establece que:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. El conductor del vehículo debe portar el permiso expedido por la autoridad competente. 2. En ningún caso se admitirán pasajeros de pie. 3. Cada pasajero ocupará un (1) puesto. 4. El número de ocupantes del vehículo no debe superar la capacidad establecida en la licencia de tránsito. 5. Los estudiantes deberán ir acompañados de un adulto durante la prestación del servicio.

<p>6. El conductor debe disponer de un sistema de comunicación bidireccional, el cual debe ser conocido por los padres de familia y el establecimiento educativo, que deberá cumplir con las condiciones que para el efecto determine el Ministerio de Transporte.</p> <p>7. Mantener vigente las pólizas de seguros contemplados en el presente Capítulo.</p> <p>8. En ningún caso los vehículos de transporte escolar podrán transitar a velocidades superiores a 60 kilómetros por hora, durante la prestación de este servicio.</p> <p>9. Por ningún motivo se deben transportar simultáneamente estudiantes y carga.</p> <p>10. En el platón de las camionetas doble cabina bajo ninguna circunstancia se podrán transportar escolares.</p> <p>11. La parte posterior de la carrocería del vehículo deberá pintarse con franjas alternas de 10 centímetros de ancho en colores amarillo y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 60 centímetros.</p> <p>Como es evidente, aun para estos municipios, el cumplimiento de esos requisitos resulta costoso en lo que tiene que ver con la contratación, el tipo de vehículos requerido, salarios de los conductores y persona responsable, adquisición de seguros, adaptación de infraestructura para recepción de los vehículos, recursos con los que no cuentan y contratar sin requisitos implica la comisión de delitos por lo que termina el servicio aún más relegado en el tiempo.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Acerca de la sobretasa <p>Al respecto, la Corte Constitucional, mediante sentencia C-057 del 2021 declaró la exequibilidad de la sobretasa argumentando que:</p>	<p><i>"(...) al establecer la sobretarifa cuestionada, el Legislador sí tuvo en cuenta la capacidad contributiva de las entidades financieras, con lo que descartó que la sobretarifa se hubiera establecido en atención a la actividad económica de estas o al crecimiento económico del sector financiero. Además, determinó que, para efectos tributarios, las entidades financieras gozan de algunos beneficios tributarios con los que no cuentan las demás sociedades comerciales, por lo que no son sujetos comparables. Por otro lado, la Corte aclaró que, en gracia de discusión, la disposición superaría el examen de proporcionalidad.</i></p> <p><i>(...) la Sala Plena concluyó que la norma acusada constituye una excepción a la prohibición de establecer rentas nacionales de destinación específica. Para tales fines, tuvo en cuenta que la financiación de carreteras y vías de la Red Vial Terciaria es compatible con el sentido social del Estado y contribuye a la implementación del Acuerdo de Paz. Consideró que la financiación de carreteras y vías de la Red Vial Terciaria promueve la prosperidad general, e igualmente contribuye a mejorar la calidad de vida de la población, la superación de la pobreza y la distribución equitativa de las oportunidades y la participación en los beneficios del desarrollo."</i></p> <p>Así las cosas, esta sobre tasa no solo es viable constitucionalmente, sino que la misma corte en concordancia con el espíritu del legislador de la época coincidieron con la necesidad primaria de buscar la financiación, en ese caso para de las vías terciarias que implica el cumplimiento del bienestar general, la concreción de la igualdad material para la población y la construcción de paz y, en este caso para los derechos de niños y niñas.</p> <p>V. ALGUNOS CASOS EJEMPLO</p> <ul style="list-style-type: none"> • El 23 de mayo del 2024 en Barrancabermeja se suspendió el servicio de transporte escolar por falta de recursos económicos que evitaron la renovación de los contratos, por lo que los padres deben asumir el costo adicional del transporte.¹ <p><small>¹ https://www.bluradio.com/regiones/santanderes/por-falta-de-recursos-economicos-suspendieron-el-transporte-escolar-en-barrancabermeja-rg10</small></p>
<ul style="list-style-type: none"> • El 14 de mayo del 2024, se reveló como en Pamplona- Norte de Santander, a causa del cierre de una escuela por malas condiciones hace más de 6 años los niños de las veredas deben caminar más de una hora y media para poder llegar al colegio más cercano.² • El 8 de marzo del 2024, en los municipios de El Banco y Guamal más de 500 personas se movilizaron por la falta de transporte escolar ya que los niños tienen que caminar kilómetros para llegar al colegio o acudir a transporte en motos que los cobra hasta \$10.000 por recorrido, para familias pobres, esto es insostenible.³ • El 29 de febrero del 2024, en el municipio de Sabana de Torres, padres de familia iniciaron una protesta ya que en el Colegio El Tagui, más de 35 niños deben caminar más de una hora para llegar al colegio.⁴ • El 24 de febrero del 2024, la alcaldía de Sincelajo decidió donar a los niños bicicletas para transportarse a los colegios para suplir la falta de transporte escolar vehicular sobre todo para los niños de las veredas.⁵ Lo anterior, per se no es una medida negativa. Sin embargo, resulta desigual que estos niños deban transportarse en bicicleta bajo las condiciones climáticas de Sincelajo y niños en otras ciudades y otras condiciones económicas puedan viajar cómodos en rutas. <p><small>² https://www.noticiasrcn.com/colombia/fa-luchia-de-ninos-caminan-una-hora-y-media-para-ir-a-la-escuela-en-pamplona-694447</small></p> <p><small>³ https://www.noticiasrcn.com/colombia/estudiantes-se-cansaron-y-protestaron-por-falta-de-transporte-escolar-para-tomar-sus-clases-467104</small></p> <p><small>⁴ https://www.vanguardia.com/santander/barrancabermeja/2024/02/29/padres-de-familia-protestan-en-sabana-de-torres-por-falta-de-transporte-escolar/</small></p> <p><small>⁵ https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/estudiantes-de-la-zona-rural-de-sincelajo-asisten-a-clases-en-bicicletas-858270</small></p>	<ul style="list-style-type: none"> • En la Guajira, el 10 de diciembre del 2023 se dio cuenta sobre las más de dos horas a pie que deben caminar los niños en la zona fronteriza con Venezuela para llegar al colegio.⁶ • El 13 de mayo del 2023 más de 180 estudiantes y familias del corregimiento de El Remanso en Manizales protestaron por la falta de transporte escolar para las veredas que ocasionó la inasistencia del 40% de los estudiantes de secundaria y el 90% de primaria.⁷ • El 4 de agosto de 2023, estudiantes de la zona de San Jorge y La Mojana en Sucre protestaron por la falta de transporte escolar que tenía a más de 500 estudiantes en vilo para asistir al colegio.⁸ • El 30 de mayo del 2023, 425 niños se quedaron sin transporte lo que implicó que muchos tuvieran que caminar por horas para llegar al colegio o simplemente no asistir. Lo anterior se provocó porque Risaralda, siendo capital del departamento no tuvo más recursos para contratar el servicio, situación similar vive Valledupar con más 200 niño.⁹ • El 17 de agosto de 2022, la gobernación del Quindío reveló la preocupación sobre la deserción escolar en municipios como Quimbaya y Calarcá debido a la falta de transporte escolar para los estudiantes de las veredas con una reducción de estudiantes en clase que llegaba casi al 35%¹⁰ <p>VI. IMPACTO FISCAL</p> <p><small>⁶ https://elpais.com/america-colombia/2023-12-11/el-sacrificio-para-llegar-a-la-escuela-en-la-guajira-dos-horas-de-camino-entr-e-la-maleza.html</small></p> <p><small>⁷ https://www.lapatria.com/informe-especial/sin-transporte-escolar-todo-sale-carro-en-la-ic-la-trinidad-en-zona-rural-de</small></p> <p><small>⁸ https://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/estudiantes-en-sucre-luchan-por-un-transporte-escolar-793109</small></p> <p><small>⁹ https://www.ndionacional.co/noticias-colombia/por-que-en-risaralda-caldas-ninos-estian-sin-transporte-escolar-rural</small></p> <p><small>¹⁰ https://www.infobae.com/colombia/2024/07/09/mas-de-200-ninos-no-pueden-asistir-a-clases-en-valledupar-por-falta-de-transporte/</small></p> <p><small>¹⁰ https://180grados.digital/25597/desercion-de-estudiantes-rurales-por-falta-de-transporte-escolar-en-el-quindio/</small></p>

El presente proyecto si tiene impacto fiscal y requiere que el gobierno nacional destine recursos para la institucionalidad que se crea para el Fondo de Transporte Escolar Rural y su fondeo mediante recursos del presupuesto general de la nación con un monto mínimo de asignación.
 Si bien este es un proyecto de iniciativa congresional, solicitamos que el ministerio de hacienda tome las medidas para hacer realidad este fondo que va a permitir una educación y transporte más igualitaria para los niños de las zonas rurales que hoy son los más afectados por la falta de recursos y que se traduce en deserción escolar.

De los Honorables Congresistas,

<p>ÓSCAR VILLAMIZAR MENESES Representante a la Cámara por Santander</p>	 <p>CARLOS EDWARD OSORIO AGUIAR Representante a la Cámara Departamento del Tolima</p>
 <p>HR. YENICA SUGÉIN ACOSTA INFANTE Representante a la Cámara Departamento del Atlántico</p>	 <p>ÓSCAR DARÍO PÉREZ PINEDA Representante a la Cámara por Antioquia Partido Centro Democrático</p>

 <p>JHON JAIRÓ BERRIO LÓPEZ Representante a la Cámara Departamento de Antioquia</p>	 <p>YULIETH ANDREA SÁNCHEZ Representante a la Cámara</p>
 <p>JUAN FELIPE CORZO ÁLVAREZ Representante a la Cámara Norte de Santander</p>	 <p>HUGO DANIEO LOZANO PIMIENTO Representante a la Cámara por Vaupés</p>

Signature: Juan Espinal
Signature: Eduar Triana
Signature: Fredy Gama
Signature: Lina Gama

CAMARA DE REPRESENTANTES SECRETARÍA GENERAL

El día 25 de Septiembre del año 2024

Ha sido presentado en este despacho el Proyecto de Ley X Acto Legislativo

No. 350 Con su correspondiente Exposición de Motivos, suscrito Por: HR Oscar Villamizar y bancada del Centro Democrático

SECRETARÍA GENERAL

CONTENIDO

Gaceta número 1627 - Miércoles, 2 de octubre de 2024

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY	Págs.
Proyecto de Ley número 348 de 2024 Cámara, por medio de la cual se exonera del pago de impuestos a los vehículos automotores a cargo de los Bomberos de Colombia.....	1
Proyecto de Ley número 349 de 2024 Cámara, por medio de la cual se modifica parcialmente el artículo 112 de la Ley 1437 de 2011	9
Proyecto de Ley número 350 de 2024 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 2033 del 2020 y se crea el Fondo de Transporte Escolar Rural (Fontrer) y se dictan otras disposiciones.....	13