



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - Nº 1046

Bogotá, D. C., viernes, 20 de agosto de 2021

EDICIÓN DE 25 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA NÚMERO 014 DE 2021 CÁMARA

por medio del cual se amplía el horario de la jornada electoral del año 2022 con el fin de prevenir y mitigar el impacto del COVID-19.

Bogotá D.C. agosto de 2021

Doctor

JULIO CESAR TRIANA QUINTERO

Presidente

COMISIÓN PRIMERA

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Ciudad

Respetado Presidente:

En cumplimiento del encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el Artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedo a rendir informe de ponencia para primer debate del Proyecto de Ley Estatutaria No. 014 de 2021 Cámara "Por medio del cual se amplía el horario de la jornada electoral del año 2022 con el fin de prevenir y mitigar el impacto del COVID-19". El Informe de Ponencia se rinde en los siguientes términos:

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El Proyecto de Ley No. 014 de 2021 Cámara "Por medio del cual se amplía el horario de la jornada electoral del año 2022 con el fin de prevenir y mitigar el impacto del COVID-19", es de iniciativa congresional y se radicó ante la Cámara de Representantes el 20 de julio de 2021, por los Honorables Representantes Juan Carlos Wills Ospina, Buenaventura León León, Armando Antonio Zabarain de Arce, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón y Diela Liliána Benavides Solarte.

La iniciativa legislativa fue publicada en la Gaceta del Congreso N° 938 de 2021.

El 10 de agosto de 2021, la Mesa Directiva de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes, designo como ponente al Suscrito Buenaventura León León - C.

II. OBJETO DEL PROYECTO

Ampliar la jornada de votaciones de manera transitoria y solo para las elecciones del año 2022, iniciando a las 06:00 Am y finalizando a las 06:00 Pm, a fin de evitar las aglomeraciones en los puestos de votación.

III. JUSTIFICACIÓN

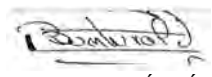
En enero de 2020, la Organización Mundial de la Salud (OMS) declaró el brote de la enfermedad por el nuevo coronavirus SARS-CoV-2 (COVID-19) como una emergencia de salud pública de importancia internacional. En marzo de 2020, caracterizó el COVID-19 como pandemia. Desde entonces la OMS y las autoridades de salud pública de todo el mundo están actuando para contener el brote, que ha implicado desafíos antes impensados para las personas, las comunidades y las instituciones.

Atendiendo a lo anterior, el Instituto Nacional de Salud, a la fecha de radicación de la ponencia para primer debate del proyecto de ley objeto de estudio, establece que desde el inicio de la pandemia se registran en Colombia 4.874.169 casos confirmados por Covid - 19, y 123.688 fallecidos.

Así las cosas, el Gobierno Nacional, ha enfrentado desafíos inéditos en la gestión de la pandemia. Han sido variadas sus posiciones para tratar de disminuir la exposición comunitaria, llegando incluso a establecer una cuarentena obligatoria, siendo el aislamiento y las medidas de bioseguridad, las principales estrategias de cuidado para evitar la exposición y contagio del Covid - 19, seguido del proceso de inmunización que se está llevando a cabo en el territorio Nacional.

Teniendo en cuenta que los porcentajes del proceso de inmunización aun no ascienden al 50% de la población colombiana y al temor que puede generar las aglomeraciones en los puestos de votación, consideramos pertinente ampliar la jornada electoral para las elecciones que se van a llevar a cabo en el 2022, pues según el resumen del Instituto Internacional para la Democracia y la Asistencia Electoral (IDEA) sobre el **impacto del COVID-19 en las elecciones**, se tiene que al menos 18 países de ALC celebraron elecciones (nacionales o subnacionales) durante el COVID-19, incluidas las elecciones presidenciales en Bolivia, República Dominicana y, más recientemente, Ecuador. En algunos casos, estas elecciones tuvieron que posponerse (al menos una vez) y se tuvieron que introducir medidas especiales de seguridad. Si bien cada país adoptó su propio enfoque para celebrar elecciones seguras durante el COVID-19, las medidas típicas incluyeron el uso de mascarillas faciales, distanciamiento social, controles de temperatura, desinfección y uso único de lápices de votación.

Algunos países también aumentaron el número de colegios electorales, ampliaron el horario de votación, ofrecieron colegios electorales móviles o hicieron adaptaciones para la votación anticipada o la votación prioritaria para ciertos

<p>grupos en riesgo. Sin embargo, en algunos países, las medidas sanitarias, como los requisitos de cuarentena para quienes dieron positivo por el virus o los que habían viajado recientemente, dieron como resultado la privación del derecho al voto de los votantes en cuarentena en los casos en que no se establecieron acuerdos especiales de votación.</p> <p>Es decir, el COVID-19 puede presentar nuevas barreras para ejercer el derecho a elegir y ser elegido, razón por la cual es necesario adoptar medidas que mitiguen el contagio por Covid -19.</p> <p>En consideración con lo anterior, el objeto del proyecto es Generar condiciones para garantizar el derecho a elegir y ser elegido, simultáneamente mitigando el riesgo de contagio.</p> <p>IV. CONFLICTO DE INTERESES</p> <p>En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley 2003 del 19 de noviembre de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, disposición por medio de la cual se le imparte a los autores y ponentes la obligación de presentar 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, me permito argumentar que:</p> <p>Para que se configure el conflicto de interés es necesario que exista un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista. Sobre este punto, la Ley 2003 de 2019, determina:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 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. c) Beneficio directo: Aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o 	<p>parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.</p> <p>Ese interés, con tales características, ha de ser particular, pues si se tratara del interés general, común a todos, resultaría que los congresistas, todos ellos, en todos los casos, se encontrarían en situación de conflicto. La situación de conflicto resulta, pues, del asunto o materia de que se trate, de las particulares circunstancias del congresista o su cónyuge o compañero o compañera permanente, sus parientes o sus socios, y de su conducta, en cada caso.</p> <p>"...si el interés se confunde con el que asiste a todas las personas o a la comunidad en general, en igualdad de condiciones, no existe conflicto, pues en tal caso estaría actuando en interés de la colectividad y no en el suyo propio"¹.</p> <p>En virtud de lo anterior, es dable argumentar que frente al proyecto de ley objeto de estudio, los Honorables Congresistas no se encuentran en conflicto de intereses, pues se pretende modificar de forma transitoria las condiciones de un derecho electoral que le asiste a la comunidad en general.</p> <p>En la misma línea, la Honorable Corte Constitucional en Sentencia C -1056/12, ha argumentado en lo que atañe específicamente a la situación de los miembros del Congreso, que de conformidad con el numeral 1° del artículo 183 de la Constitución, para que se hagan acreedores a la pérdida de investidura, se ha requerido la presencia de cuatro elementos, unos objetivos y otros subjetivos, a saber:</p> <p>" (...) 1) La participación efectiva del parlamentario en el procedimiento legislativo o en los mecanismos de control; 2) la existencia cierta y demostrable, que de la aprobación de una determinada ley se derivan beneficios morales o económicos para el congresista, sus familiares o sus socios; 3) <u>que el beneficio que persiga o se obtenga con la ley no puede ser catalogado como general, sino de carácter particular</u>, y 4) que el congresista tenga la intención de beneficiar a sus familiares, a sus socios o a sí mismo" (...). (SUBRAYADO FUERA DE TEXTO).</p> <p>Así mismo, "...Para que se configure la causal de pérdida de investidura es necesario haber conformedo el quórum o haber participado el congresista en el debate o votación del asunto". SI EL CONGRESISTA SE RETIRA Y NO VOTA, NO SE CONFIGURA LA CAUSAL</p> <p>¹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sentencia de 10 de noviembre de 2009, radicado No. FI. 01180-00 (Concejera Ponente: Martha Teresa Briceño de Valencia).</p>												
<p>V. PLIEGO DE MODIFICACIONES</p> <table border="1" data-bbox="170 1540 792 2107"> <thead> <tr> <th>ARTÍCULO PROPUESTO EN EL PROYECTO DE LEY</th> <th>ARTICULADO PROPUESTO PAR PRIMER DEBATE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>*Por medio del cual se amplía el horario de la jornada electoral del año 2022 con el fin de prevenir y mitigar el impacto del COVID-19*</td> <td>*Por medio de la cual se amplía el horario de la jornada electoral del año 2022 con el fin de prevenir y mitigar el impacto del COVID-19*</td> </tr> <tr> <td>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto garantizar el derecho a elegir y ser elegido en virtud de la declaración de emergencia por cuenta de la pandemia causada por el COVID-19, ampliando el horario de la jornada electoral con el fin de evitar aglomeraciones que puedan poner en riesgo la salud de los ciudadanos.</td> <td>Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto garantizar el derecho a elegir y ser elegido, <u>ampliando la jornada de votaciones de manera transitoria y solo para las elecciones del año 2022, a fin de prevenir y mitigar el impacto del Covid - 19.</u></td> </tr> <tr> <td>Artículo 2. Transitorio. Para las jornadas electorales del año 2022 las votaciones iniciarán a las seis (6) de la mañana y se cerrarán a las seis (6) de la tarde.</td> <td>Artículo 2. Transitorio. Para Las jornadas electorales del año 2022 las votaciones iniciarán a las 6:00 Am y se cerrarán a las 06:00 Pm.</td> </tr> <tr> <td>Artículo 3 Transitorio. Para las jornadas electorales del año 2022 a las cinco y media (5 y 1/2) de la mañana del día de las elecciones, los ciudadanos designados como jurados de votación se harán presentes en el lugar donde este situada la mesa y procederán su instalación.</td> <td>Artículo 3 Transitorio. Para las jornadas electorales del año 2022, <u>el ingreso a los puestos de votación de los jurados electorales iniciara a las 5:00 Am.</u></td> </tr> <tr> <td>Artículo 4. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</td> <td>Sin modificaciones.</td> </tr> </tbody> </table> <p>VI. PROPOSICIÓN.</p> <p>Considerando los argumentos expuestos y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5 de 1992, presento ponencia favorable y, en consecuencia,</p>	ARTÍCULO PROPUESTO EN EL PROYECTO DE LEY	ARTICULADO PROPUESTO PAR PRIMER DEBATE	*Por medio del cual se amplía el horario de la jornada electoral del año 2022 con el fin de prevenir y mitigar el impacto del COVID-19*	*Por medio de la cual se amplía el horario de la jornada electoral del año 2022 con el fin de prevenir y mitigar el impacto del COVID-19*	Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto garantizar el derecho a elegir y ser elegido en virtud de la declaración de emergencia por cuenta de la pandemia causada por el COVID-19, ampliando el horario de la jornada electoral con el fin de evitar aglomeraciones que puedan poner en riesgo la salud de los ciudadanos.	Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto garantizar el derecho a elegir y ser elegido, <u>ampliando la jornada de votaciones de manera transitoria y solo para las elecciones del año 2022, a fin de prevenir y mitigar el impacto del Covid - 19.</u>	Artículo 2. Transitorio. Para las jornadas electorales del año 2022 las votaciones iniciarán a las seis (6) de la mañana y se cerrarán a las seis (6) de la tarde.	Artículo 2. Transitorio. Para Las jornadas electorales del año 2022 las votaciones iniciarán a las 6:00 Am y se cerrarán a las 06:00 Pm .	Artículo 3 Transitorio. Para las jornadas electorales del año 2022 a las cinco y media (5 y 1/2) de la mañana del día de las elecciones, los ciudadanos designados como jurados de votación se harán presentes en el lugar donde este situada la mesa y procederán su instalación.	Artículo 3 Transitorio. Para las jornadas electorales del año 2022, <u>el ingreso a los puestos de votación de los jurados electorales iniciara a las 5:00 Am.</u>	Artículo 4. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	Sin modificaciones.	<p>solicito a los miembros de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes, dar primer debate al Proyecto de Ley Estatutaria No. 014 de 2021 Cámara "Por medio del cual se amplía el horario de la jornada electoral del año 2022 con el fin de prevenir y mitigar el impacto del COVID-19".</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>BUENAVENTURA LEÓN LEÓN –C Representante a la Cámara</p> <p>VII. Teniendo en cuenta lo anterior, se propone el siguiente articulado.</p> <p>PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA NO. 014 DE 2021 CÁMARA</p> <p>"POR MEDIO DE LA CUAL SE AMPLÍA LA JORNADA ELECTORAL DEL AÑO 2022 CON EL FIN DE PREVENIR Y MITIGAR EL IMPACTO DEL COVID-19"</p> <p>EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA</p>
ARTÍCULO PROPUESTO EN EL PROYECTO DE LEY	ARTICULADO PROPUESTO PAR PRIMER DEBATE												
Por medio del cual se amplía el horario de la jornada electoral del año 2022 con el fin de prevenir y mitigar el impacto del COVID-19	*Por medio de la cual se amplía el horario de la jornada electoral del año 2022 con el fin de prevenir y mitigar el impacto del COVID-19*												
Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto garantizar el derecho a elegir y ser elegido en virtud de la declaración de emergencia por cuenta de la pandemia causada por el COVID-19, ampliando el horario de la jornada electoral con el fin de evitar aglomeraciones que puedan poner en riesgo la salud de los ciudadanos.	Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto garantizar el derecho a elegir y ser elegido, <u>ampliando la jornada de votaciones de manera transitoria y solo para las elecciones del año 2022, a fin de prevenir y mitigar el impacto del Covid - 19.</u>												
Artículo 2. Transitorio. Para las jornadas electorales del año 2022 las votaciones iniciarán a las seis (6) de la mañana y se cerrarán a las seis (6) de la tarde.	Artículo 2. Transitorio. Para Las jornadas electorales del año 2022 las votaciones iniciarán a las 6:00 Am y se cerrarán a las 06:00 Pm .												
Artículo 3 Transitorio. Para las jornadas electorales del año 2022 a las cinco y media (5 y 1/2) de la mañana del día de las elecciones, los ciudadanos designados como jurados de votación se harán presentes en el lugar donde este situada la mesa y procederán su instalación.	Artículo 3 Transitorio. Para las jornadas electorales del año 2022, <u>el ingreso a los puestos de votación de los jurados electorales iniciara a las 5:00 Am.</u>												
Artículo 4. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	Sin modificaciones.												

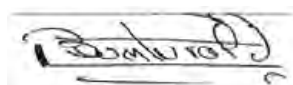
Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto garantizar el derecho a elegir y ser elegido, ampliando la jornada de votaciones de manera transitoria y solo para las elecciones del año 2022, a fin de prevenir y mitigar el impacto del Covid - 19.

Artículo 2. Transitorio. Las jornadas electorales del año 2022 iniciarán a las 6:00 Am y se cerrarán a las 06:00 Pm.

Artículo 3 Transitorio. Para las jornadas electorales del año 2022, el ingreso a los puestos de votación de los jurados electorales iniciara a las 5:00 Am.

Artículo 4. Vigencia. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



BUENAVENTURA LEÓN LEÓN –C
Representante a la Cámara

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 020 DE 2021 CÁMARA

*por la cual se promueve el respeto y la dignificación laboral del talento humano en salud
y se dictan otras disposiciones.*

PONENCIA: PARA PRIMER DEBATE

Proyecto de Ley No. 020 de 2021 Cámara.

"Por la cual se crean ayudas para las personas que conforman el talento humano en salud en ejercicio y otros individuos vinculados a los servicios de salud en el territorio nacional con ocasión de la pandemia derivada del coronavirus Covid-19 y se dictan otras disposiciones"

Palabras clave: Talento Humano en Salud, pandemia, emergencia sanitaria, riesgo, enfermedad, salud.

Instituciones clave: Ministerio de Salud y Protección Social; Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Instituto Nacional de Salud; Ministerio de Defensa Nacional; Superintendencia Nacional de Salud.

I. INTRODUCCIÓN.

El objetivo del presente documento es realizar un análisis detallado del Proyecto de Ley No. 020 de 2021 Senado (de ahora en adelante, "el Proyecto de Ley") para determinar la conveniencia de los cambios propuestos al ordenamiento jurídico colombiano. En otras palabras, se busca determinar si el Proyecto de Ley debe continuar su trámite (con o sin modificaciones) en el Congreso de la República o, por el contrario, debe ser archivado.

La presente Ponencia consta de las siguientes secciones:

- Introducción.
- Trámite y Antecedentes.
- Objeto y contenido del Proyecto de Ley.
- Argumentos de la Exposición de Motivos.
- Marco constitucional y normativo.
- Consideraciones del ponente.
- Pliego de Modificaciones.
- Conclusión.
- Proposición.
- Texto Propuesto.

II. TRÁMITE Y ANTECEDENTES.

El Proyecto de Ley No. 020 de 2021 fue radicado el 20 de julio de 2021 en la Secretaría General de la Cámara de Representantes. Son autores del Proyecto los Honorables Representantes: Jairo Cristancho Tarache, Norma Hurtado Sánchez, Carlos Eduardo Acosta Lozano, Faber Alberto Muñoz Cerón, Jhon Arley Murillo Benitez, Teresa De Jesús Enriquez Rosero, Enrique Cabrales Baquero, Alfredo Rafael Deluque Zuleta, Yenica Sugein Acosta Infante, Hernán Humberto Garzón Rodríguez.

El 10 de agosto de 2021, la Comisión Séptima Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes recibió el expediente del Proyecto de Ley, y el 11 de agosto del mismo mes – mediante oficio CSPCP 3.7– 501-2021 se designó como coordinadores ponentes a los Representantes a la Cámara Jairo Cristancho Tarache y Juan Diego Echavarría Sánchez y ponentes a los Representantes a la Cámara Norma Hurtado Sánchez y Carlos Eduardo Acosta Lozano.

III. OBJETO Y CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY.

El Proyecto de Ley – que cuenta con 10 artículos– busca dignificar y regular las condiciones de trabajo del talento humano del sistema de salud, regulando las formas vinculación laboral en el sector público y privado, apuntando a la eliminación de figuras contractuales que van en contravía de las garantías laborales de los trabajadores de la salud.

Creación del régimen del talento humano del sector salud en las Empresas Sociales del Estado como una nueva figura de servidor público, con lo cual se busca exonerar de la exclusividad propia del Estado a los trabajadores del sector salud, permitiendo mayor disponibilidad del mismo en todo el territorio nacional. Asimismo, es una forma de vinculación que permitirá mayor estabilidad laboral acorde a lo establecido en el Código Sustantivo del Trabajo.

Por otro lado, se incorpora una excepción en cuanto a la forma de vinculación laboral para los especialistas en ciencias de la salud, la cual consiste en permitir la escogencia en la manera de ser contratados, es decir, a través de las distintas modalidades que permita el ordenamiento jurídico. Lo anterior, toda vez que en distintas mesas técnicas los especialistas en ciencias de la salud solicitaron libertad en la forma de vinculación laboral.

Conforme a lo anterior, en pro de las garantías laborales de los especialistas, se propone que el pago de los servicios en salud prestados por aquellos no pueda superar un plazo de quince días calendario.

Adicional a las garantías anteriormente mencionadas, se establece que las instituciones prestadoras de servicios de salud, independientemente de su naturaleza jurídica, están obligados a la entrega de insumos y demás medios de labor necesarios para la atención segura y de calidad de los usuarios del sistema. En línea con esta disposición, se ordena cobertura en el sistema de gestión de seguridad social y salud en el trabajo al talento humano del sistema de salud.

Finalmente, se establecen disposiciones de sanción por el incumplimiento de la ley en cabeza del Ministerio de Trabajo, la Superintendencia Nacional de Salud y las secretarías/direcciones de salud territoriales, adicionando el criterio suficiencia patrimonial y financiera como requisito de habilitación para quienes den cumplimiento oportuno de la obligación contractual al talento humano del sistema de salud, las formas de vinculación y contratación del talento humano del sector salud de conformidad con la presente ley

IV. ARGUMENTOS DE LA EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

Los principales argumentos esbozados en la Exposición de Motivos del Proyecto, se pueden resumir en las siguientes premisas:

Según la última encuesta de situación laboral de profesionales de la salud de 2019, realizada por el Colegio Médico Colombiano se logró evidenciar lo siguiente:

- Más de 75% de los profesionales de la salud han tenido problemáticas laborales y no están conforme con los ingresos derivados de su ejercicio profesional.
- Los médicos rurales se han visto afectados por acoso laboral y constricción del ejercicio.
- Los especialistas, MD generales y otros profesionales tienen problemáticas de pérdida de empleo.
- El cambio de las condiciones de trabajo es la principal problemática para todos los profesionales.
- El 50% o más de los profesionales han tenido problemáticas con el pago de su salario.
- El principal problema es el retraso del pago, seguido del no aumento de hora valor y disminución de condiciones laborales.
- la mora en el pago a los profesionales principalmente está entre 30 – 90 días, y en los especialistas entre 180 a 365 días.

- Las principales entidades deudoras son IPS y con naturaleza privada.
- La razón principal de deuda es la situación financiera, administrativa y el no pago de aseguradoras (intermediarios).

V. MARCO CONSTITUCIONAL Y NORMATIVO.

La Constitución Política de Colombia en el año 1991 concibió desde su preámbulo, al trabajo como uno de los fines esenciales del Estado, consagrando dentro del artículo 25 el trabajo como un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.

Vía jurisprudencial la Corte Constitucional, mediante sentencia T-457 de 1992 estableció que los elementos del trabajo digno eran los consagrados en el artículo 53 de la carta magna, dentro del cual se afirma que el estatuto que debe expedir el Congreso tendrá en cuenta por lo menos los siguientes principios mínimos fundamentales: Igualdad de oportunidades para los trabajadores; remuneración mínima vital y móvil, proporcional a la cantidad y calidad de trabajo; estabilidad en el empleo; irrenunciabilidad a los beneficios mínimos establecidos en normas laborales; facultades para transigir y conciliar sobre derechos inciertos y discutibles; situación más favorable al trabajador en caso de duda en la aplicación e interpretación de las fuentes formales de derecho; primacía de la realidad sobre formalidades establecidas por los sujetos de las relaciones laborales; garantía a la seguridad social, la capacitación, el adiestramiento y el descanso necesario; protección especial a la mujer, a la maternidad y al trabajador menor de edad.

Igualmente, la Corte Constitucional en Sentencia T-649 de 2013 reconoce y reitera el derecho de todos los trabajadores al pago oportuno del salario, señalando que "...la falta de pago puntual y completo del salario, imposibilitan al trabajador atender sus necesidades básicas de carácter personal y familiar lo que implica la violación del mínimo vital, el cual se ha entendido como "los requerimientos básicos indispensables para asegurar la digna subsistencia de la persona y de su familia, no solamente en lo relativo a la alimentación y vestuario sino en lo referente a salud, educación, vivienda, seguridad social y medio ambiente, en cuanto a factores insustituibles para la preservación de una calidad de vida que, no obstante su modestia, corresponda a las exigencias más elementales del ser humano".

Por su lado la OIT en su Convenio 95 de 1949, ratificado por Colombia, estableció criterios para la protección del trabajador, pero más para él, lo que corresponde a la contraprestación de su trabajo como salario, donde da algunas directrices para que los Estados desde sus facultades legales garanticen que a todo trabajador se le

brinde la no afectación a su mínimo vital y como contraprestación a sus labores como es su salario. Igualmente, señala en el artículo 12, la obligación de los estados de establecer la garantía del pago del salario en intervalos regulares de acuerdo a su legislación interna.

La normatividad frente al Código Sustantivo del trabajo el cual regula las relaciones laborales entre particulares, y la misma norma establece cuales son las condiciones, derechos y obligaciones que tienen las partes dentro de una relación de tipo laboral, como es el artículo 127 que define qué se entiende por salario y cuándo hay derecho a él.

Así mismo, el artículo 134 del Código Sustantivo del Trabajo, establece los parámetros de periodicidad del pago del salario en el que señala que no debe ser mayor a un mes y que el pago del trabajo suplementario o de horas extras y el del recargo por trabajo nocturno, debe efectuarse junto con el salario ordinario del período en que se han causado, o a más tardar con el salario del período siguiente.

A su vez, el Ministerio de Salud y Protección Social ha establecido vía actos administrativos la garantía para el ejercicio profesional del talento humano en salud y el pago al talento humano en salud, dentro de los cuales encontramos los siguientes:

- **Decreto 706/1974:** Comité de Adiestramiento y Formación / Por el cual se establece la organización y funcionamiento de los Servicios Seccionales de Salud.
- **Decreto 350/1975:** Consejo Seccional de Adiestramiento y Formación del Personal en Salud / Por el cual se determina la organización y funcionamiento de los servicios seccionales de salud y de las unidades regionales.
- **Decreto 121/1976:** Dirección de Recursos Humanos en Salud / Por el cual se revisa la Organización Administrativa del Ministerio de Salud Pública.
- **Decreto 2905/1977:** Consejo Nacional de Formación de Recursos Humanos para la Salud – Compuesto por Ministerio de Educación, Ministerio de Salud, Instituto Colombiano para la Evaluación de la Educación ICFES y Servicio Nacional de Aprendizaje-SENA.
- **Decreto 1849/1992:** Por el cual se crea, el Consejo Nacional para el Desarrollo de los Recursos Humanos en Salud – Deroga el anterior, que está compuesto por Ministerio de Educación, Ministerio del Trabajo y Ministerio de Salud.
- **Resolución 630 de 2019:** Por medio de la cual se reglamenta el parágrafo 6 del artículo 13 de la Ley 1122 de 2007 - Establece que se entiende que el pago no es oportuno el día siguiente en que es exigible la obligación.

Por último, dentro del marco normativo encontramos la Ley 1164 de 2007 la cual crea el Consejo Nacional del Talento Humano en Salud y el Observatorio del Talento Humano en Salud -el cual contiene el Registro Único Nacional del Talento Humano

en Salud- RETHUS de esta ley se desprende la creación de la Política Nacional Talento Humano en Salud.

VI. CONSIDERACIONES DE LOS PONENTES.

Conforme a la revisión de literatura y a trabajos previos adelantados sobre talento humano en salud¹, el equipo ponente considera viable la presente iniciativa basados en la siguiente información:

"El proyecto de ley aborda de manera transversal aspectos necesarios que se hacen indispensables en términos de estabilidad laboral y contractual, seguridad y bienestar que beneficiarían a trabajadores del sector salud en el ámbito público y privado:

Los datos con que cuenta el MSPS señalan que el Talento Humano en Salud² disponible en el país para el 2019 era de 769.492 personas, de los cuales 356.092 corresponden a profesionales y especialistas (46,4%) y 441.400 a auxiliares, técnicos y tecnólogos (53,6%). Del total de profesionales, 70.042 corresponden a enfermería y 116.140 a profesionales de medicina; mientras que, del total de auxiliares, 294,025 corresponden a auxiliares de enfermería y 2.549 auxiliares en salud pública.

De acuerdo con las estimaciones realizadas por el Ministerio de Salud y Protección Social a partir del Stock Histórico de Talento humano en salud, actualizado con la información de graduados de programas de educación superior (SNIES del Ministerio de Educación Nacional) y de convalidación de títulos obtenidos en el extranjero (Ministerio de Educación Nacional), y aplicando tasas de retiro y de migración, para el año 2019 el número de profesionales de medicina y especialistas es el siguiente:

Item	Número de personas
Médicos Generales	87 163
Especialistas Médicos	28 977

Estimaciones MSPS, Agosto 2020

La iniciativa beneficiaría a poco más de 43.567 servidores públicos vinculados a las Empresas Sociales del Estado, distribuidos así: i) 29.841 de carrera administrativa; ii) 5.031 vinculados mediante plantas temporales, iii) 3.993 trabajadores oficiales; iv) 2.662 de libre nombramiento y remoción; v) 1.459 de periodo fijo³. Asimismo, se conoce que en las plantas de personas de las Empresas Sociales del Estado existen

¹ Proyecto de Ley 241 de 2020 "Por la cual se crean ayudas para las personas que conforman el talento humano en salud en ejercicio y otros individuos vinculados a los servicios de salud en el territorio nacional con ocasión de la pandemia derivada del coronavirus covid-19 y se dictan otras disposiciones"
² Respuesta Ministerio de Salud radicado 202025001224201 del 11 de agosto de 2020.
³ Tomado del Proyecto de Decreto - Ministerio de Trabajo al 31 de diciembre de 2018.

23.826 cargos creados en determinadas profesiones y oficios, distribuidos así: **i)** 14.874 auxiliares de enfermería; **ii)** 2.758 enfermeros; **iii)** 800 bacteriólogos; **iv)** 3.691 médicos generales y **v)** 1.703 especialistas. Renglón seguido, de acuerdo con la certificación de Colombia Compra Eficiente a 14 de abril de 2020, las ESE tienen 39.728 contratistas y 50.712 contratos, es decir, que aproximadamente se encuentran prestando sus servicios, mediante contratos de prestación de servicios y apoyo en la gestión; 50.255 contratistas, profesionales y auxiliares de la salud (...).

Beneficiaria a más de 25 mil médicos especialistas, distribuidos en medicina interna, pediatría, anestesiología, entre otras especialidades, según se detalla en las figuras 1 y 2.

Valor por Fecha

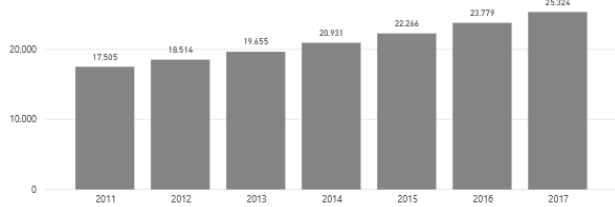


Imagen 1. Fuente: Bodega de Datos SISPRO (SGD) - Cálculos de la Dirección de Desarrollo del Talento Humano en Salud. Ministerio de Salud y Protección Social 2018.



Imagen 2. Fuente: Bodega de Datos SISPRO (SGD) - Cálculos de la Dirección de Desarrollo del Talento Humano en Salud. Ministerio de Salud y Protección Social 2018.

Según aproximaciones más generales, acorde con cifras del Ministerio de Educación, se permite establecer que por cada 1.000 habitantes que hay en el país, habría 1,5 médicos generales. Esto, teniendo en cuenta que hasta 2018, Colombia registraba 73.092 profesionales graduados en esta materia⁴ que también se verían beneficiados con la medida".

A continuación, presentamos el pliego de modificaciones propuesto.

⁴ <https://www.larepublica.co/economia/por-cada-1000-habitantes-en-colombia-hay-aproximadamente-15-medicos-generales-2982596>

VII. PLIEGO DE MODIFICACIONES.

TEXTO PROPUESTO – PROYECTO DE LEY	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE – COMISIÓN SÉPTIMA CÁMARA	JUSTIFICACIÓN
CAPÍTULO I DEL TRABAJO DIGNO	CAPÍTULO I DEL TRABAJO DIGNO	Se considera innecesaria la división por capítulos dada la corta estructura del articulado.
ARTÍCULO 4o. La vinculación de los especialistas del área de conocimiento de ciencias de la salud podrá realizarse tanto en el sector público como el privado a través de las distintas modalidades que permita el ordenamiento jurídico colombiano para la contratación de servicios profesionales, incluidas las modalidades establecidas en el Código Sustantivo del Trabajo.	ARTÍCULO 4o. La vinculación de los especialistas del área de conocimiento de ciencias de la salud podrá realizarse tanto en el sector público como el privado a través de las distintas modalidades que permita el ordenamiento jurídico colombiano para la contratación de servicios profesionales, incluidas las modalidades establecidas en el Código Sustantivo del Trabajo. <u>Dicha vinculación se realizará acorde a los siguientes criterios.</u> <u>4.1. En la vinculación de especialistas en áreas de conocimiento de ciencias de la salud.</u> <u>4.2. En aquellas situaciones que por las características del servicio de salud que se presta no pueda ser realizado por el personal de planta o requieran características <i>intuitu personae</i>.</u>	Se realiza cambio conforme a la Sentencia C-171 de 2012, donde se entregan lineamientos para contratar personal de la salud exclusivamente por prestación de servicios con las ESE.

4.3. En la prestación de servicios por profesionales de la salud que desarrollen su ejercicio profesional de manera independiente.

VIII. CONCLUSIÓN.

En nuestra opinión, el Proyecto de Ley bajo estudio debe continuar su trámite en el Congreso de la República, por las consideraciones expuestas en el aparte anterior.

IX. PROPOSICIÓN.

Con fundamento en las anteriores consideraciones y argumentos, en el marco de la Constitución Política y la Ley, propongo a los Honorables Representantes de la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes, **dar primer debate** al Proyecto de Ley Número 020 de 2021 Cámara, "Por la cual se promueve el respeto y la dignificación laboral del talento humano en salud y se dictan otras disposiciones", conforme se presenta en el texto propuesto.

Con toda atención,


JAIRO CRISTANCHO TARACHE
 Coordinador Ponente


JUAN DIEGO ECHAVARRÍA SÁNCHEZ
 Coordinador Ponente


NORMA HURTADO SÁNCHEZ
 Ponente


CARLOS EDUARDO ACOSTA LOZANO
 Ponente

<p>XIII. TEXTO PROPUESTO</p> <p>TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 020 DE 2021 CÁMARA</p> <p>"POR LA CUAL SE PROMUEVE EL RESPETO Y LA DIGNIFICACIÓN LABORAL DEL TALENTO HUMANO EN SALUD Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</p> <p>EL CONGRESO DE COLOMBIA</p> <p>DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO 1o. Objeto: La presente ley tiene como objeto dignificar y regular las condiciones de trabajo del talento humano del sistema de salud en el territorio colombiano, propendiendo por establecer condiciones dignas en la vinculación, pago justo y oportuno, conforme a las normas concordantes en la materia.</p> <p>ARTÍCULO 2. Vinculación y Régimen de los Trabajadores del Sector Salud. El personal que se vincule a las instituciones prestadoras de los servicios de salud del sector privado se regirá en materia laboral por Código Sustantivo del Trabajo, por los principios y normas generales consagradas en la presente ley.</p> <p>Las personas que sean vinculadas a las Empresas Sociales del Estado a nivel nacional y territorial, se regirán por las normas contenidas en el artículo quinto (5) de la presente ley.</p> <p>Está prohibida cualquier forma de vinculación del talento humano del área de la salud que permita, contenga o encubra prácticas o facilite figuras de intermediación o tercerización laboral a través de contratos civiles o comerciales, cooperativas o cualquier otra forma que afecte sus derechos constitucionales, legales y prestacionales consagrados en las normas laborales vigentes.</p> <p>La institución contratante no podrá exigir al talento humano del sector salud, la constitución o entrega de una póliza de responsabilidad civil para ser vinculado o permanecer en la institución o entidad prestadora de servicios de salud.</p> <p>Se deberán respetar las jornadas máximas legales establecidas dentro de las diferentes modalidades de contratación vigentes en el ordenamiento jurídico colombiano; en todo caso se deben evitar jornadas extenuantes que puedan poner en peligro el correcto desarrollo del ejercicio, la calidad en el servicio, la seguridad, la salud, así como la dignidad del talento humano.</p>	<p>El Ministerio de Trabajo y la Superintendencia de Salud ejercerán la inspección, vigilancia y control sobre la forma de vinculación y condiciones laborales del talento humano.</p> <p>Parágrafo. Cada institución deberá organizar como mínimo dos (2) veces al año actividades complementarias en promoción y prevención y deberán contemplar acompañamiento en casos de violencia intrafamiliar, adicciones, burnout y demás condiciones en salud mental que afecten el desempeño laboral y social del personal de salud.</p> <p>ARTÍCULO 3°. Régimen del talento humano del sector salud en las Empresas Sociales del Estado.</p> <p>Las personas vinculadas en las Empresas Sociales del Estado a nivel nacional y territorial, se regirán por las siguientes normas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Los servidores públicos que cumplen funciones de dirección, conducción y orientación institucional y los empleos de especial confianza que tengan asignadas funciones de asesoría institucional, asistenciales o de apoyo, que estén al servicio directo del Director o Gerente de la Empresa Social del Estado, se clasificarán como empleados de libre nombramiento y remoción, su relación será legal y reglamentaria y se regirán por las normas generales que aplican para estos servidores en las entidades del orden nacional y territorial, respectivamente. Los cargos de gerentes o directores serán de periodo y se vincularán de acuerdo a lo definido en el artículo 20 de la Ley 1797 de 2016. La designación del Jefe de la Oficina de Control Interno o quien haga sus veces se regirá por lo señalado en la Ley 87 de 1993 y en las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan. Los demás servidores tendrán la calidad de Trabajadores del Estado del Sector Salud, su vinculación se hará mediante contrato de trabajo a tiempo indefinido, definido y por obra o labor. Se regirán por lo pactado en el contrato de trabajo, y en el reglamento interno de trabajo, en el pacto colectivo, si lo tuvieran, y por lo señalado en el presente artículo. 2. En las plantas de personal se señalarán los empleados de libre nombramiento y remoción y el número global de cargos en los cuales se vincularán los Trabajadores del Estado del Sector Salud, de acuerdo con la viabilidad y sostenibilidad financiera. 3. La vinculación del talento humano se realizará previa verificación del cumplimiento de los requisitos de formación académica y experiencia previstos para cada denominación del cargo y la evaluación de las competencias que señale el Departamento Administrativo de la Función Pública, de lo cual se dejará evidencia.
<ol style="list-style-type: none"> 4. En materia de administración de personal los servidores públicos se regirán por lo contemplado en el Decreto Ley 2400 de 1968, la Ley 909 de 2004 y las demás normas que los modifiquen, adicionen o reglamenten. Tendrán derecho a que se les confiera comisión interinstitucional especial de servicios entre Empresas Sociales del Estado, hasta por el término de un (1) año, prorrogables por razones de servicio hasta por dos (2) años más. La remuneración y prestaciones sociales que se generen en virtud de la comisión interinstitucional especial de servicios serán asumidos por la entidad en la cual se encuentre en comisión, así como el seguimiento al cumplimiento a las actividades. 5. El régimen disciplinario será el dispuesto en la Ley 734 de 2002, Ley 1952 de 2019, Ley 2094 de 2021 o las normas que lo modifiquen, adicionen o sustituyan. 6. El retiro del servicio de quienes estén desempeñando empleos de libre nombramiento y remoción se producirá por las causales señaladas en el artículo 41 de la Ley 909 de 2004 o por las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan. El retiro de los Trabajadores del Estado del Sector Salud se producirá, además de las causales pactadas, por el cumplimiento del término o labor contratada. 7. En materia de la jornada laboral se regirán por el Decreto Ley 1042 de 1978, por las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan. 8. En materia de negociación se regirán por lo señalado para los empleados públicos. 9. El Gobierno señalará los límites mínimos y máximos salariales, con las escalas salariales correspondientes, dentro de las cuales se deberá tener en cuenta nivel de formación, experiencia, zona geográfica en la que se encuentra prestando el servicio y formación continua <p>Parágrafo 1. A ningún Trabajador del estado del sector salud que preste sus servicios a las Empresas Sociales del Estado, podrá exigírsele exclusividad. Todo servidor del sector salud podrá laborar para otro empleador del sector privado o por cuenta propia en labores similares o conexas a las de su profesión y/o especialidad.</p> <p>El Trabajo del estado del Sector Salud estará cobijado por las excepciones del artículo 19 de La Ley 4ª de 1992 que estableció las excepciones generales a la prohibición constitucional de recibir más de una asignación del erario público, La exclusividad podrá pactarse de común acuerdo en los contratos que se suscriban.</p> <p>Parágrafo 2. Las situaciones administrativas se regirán por lo establecido por la normatividad aplicable a los empleados públicos.</p> <p>Parágrafo 3. El régimen prestacional y salarial de los servidores públicos de las Empresas Sociales del Estado será fijado por el Gobierno Nacional.</p>	<p>Parágrafo Transitorio. Los servidores públicos de las Empresas Sociales del Estado que a la entrada en vigencia de la presente ley se encontraban vinculados en calidad de trabajadores oficiales quedarán automáticamente incorporados como Trabajadores del Estado del Sistema de Salud, sin solución de continuidad y sus contratos se ajustarán a lo previsto en la presente ley.</p> <p>Los servidores públicos de las Empresas Sociales del Estado que a la entrada en vigencia de la presente ley tengan la calidad de empleados públicos con derechos de carrera administrativa, quedarán automáticamente incorporados como Trabajadores del Estado del Sector Salud, con contrato a término indefinido sin solución de continuidad, con el fin de garantizar su estabilidad laboral. En caso de supresión de su cargo, se indemnizarán aplicando la tabla establecida en la Ley 909 de 2004 o en las normas que la modifiquen.</p> <p>A los servidores públicos de las Empresas Sociales del Estado que a la entrada en vigencia de la presente Ley se encuentren vinculados mediante nombramiento provisional se le ajustará su vinculación laboral al nuevo régimen.</p> <p>Para todos los efectos legales, el tiempo de servicio de los empleados vinculados mediante relación legal y reglamentaria o como trabajador oficial, la nueva vinculación se computará desde la fecha de ingreso a la Empresa Social del Estado, sin solución de continuidad.</p> <p>Los procesos de selección para proveer empleos de carrera que a la entrada en vigencia de la presente ley se encuentren en curso y que aún no tengan listas de elegibles se terminarán en el estado en que se encuentren. Dichos empleos deberán ajustarse a la nueva naturaleza y proveerse siguiendo el procedimiento señalado en la presente Ley.</p> <p>ARTÍCULO 4o. La vinculación de los especialistas del área de conocimiento de ciencias de la salud podrá realizarse tanto en el sector público como el privado a través de las distintas modalidades que permita el ordenamiento jurídico colombiano para la contratación de servicios profesionales, incluidas las modalidades establecidas en el Código Sustantivo del Trabajo.</p> <p>Dicha vinculación se realizará acorde a los siguientes criterios.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4.1. En la vinculación de especialistas en áreas de conocimiento de ciencias de la salud. 4.2. En aquellas situaciones que por las características del servicio de salud que se presta no pueda ser realizado por el personal de planta o requieran características <i>intuitu personae</i>. 4.3. En la prestación de servicios por profesionales de la salud que desarrollen su ejercicio profesional de manera independiente.

<p>ARTÍCULO 5°. Pago justo y oportuno: Los agentes del sistema de salud, independientemente de su naturaleza, tienen la obligación de girar de manera oportuna los valores por los servicios prestados a las instituciones prestadoras de servicios de salud, para que éstas efectúen el pago de las obligaciones laborales y/o contractuales del talento humano, las cuales tendrán prioridad sobre cualquier otro pago, so pena de las sanciones por parte de las autoridades competentes.</p> <p>En los casos del pago oportuno para especialistas del área de conocimiento de ciencias de la salud contratados bajo las modalidades que permita el ordenamiento jurídico colombiano, distintas a las establecidas en el Código Sustantivo del Trabajo, la remuneración correspondiente se realizará dentro de los quince (15) días calendario siguientes a la presentación de la cuenta de cobro.</p> <p>En los casos de incumplimiento en el pago en los términos acá establecidos estará obligado a reconocer los intereses moratorios a la tasa equivalente a una y media veces el interés bancario corriente, certificado por la Superintendencia Financiera.</p> <p>En ningún caso, se podrá superar la tasa superior a la fijada por la ley como límite de usura.</p> <p>ARTÍCULO 6°. Sanción por incumplimiento. Los agentes del sistema de salud responsables de la prestación del servicio, bien sean de naturaleza pública o privada, que contraríen las normas y principios establecidos en la presente ley, respecto del talento humano del sistema de salud, serán sancionados por el Ministerio del Trabajo, la Superintendencia Nacional de Salud o las Secretarías, Direcciones, Institutos o Unidades Administrativas Departamentales o Distritales de Salud, según sus competencias previo el cumplimiento del debido proceso. Las sanciones a imponer serán las definidas en la Ley 9 de 1979.</p> <p>ARTÍCULO 7°. Garantías para el suministro de los medios de labor: Las Instituciones Prestadoras de Salud tanto públicas como privadas, garantizarán los insumos, recursos, tecnologías en salud, así como los demás medios de labor necesarios y suficientes para la atención segura y con calidad a los usuarios del sistema.</p> <p>ARTÍCULO 8°. Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo. El Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo tendrá cobertura para todo el talento humano del sistema de salud, independiente de su forma de vinculación y la inspección, vigilancia y control del cumplimiento de las normas del Sistema de Riesgos Laborales por parte de los empleadores y contratantes corresponde al Ministerio del Trabajo de acuerdo con sus competencias</p> <p>Las Instituciones Prestadoras de Salud públicas y privadas y demás organizaciones que vinculen talento humano del sistema de salud deben desarrollar los Sistemas de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo conforme lo dispuesto en la Ley 1562 de 2012, el Decreto Ley 1295 de 1994 o las que las modifiquen o adicionen y demás</p>	<p>normas concordantes. Para tal efecto deben destinar los recursos suficientes de acuerdo con el número de trabajadores y la complejidad de la organización.</p> <p>Dicho sistema deberá incluir las acciones dirigidas al mejoramiento de la calidad de vida y bienestar del talento humano del sistema de salud creando espacios e instancias donde puedan desarrollar actividades que favorezcan su desarrollo personal y profesional desde una perspectiva de integralidad y trato digno, abarcando aspectos laborales, económicos, culturales, académicos, deportivos y familiares.</p> <p>Parágrafo 1. El Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo deberá tener en cuenta que el control de los factores de riesgos laborales deberá enfocarse en los riesgos inherentes a la prestación de servicios de salud.</p> <p>ARTÍCULO 9°. Criterios de suficiencia patrimonial. El Ministerio de Salud y Protección Social, incluirá dentro de las condiciones de habitación de suficiencia patrimonial y financiera, los criterios relacionados con el cumplimiento oportuno de la obligación contractual al talento humano del sistema de salud, las formas de vinculación y contratación del talento humano del sector salud de conformidad con la presente ley, así como las quejas presentadas ante la Superintendencia Nacional de Salud, el Ministerio del Trabajo y las Secretarías, Direcciones, Institutos o Unidades Administrativas Departamentales o Distritales de Salud por el incumplimiento de lo dispuesto en la presente ley y las sanciones impuestas por estas entidades.</p> <p>El Ministerio del Trabajo y la Superintendencia Nacional de Salud certificará con destino a las Secretarías, Direcciones, Institutos o Unidades Administrativas Departamentales o Distritales de Salud en los periodos que defina el Ministerio de Salud y Protección, la siguiente información:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nombre del Prestador. 2. Nit 3. Código de habilitación del prestador en el Registro Especial de Prestadores de Servicios de Salud. 4. Número de quejas por el no pago de las obligaciones laborales y/ o contractuales con el talento humano. 5. Periodos de mora en el pago al talento humano en salud. 6. Fecha de las quejas. 7. Sanciones impuestas. <p>ARTÍCULO 10. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y publicación y deroga el numeral 5 del artículo 195 de la Ley 100 de 1993 y los artículos 26 y 27 de la Ley 10 de 1990.</p> <p>Con toda atención,</p>
---	---

 <p>JAIRO CRISTANCHO TARACHE Coordinador Ponente</p>  <p>NORMA HURTADO SÁNCHEZ Ponente</p>	 <p>JUAN DIEGO ECHAVARRÍA SÁNCHEZ Coordinador Ponente</p>  <p>CARLOS EDUARDO ACOSTA LOZANO Ponente</p>
--	--

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 623 DE 2021 CÁMARA, 176 DE 2020 SENADO

por medio de la cual se establecen normas para garantizar la seguridad de la cadena logística, prevenir los delitos transnacionales para fortalecer el comercio exterior y se dictan otras disposiciones.

<p> PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 623 DE 2021 CÁMARA, 176 DE 2020 SENADO. "POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN NORMAS PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA, PREVENIR LOS DELITOS TRANSNACIONALES PARA FORTALECER EL COMERCIO EXTERIOR Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES." </p> <p>  </p> <p> Bogotá D.C., agosto 11 de 2021 </p> <p> Doctor ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO Presidente. COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE Cámara de Representantes </p> <p> Ciudad </p> <p> Ref. Informe de ponencia para Primer Debate en Cámara de Representantes, al Proyecto de Ley No. 623 de 2021 Cámara. 176 de 2020. Senado. - <i>"Por medio del cual se establecen normas para garantizar la seguridad de la cadena logística, prevenir los delitos transnacionales para fortalecer el comercio exterior y se dictan otras disposiciones."</i> </p> <p> Respetado Doctor: </p> <p> En cumplimiento de la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda Constitucional Permanente, de la Honorable Cámara de Representantes y de acuerdo con las disposiciones contenidas en la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el informe de ponencia para primer debate en Cámara de Representantes, al Proyecto de Ley No. 623 de 2021 Cámara. 176 de 2020. Senado. - <i>"Por medio del cual se establecen normas para garantizar la seguridad de la cadena logística, prevenir los delitos transnacionales para fortalecer el comercio exterior y se dictan otras disposiciones."</i> </p>	<p> I. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS DEL PROYECTO </p> <p> El proyecto de Ley 623 de 2021 Cámara. Fue presentado por iniciativa de los Senadores Jaime Duran Barrera, Juan Diego Gómez y José Luis Pérez Oyuela, siendo publicado en la gaceta N°. 662 de 2020, Senado; el informe de ponencia para primer debate en Senado fue publicado en la Gaceta del Congreso N°. 1318 de 2020 Senado y dicho informe fue aprobado por la Comisión Segunda del Senado de la República el día primero (1°) de diciembre de 2020, el informe de ponencia para segundo debate fue publicado en la Gaceta del Congreso N° 1422 de 2020. Senado y el texto definitivo fue aprobado por la plenaria del Senado de la República, en sesión mixta del día once (11) de mayo de 2021 y fue publicado en la Gaceta del Congreso N°. 450 de 2021. </p> <p> II. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY </p> <p> <i>"Esta iniciativa tiene por propósito de fortalecer la cadena logística internacional y la seguridad en los Estados Unidos (US Custom and Border Protection, 2020)¹</i> </p> <p> Adicional a las medidas tomadas por el país norteamericano, la Organización Mundial de Aduanas – OMA, inició la construcción e implementación de un programa internacional que estandarizar una serie de procesos en materia de seguridad para sus miembros. El citado programa, se denominó Operador Económico Autorizado - OEA, el cual se creó y fundamento bajo los lineamientos del <i>Marco Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade</i> o Marco Safe de la OMA. El principal objetivo del OEA es facilitar el flujo del comercio internacional por medio de operaciones confiables y seguras. Colombia es país miembro de la Organización Mundial de Aduanas - OMA y firmó carta de adhesión al Marco SAFE en el año 2008, comprometiéndose a cumplir los objetivos allí establecidos."² </p> <p> <small>¹ US Custom and Border Protection. (2020). US CUSTOM AND BORDER PROTECTION. Obtenido de US CUSTOM AND BORDER PROTECTION: https://www.cbp.gov/border-security/ports-entry/cargo-security/ctpat ² Organización Mundial del Comercio. (2020). Organización Mundial del Comercio. Obtenido de WTO: https://www.wto.org/index.htm ³ Tomado de informe de ponencia para segundo debate del Proyecto de Ley N°. 176 de 2020. Senado.</small> </p>
<p> III. ANALISIS DE CONSTITUCIONALIDAD Y DE LEGALIDAD DEL PROYECTO DE LEY. </p> <p> Sea lo primero resaltar que el presente Proyecto de Ley ha tenido los dos debates en Comisión Segunda y plenaria de Senado de la República, cumpliendo así con el debido trámite legislativo que establece la ley 5 de 1.992. </p> <p> CONSTITUCIONALIDAD </p> <p> ARTÍCULO 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. </p> <p> Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares. </p> <p> ARTÍCULO 113. Son Ramas del Poder Público, la legislativa, la ejecutiva, y la judicial. Además de los órganos que las integran existen otros, autónomos e independientes, para el cumplimiento de las demás funciones del Estado. Los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines. </p> <p> LEGALIDAD </p> <p> Ley 170 de 1.994. <i>"Por medio de la cual se aprueba el Acuerdo por el que se establece la "Organización Mundial de Comercio (OMC)", suscrito en Marrakech (Marruecos) el 15 de abril de 1994, sus acuerdos multilaterales anexos y el Acuerdo Plurilateral anexo sobre la Carne de Bovino".</i> </p> <p> Decreto 3568 de septiembre 27 de 2011. <i>"Por el cual se establece el Operador Económico Autorizado en Colombia." -MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO.</i> </p>	<p> IV. CONSIDERACIONES </p> <p> Según lo dice en su artículo 1° el proyecto de ley N°. 623 de 2021. Cámara. 176 de 2020. Senado. <i>"Por medio del cual se establecen normas para garantizar la seguridad de la cadena logística, prevenir los delitos transnacionales para fortalecer el comercio exterior y se dictan otras disposiciones."</i> Tiene por objeto, el de fortalecer el comercio exterior, garantizar la seguridad de la cadena logística y prevenir delitos transnacionales, así como adoptar las buenas practicas promovidas por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico - OCDE dentro del proceso del Operador Económico Autorizado - OEA. </p> <p> El proyecto de ley N°. 623 de 2021 Cámara. 176 de 2020. Senado. Tiene su ámbito de aplicación descrito en el artículo 2°, el cual dice: <i>"Ámbito de Aplicación. Los principios y disposiciones contenidos en la presente Ley serán aplicables y se limitarán exclusivamente a todas las personas naturales y jurídicas, empresas consultoras, asesoras e investigadoras en seguridad privada que cuenten con credencial como consultor, asesor e investigador en seguridad privada, que estén involucrados directa e indirectamente en las operaciones de comercio exterior, así como en el proceso previo a la certificación y/o renovación del Operador Económico Autorizado – OEA; y que se encuentren sometidas a la inspección, control y vigilancia de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada."</i> </p> <p> Los siguientes artículos se encargan de definir la materia así: </p> <ul style="list-style-type: none"> • Artículo 3°. <i>"Consultoría en Seguridad"</i> • Artículo 4°. <i>Asesoría en Seguridad</i> • Artículo 5°. <i>Investigación en Seguridad</i> • Artículo 6°. <i>Buenas Prácticas en Seguridad</i> • Artículo 7°. <i>Responsabilidad de Verificación</i> • Artículo 8°. <i>Fortalecimiento de la Seguridad Marítima Integral</i> • Artículo 9°. <i>Vigencia y derogatorias</i>

<p>Según sus autores, el proyecto de ley N°. 623 de 2021. Cámara. 176 de 2020. Senado. <i>“Por medio del cual se establecen normas para garantizar la seguridad de la cadena logística, prevenir los delitos transnacionales para fortalecer el comercio exterior y se dictan otras disposiciones.”</i> Adicionalmente tiene por objetivos los siguientes:</p> <p>La implementación del presente proyecto de Ley no requiere la creación de ninguna contribución. Es oportuno precisar que, el presente proyecto de Ley no requiere la creación de un nuevo impuesto. En cambio, lo que persigue el proyecto es evitar que las personas que no realicen la contribución señalada en el artículo 371 de la Ley 1819 de 2016, la contribución que deben realizar las personas que presten los servicios de seguridad privada, presten los servicios de seguridad de forma ilegal. Básicamente lo que busca este proyecto en este tema es proteger la Hacienda Pública y a las empresas legalmente constituidas. Es oportuno precisar que, mediante la implementación del presente proyecto de Ley, se está creando una herramienta en contra de la evasión fiscal. Así mismo se está acatando una de las recomendaciones en el año 2019 de la OCDE con relación al fortalecimiento de las entidades gubernamentales para evitar la evasión en materia de impuestos. Por este motivo, es preciso aclarar que el presente proyecto de Ley no busca crear un impuesto nuevo, más bien, dar cumplimiento a los ya existentes (OECD, 2019)8.</p> <p>El presente proyecto de Ley busca dar cumplimiento a la normatividad existente. Dentro de las consideraciones del proyecto de Ley se evidencia un clamor del sector empresarial de la seguridad con relación a la legalidad. Actualmente, cualquier persona que no cuente con los permisos y experiencia en materia de seguridad puede acompañar a una compañía que quiera acreditarse como OEA.</p> <p>Esta situación en particular es la que están aprovechando grupos al margen de la Ley para adelantar sus actividades, ya que se aprovechan de la falta de experiencia de estas personas en materia de seguridad, o en algunas ocasiones en asocio con estas, para adelantar actividades ilícitas. Lo que permite que las operaciones de comercio exterior, particularmente las del OEA se vean permeadas por los delitos transnacionales.</p> <p>El presente proyecto de Ley promueve buenas prácticas sugeridas por la OCDE Sin duda alguna, hay que exaltar que el presente proyecto de Ley se encuentra completamente alineado con las últimas recomendaciones realizadas por la OCDE a Colombia. Estas son, la creación de herramientas para fortalecer el comercio</p>	<p>exterior, y el fortalecimiento de las entidades gubernamentales para evitar la evasión fiscal. Sin dejar de lado que el presente proyecto de Ley se encuentra encaminado a ponderar la formalidad, es decir, la legalidad sobre la ilegalidad (OECD, 2019).</p> <p>En conclusión, Un comercio internacional confiable y seguro permitirá que la imagen de Colombia a nivel internacional mejore, lo que da paso a un aumento en el nivel de ingresos por concepto de comercio exterior debido a una mayor confianza a nivel internacional. De igual manera, hay que tener en cuenta que este proyecto de Ley promueve la legalidad y buenas prácticas dentro de un sector que se ha visto permeado por la ilegalidad.</p> <p>V. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 623 DE 2021 CÁMARA. 176 DE 2020 SENADO. “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN NORMAS PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE LA CADENA LOGÍSTICA, PREVENIR LOS DELITOS TRANSNACIONALES PARA FORTALECER EL COMERCIO EXTERIOR Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO PRIMERO. Objeto. La presente Ley tiene por objeto fortalecer el comercio exterior, garantizar la seguridad de la cadena logística y prevenir delitos transnacionales, así como adoptar las buenas prácticas promovidas por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico - OCDE dentro del proceso del Operador Económico Autorizado - OEA.</p>
<p>ARTÍCULO SEGUNDO. Ámbito de Aplicación. Los principios y disposiciones contenidos en la presente Ley serán aplicables y se limitarán exclusivamente a todas las personas naturales y jurídicas, empresas consultoras, asesoras e investigadoras en seguridad privada que cuenten con credencial como consultor, asesor e investigador en seguridad privada, que estén involucradas directa e indirectamente en las operaciones de comercio exterior, así como en el proceso previo a la certificación y/o renovación del Operador Económico Autorizado – OEA; y que se encuentren sometidas a la inspección, control y vigilancia de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.</p> <p>ARTÍCULO TERCERO. Consultoría en Seguridad. Entiéndase por consultoría en seguridad de las operaciones de comercio exterior y del proceso del Operador Económico Autorizado – OEA, todas las actividades de interventoría a los contratos de vigilancia y seguridad privada; la auditoría y evaluación de riesgos en los procesos transversales dentro de una compañía; la elaboración, formulación, recomendación y adopción de un plan estratégico de riesgos; la elaboración de planes y programas relacionados con políticas, protocolos, organización, métodos y procedimientos de vigilancia y seguridad privada; y la prestación de la asistencia necesaria, con el fin de ejecutar dichas estrategias, planes, programas, protocolos y acciones preventivas o correctivas para prevenir los riesgos identificados y cumplir los objetivos indicados en el Estatuto de Vigilancia y Seguridad Privada y en el Decreto 3568 de 2011 y demás normas complementarias que regulan el Operador Económico Autorizado OEA.</p> <p>ARTÍCULO CUARTO. Asesoría en Seguridad. Entiéndase por asesoría en seguridad de las operaciones de comercio exterior y del proceso del Operador Económico Autorizado – OEA, la elaboración de estudios y diagnósticos en seguridad privada integral; estudios de seguridad física, inspecciones de seguridad; estudios de confiabilidad o de seguridad para la selección del personal; evaluaciones de riesgo personal; evaluación y selección de asociados de negocio; elaboración de matrices de riesgos; gerencias de riesgos.</p> <p>ARTÍCULO QUINTO. Investigación en Seguridad. Entiéndase por investigación en seguridad de las operaciones de comercio exterior y del proceso del Operador Económico Autorizado – OEA, todas las indagaciones y averiguaciones de carácter privado; las investigaciones administrativas que se desarrollen a partir de la necesidad de un ente público o privado, para prevenir el fraude o cualquier otro riesgo que atente contra los intereses patrimoniales de cualquier entidad; y la</p>	<p>debida diligencia para prevenir delitos de lavado de activos, enriquecimiento ilícito, incremento patrimonial injustificado, entre otras conductas punibles relacionadas con la figura del OEA.</p> <p>ARTÍCULO SEXTO. Buenas Prácticas en Seguridad. La credencial de consultor, asesor o investigador en seguridad privada expedida a las personas naturales no podrá sustituir o reemplazar la licencia de funcionamiento expedida a las empresas asesoras, consultoras e investigadoras en seguridad privada, por la naturaleza del riesgo que dicho fenómeno podría generar.</p> <p>ARTÍCULO SÉPTIMO. Responsabilidad de Verificación. Las Entidades Públicas involucradas en el proceso de certificación del Operador Económico Autorizado OEA, tendrán la obligación de verificar que las empresas que presten los servicios descritos en los artículos anteriores se encuentren debidamente vigiladas y cuenten con la autorización vigente de la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada.</p> <p>ARTÍCULO OCTAVO. Fortalecimiento de la Seguridad Marítima Integral. El Gobierno Nacional establecerá acciones encaminadas al fortalecimiento de la Seguridad Marítima Integral especialmente en lo relacionado con la protección de buques e instalaciones portuarias, tendientes a promover el comercio exterior, la facilitación del transporte y la competitividad del país, de conformidad con la normatividad marítima vigente y los convenios internacionales ratificados por Colombia.</p> <p>ARTÍCULO NOVENO. Vigencia y derogatorias. La presente Ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación en el Diario Oficial y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>



INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 036 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se dictan disposiciones sobre el servicio de transporte terrestre automotor mixto.

<p style="text-align: center;">INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE</p> <p>Proyecto de Ley número 036 de 2020 Cámara. “Por medio de la cual se dictan disposiciones sobre el servicio de transporte terrestre automotor mixto”.</p> <p style="text-align: center;">ÍNDICE</p> <ul style="list-style-type: none"> I. Trámite de la iniciativa II. Consideraciones generales sobre el proyecto de ley. III. Análisis al texto propuesto para informe de ponencia segundo debate del proyecto de ley. IV. Normas constitucionales y legales que soportan el proyecto de ley. V. Posibles conflictos de interés. VI. Pliego de modificaciones. VII. Proposición. VIII. Articulado propuesto para segundo debate. <p style="text-align: center;">I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA.</p> <p>El Proyecto de ley número 036 de 2020 Cámara. “Por medio de la cual se dictan disposiciones sobre el servicio de transporte terrestre automotor mixto”, es de autoría de la Senadora de la República María del Rosario Guerra de la Espriella. La iniciativa fue radicada en la Cámara de Representantes. La misma se remitió a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, se designaron como ponentes a los Representantes Milton Angulo Viveros (Coordinador Ponente), Esteban Quintero Cardona y Martha Patricia Villalba Hodwalker. El día 10 de septiembre de 2020, se informó sobre la renuncia del Representante Milton Angulo Viveros, quedando como ponentes los Representantes Esteban Quintero Cardona (Coordinador Ponente) y Martha Patricia Villalba Hodwalker, tanto para primer debate como para segundo debate.</p> <p style="text-align: center;">II. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE EL PROYECTO DE LEY No. 036 DE 2020, CÁMARA.</p> <p>El objeto de la presente Ley es modificar las disposiciones sobre el servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto para que las personas de las zonas rurales tengan un transporte público adecuado a sus necesidades de movilización y la de sus mercancías o productos.</p>	<p>Algunos estudios de transporte.</p> <p>Conforme al Estudio contratado por el Ministerio de Transporte con la firma ICOVIAS el año 2013 “Consultoría para el Diagnóstico Integral de la Prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera y Mixto, Estudio de Demanda de Transporte de Pasajeros y Mixto, Actualización de la Base de Datos de la Oferta, Estructuración de la Base de Datos de la Demanda de Servicio y Estructuración y Presentación de Propuestas para la Actualización y Articulación del Marco Regulatorio de estas modalidades” se pueden resaltar los siguientes puntos:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. Para ofrecer más y mejor apoyo al servicio de transporte denominado mixto, debe brindarse un apoyo a las regiones con presencia real y efectiva de instituciones estatales, como las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte. 2. La base específica de rutas que tiene el Ministerio de Transporte es la siguiente: existe un total de 4.096 rutas, de las cuales el 69,7% corresponden a servicio exclusivo de transporte de pasajeros por carretera, el 28,6% a servicios tanto de mixto como de pasajeros por carretera y el 1,7% restante a servicio mixto exclusivamente. 3. El 97% del total de los accidentes, se presentan en vehículos de transporte de pasajeros por carretera. Además, No se tienen registros de accidentes con muertos en el transporte mixto, de acuerdo con lo suministrado por el Ministerio de transporte. 4. la principal causa de los comparendos de las empresas de transporte mixto, es la infracción 494, que corresponde a “Despachar servicios de transporte en rutas o recorridos no autorizados”, seguida de la 474 “No suministrar la planilla de viaje ocasional o cobrar suma adicional a la establecida por el Ministerio de Transporte o la autoridad en quien se delegue” y las número 495 y 490, que corresponden a permitir la prestación del servicio en rutas y horarios sin planilla de despacho y, “Permitir la prestación del servicio excediendo la capacidad transportadora autorizada, en número de pasajeros, de conformidad en lo establecido en la ficha de homologación”, respectivamente. 5. Como conclusiones del esquema empresarial del Transporte Mixto, con base en el “Diagnóstico integral de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y mixto, estudio
--	---

<p>de demanda de transporte de pasajeros y mixto, actualización de la base de datos de la oferta, estructuración de la base de datos de la demanda de servicio y estructuración y presentación de propuestas para la actualización y articulación del marco regulatorio de estas modalidades¹ se puede afirmar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El 58 % de las empresas son cooperativas, mientras que el 32 % son sociedades anónimas, y éstos son los dos tipos de asociación más comunes de las empresas en la modalidad. • Las empresas de esta modalidad poseen un porcentaje importante de propiedad de flota, cercano al 23.4% que, al considerar los vehículos pertenecientes a los socios como propiedad, se llega al 52%. • El 58% de las empresas tienen copada su capacidad transportadora en más de un 90%. El 20% de las empresas tiene menos de un 10% de utilización su capacidad transportadora disponible. • Las empresas generan 1.75 empleos en promedio por vehículo vinculado, siendo conductores 1,25 personas por vehículo. Del total del personal está contratado directamente por las empresas 1,0 personas por vehículo y de éstos se tiene 0,43 conductores por vehículo que son contratados directamente por las empresas. • Las empresas contratan directamente a los conductores en un 35%. • El recaudo está en mayor proporción a cargo de conductores y ayudantes de la flota. • El mantenimiento preventivo de los vehículos lo realizan en un 32% directamente, mientras que el mantenimiento correctivo en un 17%. Sin embargo, el control mantenimiento ejercido por las empresas sobre la flota está por encima del 80%. <p>6. En varias zonas del país en donde el servicio de transporte se presta a través de vehículos mixtos hacia zonas rurales, estos vehículos han sido desplazados por camionetas y motocicletas. Ello debido a que la mayoría de los residentes de las fincas ubicadas en el eje cafetero, quienes son los principales usuarios del servicio mixto, tienen vehículos particulares o motocicletas; por tanto, no es rentable el servicio en campero, a pesar de ser símbolo nacional (PL 391 de 2019 Cámara, PL 230 de 2019 Senado, que pasó a sanción presidencial). El mototaxismo igualmente ha</p> <p>¹ Mintransporte, 2013. Consultoría para el diagnóstico integral de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y mixto, estudio de demanda de transporte de pasajeros y mixto, actualización de la base de datos de la oferta, estructuración de la base de datos de la demanda de servicio y estructuración y presentación de propuestas para la actualización y articulación del marco regulatorio de estas modalidades. Bogotá, Colombia.</p>	<p>contribuido a la disminución de la demanda del transporte mixto. Esta también puede considerarse como una de las causas de la sobreoferta que hoy día existe en algunas regiones del país.</p> <p>7. El transporte Mixto es una modalidad suelta, sin apoyo, es donde menos se realiza vínculo de contratación laboral; además consideran que no hay incentivos por parte del gobierno, ni existe plan de reposición.</p> <p>Luego de conocer las distintas necesidades del sector transporte de pasajeros por carretera, en conjunto con los gremios representativos, las empresas de transporte, los propietarios y las comunidades en distintos departamentos, el presente Proyecto de Ley busca solucionar algunos de los principales problemas que tienen en la actualidad las empresas que prestan el servicio de transporte mixto rural. Igualmente busca promover su desarrollo y consolidación; crear mecanismos para modernizar el parque automotor ajustados a la capacidad económica de los propietarios; regularizar la operación del transporte mixto (Flexibilizar el manejo de planillas intermunicipales e interdepartamentales para el fortalecimiento del sector turismo, implementar rutas turísticas con destino hotel-parque temático o sitio turístico); garantizar la prestación al usuario por cuenta de una garantía estatal de asegurabilidad, y generar los insumos para la elaboración de un censo que permita la identificación del servicio mixto municipal, con el fin de tener datos para crear una política pública sectorial.</p> <p>Transporte rural.</p> <p>Eliminar la pobreza requiere la reducción del aislamiento y la exclusión social. Hay entonces una necesidad de proveer acceso a infraestructura y servicios a las masas rurales de tal manera que ellas puedan construir su riqueza, reducir vulnerabilidad y desarrollar modos de vida sostenibles².</p> <p>Si bien es claro que una de las formas de combatir la pobreza en las zonas rurales y semi rurales es facilitar la movilidad a las zonas urbanas, es afortunado que en Colombia no hay un estudio o análisis detallado de ningún municipio de Colombia que muestren cifras reales de dicha situación en nuestro país.</p> <p>La política pública más cercana a la movilidad rural es la de transporte mixto, el cual se presta mediante vehículos como bus abierto, bus escalera o chiva, campero o jeep, camioneta doble cabina, motocarros, pero esta implementación no ha resuelto de manera eficaz los problemas de estas poblaciones, ya que no se tiene un control de vehículos, rutas, pasajeros, carga ni frecuencias.</p> <p>²Integrated Rural Accessibility Planning: Application in Rajasthan (India), Rural Accessibility Technical Paper (RAPT) Series No.12, Ashoke K. Sarkar, 2005.</p>
<p>El presente Proyecto de Ley busca incluir las chalupas, ya que en muchas zonas es el único medio que permite a los campesinos desplazarse desde las veredas, con sus familias y sus productos hacia los centros de consumo, a un costo moderado y con seguridad. Sin embargo, hay muchas veredas y zonas rurales del país que no cuentan con ningún tipo de transporte para atender sus necesidades básicas.</p> <p>Para reducir la pobreza se debe mejorar la movilidad y facilitar el acceso de las comunidades a servicios sociales y su participación en actividades políticas y económicas. Al respecto, las autoridades no han tomado las medidas necesarias y es por esto que las empresas del transporte público rural debidamente formado, están siendo desplazadas por el transporte informal en vehículos particulares y motocicletas. Estas últimas, según el Plan Nacional de Desarrollo, causantes del 44% de la accidentalidad en el país. Sin embargo, es entendible que la misma población perjudicada busca por sus medios las soluciones pertinentes para subsistir a su estado de pobreza, pues es una forma de ganar dinero para la manutención de sus familias.</p> <p>La diferencia entre informalidad e ilegalidad es que, en la primera, son vehículos de transporte público que presta un servicio público distinto al que está autorizado; mientras que la segunda, es cualquier vehículo que no está autorizado para prestar un servicio de transporte público.³</p> <p>El transporte en Colombia es aproximadamente el 13.49% de la canasta familiar⁴, por supuesto que el impacto es mayor cuando se trata de familias de bajos ingresos y de zonas rurales que además en la mayoría de los casos no alcanzan a ganar un (1) salario mínimo por mes, y son quienes deben destinar mayor parte de sus ingresos para viajar e ir más lejos, y por tanto necesitan soluciones de movilidad adecuadas.⁵</p> <p>Según el informe técnico realizado por el profesor Ricardo Smith y Leonardo Gómez en 2014 las características más importantes de la movilidad en zonas rurales de Colombia son:</p> <p>Personas muy pobres que requieren el servicio.</p> <p>Prácticamente todas las vías en las zonas rurales en regular o mal estado.</p> <p>Red de carreteras deficiente: acceso inadecuado.</p> <p>³ Smith Quintero, Ricardo. Gómez, Leonardo. Informe técnico "Movilidad en zonas rurales de Colombia". Ed. Taller de edición. Bogotá. 2015. Pág. 95</p> <p>⁴ DANE, "Estructura de la Canasta Familiar Colombiana.</p> <p>⁵ Smith Quintero, Ricardo. Gómez, Leonardo. Informe técnico "Movilidad en zonas rurales de Colombia". Ed. Taller de edición. Bogotá. 2015. Pág. 22</p>	<p>Poco o inexistente mantenimiento de las vías.</p> <p>Baja demanda por movilidad en las veredas: población muy dispersa.</p> <p>Bajas frecuencias en la prestación del servicio público.</p> <p>Baja o ninguna capacidad de control por parte de las autoridades.</p> <p>Poca presencia de la institucionalidad.</p> <p>Existencia de transporte ilegal desde hace muchos años en muchas zonas rurales.</p> <p>El transporte público en las zonas rurales y semi rurales no sólo les brinda a sus habitantes un servicio económico de transporte y comercialización de sus productos, sino que representa la única manera de moverse por vías terciarias, la cual constituye la red vial más grande del país con 142.284 kilómetros⁶, representando el 69,46% de la red vial nacional. La red vial terciaria del país es prácticamente toda en afirmado y/o tierra y prácticamente en un 100% se encuentra en regular o mal estado⁷. La red vial terciaria es la red de carreteras que menos mantenimiento recibe en el país y que se encuentra en peor estado. Generalmente esta red está compuesta por vías de regulares especificaciones, sin pavimentar (destapadas) y en alto grado de deterioro.</p> <p>Según la Encuesta de Calidad de Vida 2015⁸, el 14,7% de las personas de las zonas rurales no se desplaza, el 60% de los viajes en las zonas rurales se hace caminando, el 2,8% en bicicleta, el 3,5% en bus urbano o en transporte de la empresa, el 11% en motocicleta, el 1% en automóvil particular y el 7% en otros medios (2,6% en caballo). Esto significa que el 80,1% de las personas en las zonas rurales se desplazan en modos no motorizados o no se desplazan. Esta situación está directamente relacionada con la ausencia o baja oferta de movilidad que se presenta en las zonas rurales, con la gran mayoría de las veredas sin ninguna oferta de servicio público o con ofertas esporádicas de una o dos veces por semana, especialmente en los fines de semana.</p> <p>Contexto del transporte mixto:</p> <p>El transporte mixto es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa de transporte y cada una de las personas que utilizan el servicio para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga, en una ruta o zona de operación autorizada.</p> <p>⁶ Ministerio de Transporte, Anuario Transporte en Cifras Estadísticas 2014</p> <p>⁷ Ministerio de Transporte, Planes Viales Departamentales</p> <p>⁸ DANE, Encuesta de Calidad de Vida 2015.</p>

<p>La prestación del servicio se puede realizar en los siguientes vehículos:</p> <p>Bus abierto, chiva o bus escalera: vehículo automotor destinado al transporte simultáneo de personas y carga o mercancías, con carrocería de madera y sillitería compuesta por bancas transversales.</p> <p>Camioneta doble cabina: vehículo automotor de cuatro puertas, destinado al transporte simultáneo de personas y de carga de conformidad con la homologación y demás disposiciones para esta clase de vehículos.</p> <p>Camper: vehículo automotor con tracción en todas sus ruedas, con capacidad hasta de nueve (9) pasajeros o tres cuartos (¾) de tonelada.</p> <p>Motocarro: vehículo automotor de chasis mono estructural, de tres (3) o cuatro (4) ruedas con estabilidad propia, con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.</p> <p>Chalupa: Es un tipo de embarcación pequeña de rescate, que puede ser propulsada a vela, a remo, o a motor. También se conocen como chalupas a las embarcaciones utilizadas principalmente en formaciones de agua dulce en México y Colombia.</p> <p>III. ANÁLISIS AL TEXTO PROPUESTO PARA INFORME DE PONENCIA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY No. 036 de 2020.</p> <p>A) Estructura del proyecto</p> <p>El proyecto de ley se encuentra integrado por once (11) artículos, además del título. Dentro de estos se encuentra el objeto, el desarrollo de la iniciativa y la vigencia.</p> <p>B) Consideraciones del proyecto</p> <p>Importancia del proyecto</p> <p>El presente proyecto de ley busca regular la modalidad del transporte mixto que se presta en el país, tanto en las zonas urbanas, sub urbanas y rurales, el cual tiene unas características especiales dado las zonas por las que se realiza y las necesidades de los usuarios.</p> <p>Para el sector rural y semi rural, así como para el turismo y los pequeños agricultores, el transporte mixto es de gran importancia. En el 2017, la Senadora María del Rosario Guerra y la Ex Senadora Susana Correa Borrero, trabajaron en el proyecto de Ley que hoy se recoge en esta ponencia con algunas modificaciones. Este proyecto pretende ajustar la prestación del servicio a las</p>	<p>condiciones actuales de las vías y a las necesidades de los usuarios de esta clase de transporte. Además, contribuye a la seguridad vial al reglamentar la desintegración obligatoria de los vehículos que no reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos y a través de un programa de reposición. Por otro lado el proyecto permite que vehículos que hoy operan como servicio de Transporte Especial tengan la posibilidad de cambiarse al servicio de Transporte Automotor Mixto.</p> <p>Se han planteado estrategias de subalimentación a los sistemas integrados de transporte, con el objetivo de continuar su fortalecimiento y permanencia en el tiempo. Esta integración del transporte mixto permitirá la llegada de nuevos pasajeros o usuarios, que se desplazan desde el sector rural e intermunicipal, hecho que adicionalmente atenderá las necesidades de estos sectores y ayudará a disminuir sus altos índices de pobreza.</p> <p>Es claro entonces que en materia de transporte estamos dentro del marco del derecho de locomoción y que el mismo es fundamental y reglado. Al ser una materia reglada, de manera consecuente, corresponde a la ley desarrollar tal actividad, por lo que es el Congreso de la República el llamado a regular todo lo relacionado con el servicio de transporte terrestre automotor mixto.</p> <p>Contenido del proyecto</p> <p>El artículo 1 contiene el objeto del proyecto de ley, que busca modificar las disposiciones sobre el servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto; El artículo 2 por su parte, estipula definiciones que dan claridad sobre el propósito del proyecto de ley; El artículo 3 establece la vida útil de los vehículos de transporte mixto; El artículo 4 establece el cambio de servicio, el artículo 5 la asegurabilidad, artículo 6 cambio de rutas, artículo 7 concertación con los sistemas integrados; En el artículo 8 se contempla la adecuación de centros de acopio para el servicio público de transporte mixto; El artículo 9 estipula la seguridad social, el artículo 10 el censo del transporte mixto y el artículo 11 la vigencia y derogatorias.</p> <p>IV. NORMAS CONSTITUCIONALES Y LEGALES QUE SOPORTAN EL PROYECTO DE LEY.</p> <p>I. Marco constitucional</p> <p>La operación del transporte es un servicio público, inherente a la finalidad social del estado y sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes, en cuya prestación juega un papel decisivo la participación del sector privado. La ley en acatamiento de lo dispuesto en el artículo 24 de la</p>
<p>Constitución Política, según el cual todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, define este servicio como "una industria encaminada a garantizar la movilización de persona o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector (fluvial, férreo, masivo, terrestre), en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica".</p> <p>Las disposiciones legales que regulan el transporte le otorgan el carácter de servicio público esencial y resalta la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en lo que tiene que ver con la garantía de la prestación del servicio y la protección a los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la Constitución, la ley y los reglamentos.</p> <p>El mismo ordenamiento destaca que la seguridad del servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte, lo cual se ajusta al mandato constitucional contenido en los artículos 2,11, 24, 365 y 366 que le impone al Estado el deber de proteger la vida y la integridad de todas las personas residentes en Colombia.</p> <p>II. Marco legal</p> <p>El estatuto nacional del transporte, Ley 336 de 1996, dispone en uno de sus capítulos, que el servicio será prestado únicamente por empresas de transporte públicos o privadas, formadas por personas naturales o jurídicas legalmente constituidas y autorizadas para tal fin.</p> <p>Con la expedición del Decreto 2053 de 2003 y posteriormente el 087 de 2011, y recientemente el Decreto Único del Sector Transporte, Decreto 1079 de 2015, se introdujeron reformas al marco institucional del sector transporte en busca de una mayor eficiencia. Se dispuso que el Ministerio de Transporte es la entidad encargada de la formulación y adopción de las políticas, planes y programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los diferentes modos de transporte.</p> <p>El artículo 6° de la Ley 105 de 1993, modificado por el art. 2° de la Ley 276 de 1996, establece "... Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de pasajeros y/o mixto. La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. Se excluyen de esta reposición el parque automotor de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto (camperos, chivas) de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural, siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecidas por ellas. El Ministerio de Transporte exigirá la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida</p>	<p>útil...Parágrafo 2º.- El Ministerio de Transporte definirá, reglamentará y fijará los requisitos para la transformación de los vehículos terrestres que vienen operando en el servicio público de pasajeros y/o mixto, de tal forma que se les prolongue su vida útil hasta por diez (10) años y por una sola vez, a partir de la fecha en que realicen la transformación..."</p> <p>V. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS:</p> <p>Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual "El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo 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 pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.</p> <p>"Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:</p> <p>(...)</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><u>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.</u></p>

- 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 (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).

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

Sin embargo, los ponentes recomiendan a cada uno de los congresistas declarar su impedimento en aquellos casos en los que tengan parentesco hasta el segundo grado de consanguinidad o segundo de afinidad, con quienes se dediquen a la prestación del servicio de transporte terrestre automotor mixto o de pasajeros, o porque tengan la calidad de propietarios o socios con empresas dedicadas al sector.

VI. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Texto aprobado en primer debate en la Cámara de Representantes.	Texto propuesto para segundo debate en la Cámara de Representantes.	Justificación
---	---	---------------

<p>b) Zona de condiciones especiales: zona de operación en donde no existe otros medios de transporte para la población o el existente es ilegal o informal. Esta Ley entregaría herramientas que permite a los alcaldes definir zonas puntuales para poder formalizar el transporte y garantizar el derecho a la movilidad en determinadas zonas.</p> <p>c) Zonas de primera o última milla: Tramo del trayecto en el viaje que se da entre el lugar de origen o destino del pasajero y el punto de acceso o descenso al o del Sistema de Transporte, en el que las condiciones del territorio no permiten la alimentación de pasajeros a través de vehículos convencionales como medios de transporte regularmente establecidos.</p> <p>c) Equipo. El servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto solo se hará en vehículos homologados para el transporte simultáneo de</p>	<p><u>centros de consumo o mercadeo, unidos entre sí por vías carreteables con los centros poblacionales.</u></p> <p>b) Zonas de primera o última milla: Tramo del trayecto en el viaje que se da entre el lugar de origen o destino del pasajero y el punto de acceso o descenso al o del Sistema de Transporte, en el que las condiciones del territorio no permiten la alimentación de pasajeros a través de vehículos convencionales como medios de transporte regularmente establecidos.</p> <p>c) Equipo. El servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto solo se hará en vehículos homologados para el transporte simultáneo de</p>	<p>DEL Libro 2 del Decreto 1079 de 2015.</p> <p>También, se cambia la redacción del literal "d", teniendo en cuenta las condiciones técnicas que deben tener los equipos que prestan el servicio de público de transporte terrestre automotor mixto, aclarando la capacidad tanto para pasajeros como para carga, debido a que esta modalidad corresponde a un traslado simultáneo de pasajeros y carga. A su vez, se aclara la necesidad que estos equipos se encuentren homologados de conformidad con lo establecido en el artículo 37 de la Ley 769 de 2002. En dicho literal "d" se incluye el numeral 3 con la definición de "camioneta cerrada del servicio mixto" ante la necesidad de contar con nuevas tipologías vehiculares para atender las necesidades de los diferentes usuarios y hacer más competitiva a la modalidad.</p> <p>En relación a la camioneta doble cabina, se ajusta incluyéndole que es para el servicio mixto, toda vez que en la Ley 769 de 2002, existe una definición de "camioneta picó" que</p>
--	--	---



<p>ARTÍCULO 1. OBJETO. El objeto de la presente Ley es modificar las disposiciones sobre el servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto para que las personas de las zonas rurales tengan un transporte público adecuado a sus necesidades de movilización y la de sus mercancías o productos.</p> <p>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES. Para efectos de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>a) Zona de operación. Región geográfica rural o semi rural que requiere del servicio público de transporte terrestre o fluvial, para garantizar el desplazamiento de las personas y/o el intercambio comercial unidos entre sí por vías secundarias y terciarias carreteables o navegable.</p>	<p>N/A</p> <p>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES. Para efectos de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>a) Zona de operación: <u>Región geográfica en el que las empresas habilitadas en el servicio público de transporte terrestre automotor mixto podrán operar sin sujeción a rutas según la demanda de la zona, para garantizar el intercambio comercial y el desplazamiento de la población entre áreas de producción y</u></p>	<p>N/A</p> <p>Se cambia la redacción para la definición de "zonas de operación", cuya finalidad es que no estén sujetas a rutas y que se deben establecer de acuerdo a la demanda. Adicionalmente, no resulta conveniente restringir la zona de operación a áreas rurales o semirurales ya que esto podría generar restricciones para la prestación del servicio que actualmente, a pesar de que sirven en zonas rurales, también atiende demanda en zonas urbanas.</p> <p>En relación con el literal b, "zonas de condiciones especiales", se eliminan, en tanto se encuentran reguladas en el artículo 300 de la Ley 1955 de 2019 y reguladas en el Título 8 de la PARTE 2</p>
--	---	--


<p>alimentación de pasajeros a través de vehículos convencionales como medios de transporte regularmente establecidos.</p> <p>d) Equipo. El servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto que se reglamenta por la presente ley, solo se hará en vehículos homologados para el transporte de personas y/o bienes o con los vehículos asociados con la identidad cultural de las regiones (buses escalera, chivas, camionetas doble cabina, camperos, motocarros). Para tales efectos se entiende por:</p> <p>1. Bus abierto, chiva o bus escalera: Vehículo automotor homologado para el transporte simultáneo de personas y carga o mercancías, con carrocería de madera y silletería compuesta por bancas transversales.</p> <p>2. Buseta de servicio mixto: <u>vehículo automotor homologado para el servicio público de transporte mixto, con</u></p>	<p>personas y sus bienes o carga o con los vehículos asociados con la identidad cultural de las regiones (buses escalera, o chivas, camionetas doble cabina, camperos, motocarros). Para tales efectos se entiende por:</p> <p>1. Bus abierto, chiva o bus escalera: Vehículo automotor homologado para el transporte simultáneo de personas y carga o mercancías, con carrocería de madera y silletería compuesta por bancas transversales.</p> <p>2. Buseta de servicio mixto: <u>vehículo automotor homologado para el servicio público de transporte mixto, con</u></p>	<p>equivale a la doble cabina, sin que establezca la restricción de transporte simultáneo de personas y carga. Por lo que se considera necesario precisarlo para esta modalidad que tiene como objeto el transporte simultáneo de personas y carga. De igual forma, se ajusta la redacción en el sentido de establecer que en el platón únicamente puede transportar carga, atendiendo el principio de seguridad del transporte establecido en el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 y en el artículo 2 de la Ley 336 de 1996.</p> <p>En la definición de "camperos", se aclara que debe contar con homologación para el servicio mixto.</p> <p>Se adiciona la definición de "Microbús de servicio mixto" ante la necesidad de contar con vehículos de capacidades intermedias en la modalidad de servicio de transporte mixto. Esto, teniendo en cuenta que, al incluirla los transportadores pueden ser más competitivos con vehículos de una capacidad intermedia, dado que, anteriormente disponían de vehículos de baja capacidad</p>
---	---	--

<p>destinado al transporte simultáneo de personas y carga o mercancías, con carrocería de madera y silletería compuesta por bancas transversales.</p> <p>2. Camioneta doble cabina: Vehículo automotor de cuatro puertas y platón, destinado al transporte simultáneo de personas y de carga de conformidad con la homologación y demás disposiciones para esta clase de vehículos.</p> <p>3. Camper: Vehículo automotor con tracción en todas sus</p>	<p><u>capacidad hasta de veintidós (22) pasajeros y con distancia entre ejes inferiores a cuatro (4) metros, la capacidad y volumen mínima de la carga para esta clase de vehículo debe ser de 1705 kg y de 5.4 m3 de bodega.</u></p> <p>3. Camionet a cerrada de servicio mixto: vehículo automotor homologado para el servicio público de transporte mixto, con capacidad de no más de nueve (9) pasajeros y hasta cinco (5) toneladas de peso bruto vehicular del fabricante.</p> <p>4. Camionet a doble cabina para el servicio mixto: Vehículo</p>	<p>(camionetas) o de alta capacidad (bus abierto o chiva). Además, responde a la necesidad de brindar una mejor calidad de servicio con equipos apropiados de mayor confortabilidad y comodidad a los usuarios.</p>	<p>ruedas, con capacidad hasta de nueve (9) pasajeros o tres cuartos (¾) de tonelada.</p> <p>4. Motocar: vehículo automotor de chasis mono estructural, de tres (3) o cuatro (4) ruedas con estabilidad propia, con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.</p> <p>5. Lancha: Es un tipo de embarcación pequeña, que puede ser propulsada a vela, a remo, o a motor.</p>	<p>automotor de cuatro puertas y platón, destinado al transporte simultáneo de personas y de carga en el platón de conformidad con la homologación y demás disposiciones para esta clase de vehículos.</p> <p>5. Camper: Vehículo automotor homologado para el servicio público mixto, con tracción en todas sus ruedas y capacidad hasta de nueve (9) pasajeros y tres cuartos (¾) de tonelada.</p> <p>6. Microbús de servicio mixto: vehículo automotor homologado para el servicio público de transporte mixto, con</p>	
<p>ARTÍCULO 3°. TIEMPO DE USO DE</p>	<p><u>capacidad de hasta de catorce (14) pasajeros, la capacidad y volumen mínima de la carga para este servicio debe ser de 630 kg y de 2,52 m3 de bodega.</u></p> <p>7. Motocar: vehículo automotor de chasis mono estructural, de tres (3) o cuatro (4) ruedas con estabilidad propia, con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.</p> <p>8. Lancha: Es un tipo de embarcación pequeña, que puede ser propulsada a vela, a remo, o a motor.</p>	<p>Se hace necesario aclarar que el término adecuado</p>	<p>LOS VEHICULOS DE TRANSPORTE MIXTO. Adiciónese un Parágrafo al artículo 7° de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así: Parágrafo 4°. Las empresas de transporte terrestre automotor mixto deberán contar con un programa de reposición para el parque automotor vinculado, que deberá estar soportado en una proyección financiera, administrativa y contable, el cual deberá estar reflejado y sustentado en certificación suscrita por el representante legal. Para el caso de los vehículos de transporte en zonas rurales como las del paisaje cafetero y otras con características específicas se debe considerar la identidad cultural. El Ministerio de Transporte reglamentará el tiempo y condiciones para su reposición.</p> <p>ARTÍCULO 4°. DESINTEGRACIÓN OBLIGATORIA: Los vehículos que a la entrada en vigencia de la presente Ley no reúnan los requisitos</p>	<p>VEHICULOS DE TRANSPORTE MIXTO. Adiciónese un Parágrafo al artículo 7° de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así: Parágrafo 4°. Las empresas de transporte terrestre automotor mixto deberán contar con un programa de reposición para el parque automotor vinculado, que deberá estar soportado en una proyección financiera, administrativa y contable, el cual deberá estar reflejado y sustentado en certificación suscrita por el representante legal. Para el caso de los vehículos de transporte en zonas rurales como las del paisaje cafetero y otras con características específicas se debe considerar la identidad cultural. El Ministerio de Transporte reglamentará el tiempo y condiciones para su reposición.</p> <p>Se elimina el Artículo 4.</p>	<p>para los equipos de transporte terrestre automotor mixto es "vida útil" y no "tiempo de uso" en tal consideración, se modifica el título del presente artículo.</p> <p>Se realiza la eliminación del presente artículo, debido a que el artículo 6° de la Ley 105 de 1993 ya establece la obligación de reposición del parque</p>

<p>técnicos de seguridad exigidos por las normas y las certificaciones establecidas por ellas, no podrán entrar en programas de transformación, ni tendrán prolongación de su vida útil, por lo que deberán ser retirados del servicio público y desintegrados físicamente de forma total, obligatoria e inmediata; pero podrán ser reemplazados por otros de la misma clase, que si cumplan con las condiciones de seguridad y las normas, evento en el cual se deberán garantizar las equivalencias entre la clase de vehículo desintegrado y el vehículo que lo reemplazará.</p>		<p>automotor cuando estos cumplan su vida útil.</p> <p>A su vez, el artículo 138 del Decreto Ley 2051 de 1995, dispuso que:</p> <p>“Artículo 138. REPOSICIÓN DE LOS EQUIPOS DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR, DE SERVICIO PÚBLICO DE CARGA, DE PASAJEROS Y/O MIXTO. Con fundamento en los artículos 5o y 6o de la Ley 105 de 1993, las autoridades de Tránsito y Transporte de las entidades territoriales, velarán por el cumplimiento de las condiciones establecidas en dichas disposiciones sobre vida útil y reposición del parque automotor.</p> <p>Parágrafo. Corregido por el Decreto 1090 de 1996, artículo 1°. A partir del 1° de enero de 2002, queda prohibida en todo el territorio nacional la repotenciación, habilitación, transformación, adecuación o cualquier otra categoría similar que busque la extensión de la vida útil determinada por la ley, para los equipos</p>	<p>destinados al servicio público de transporte.”</p> <p>Por lo anterior, no se considera conveniente para la seguridad de los usuarios, establecer disposiciones que sugieran que se encuentre permitida la transformación de los vehículos de servicio público.</p> <p>Se aclara que la antigüedad se refiere al año modelo y la fecha para contar el término, cuando se refiere al año modelo, no puede ser igual a la fecha del registro inicial del vehículo, ya que, en muchas ocasiones, la fecha de registro inicial no coincide con el año modelo. Por tanto, se define como fecha de referencia para el conteo, el 31 de diciembre del año modelo.</p> <p>Así mismo, se hace la eliminación del parágrafo del presente artículo, ya que este entra a regular temas del servicio público de transporte terrestre especial, lo que estaría por fuera de la unidad de materia del presente proyecto de ley.</p> <p>Por otro lado, es necesario indicar que mediante el Decreto 478</p>	<p>ARTÍCULO 5°. CAMBIO DE SERVICIO: Los vehículos de servicio público de transporte automotor especial, clase campero o camioneta doble cabina, podrán cambiarse al servicio terrestre automotor mixto, siempre y cuando el año modelo no sea superior a cinco años, que se contarán a partir de la fecha del registro inicial del vehículo.</p> <p>PARAGRAFO: Los cambios de servicio que en virtud del presente artículo se realicen, no darán lugar a la reposición vehicular y, por tanto, a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor especial se le ajustará la capacidad transportadora,</p>	
<p>disminuyéndola en el número de unidades que optaron por el cambio de servicio. En todo caso, el propietario del vehículo deberá notificar previamente su intención a la empresa de transporte especial y la misma tendrá 15 días para plantear una alternativa, que, de no satisfacer al propietario, permitirá a este continuar con su trámite.</p> <p>ARTÍCULO 6°. ASEGURABILIDAD: El Estado garantizará la expedición de las pólizas de seguros obligatorias para el servicio de transporte terrestre automotor mixto, en condiciones justas en materia de precio y cobertura, con el fin de garantizar la prestación del servicio a los usuarios.</p>	<p>ARTÍCULO 6°. ASEGURABILIDAD: El Gobierno Nacional determinará los seguros existentes en el mercado que podrán contratar quienes operen el servicio de transporte terrestre automotor mixto, con el fin de garantizar la prestación del servicio a los usuarios. Dichos seguros propenderán por garantizar la integridad de los pasajeros en caso de accidentes y se ceñirán a las normas propias del contrato de</p>	<p>de 2021, se eliminó la restricción de tipologías de vehículos que pueden realizar el cambio de la modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto con el propósito de generar alternativas económicas de recuperación de inversión a los actores de la modalidad y las condiciones de calidad y seguridad en la prestación del servicio, para lo cual se indicó que aplica para vehículos de hasta diez (10) años de antigüedad, por lo que se sugiere tener en cuenta este término y no cinco (05) años, toda vez que es más favorable para los transportadores.</p> <p>Imponer al Estado garantizar la expedición de las pólizas de seguros obligatorias para el servicio de transporte terrestre automotor mixto, supone la expedición de una reglamentación dirigida a establecer coberturas adecuadas para cubrir los riesgos que implica la prestación de este tipo de servicio.</p> <p>La manera como estaba redactado el artículo puede generar el desconocimiento de la independencia y autonomía que el mismo</p>	<p><u>seguro, establecidos en el código de comercio y normas concordantes, como a los parámetros de suscripción del asegurador.</u></p> <p>ARTÍCULO 7°. AUTORIZACIÓN TEMPORAL Y CONTROL DE OPERACIÓN: El Ministerio de Transporte podrá autorizar a las empresas que prestan el servicio de transporte terrestre automotor mixto, operaciones en rutas rurales con destino a centros urbanos y viceversa, mediante el trámite de planillas cuya vigencia será de treinta (30) días renovables. El Ministerio de Transporte reglamentará lo correspondiente a lo descrito en el presente artículo con las demás autoridades del orden territorial o local.</p> <p>ARTÍCULO 8°. CONCERTACIÓN CON LOS SISTEMAS INTEGRADOS: El Transporte Mixto en concertación con el Sistema Integrado de Transporte público, podrán integrarse cuando estos últimos</p>	<p>ARTÍCULO 7°. AUTORIZACIÓN TEMPORAL Y CONTROL DE OPERACIÓN: El Ministerio de Transporte podrá autorizar a las empresas que prestan el servicio de transporte terrestre automotor mixto, operaciones en rutas rurales con destino a centros urbanos y viceversa, mediante el trámite de planillas, <u>siempre que esta no sea su ruta habitual y permanente. De igual forma, autorizará el ingreso ocasional de vehículos del servicio de transporte terrestre automotor mixto a terminales de transporte terrestre o de transporte aéreo.</u></p> <p>N/A</p>	<p>legislador le ha otorgado a las aseguradoras en la determinación de políticas de suscripción y tarificación.</p> <p>No se hace necesaria la exigencia de planillas para las empresas que prestan el servicio de transporte terrestre automotor mixto, para rutas en las cuales operan de manera habitual y permanente. Sin embargo, si se hace necesario que se autorice mediante el trámite de planillas, la operación en aquellas rutas ocasionales, así como también para ingresar a terminales de transporte terrestre o aéreo, sobre todo para aquellos vehículos que tienen una identidad cultural y promueven el turismo.</p> <p>N/A</p>

<p>concurrir en su área de influencia. Se considerará la posibilidad de realizar un solo transbordo con un mismo tiquete o pago único.</p>			<p>recaudo y distribución de los recursos que deben pagar las empresas debidamente habilitadas a las terminales de transporte.</p>		
<p>ARTÍCULO 9°. ADECUACIÓN EN TERMINALES DE TRANSPORTE DEL SERVICIO PÚBLICO RURAL. Las autoridades locales y/o administrativas de los terminales de transporte, de acuerdo a su competencia, dispondrán de espacios adecuados en las terminales de transporte para el servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto, con el fin de facilitar la integración con el Sistema Integrado de Transporte Público o el Sistema Estratégico de Transporte Público que garantice los puntos de ascenso y descenso del usuario, y el manejo de productos provenientes del sector agropecuario.</p> <p>PARÁGRAFO 1°. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las Gobernaciones y las Alcaldías definirán las tarifas, formas de</p>	<p>ARTÍCULO 9°. CENTROS DE ACOPIO PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MIXTO. Las autoridades <u>municipales, distritales y/o metropolitanas,</u> <u>deberán</u> disponer de espacios adecuados <u>para el despacho y acopio de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto.</u> <u>En ningún caso las autoridades de transporte municipales, distritales y/o metropolitanas exigirán a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto el ingreso y despacho desde terminales de transporte.</u></p>	<p>Se considera inconveniente la propuesta de establecer el ingreso permanente a terminales a los vehículos del servicio de transporte público terrestre automotor mixto, ya que esto incrementaría los costos de operación de las empresas que se han visto altamente afectadas por la pandemia, causada por el coronavirus Covid-19 y podría verse reflejado en un aumento de la tarifa para los usuarios.</p> <p>No obstante, y en aras de solucionar la problemática actual, se incluye en el proyecto de ley la obligación de que las autoridades locales dispongan de centros de acopio para los vehículos.</p>	<p>PARÁGRAFO 2°. Para la adecuación de las terminales de transporte público, se tendrá en cuenta el artículo 107 de la Ley 1955 de 2019, que permite que el servicio de transporte mixto haga parte de las terminales existentes en el territorio nacional con el objetivo de complementar o alimentar los sistemas de transporte para que brinden conectividad entre las zonas rurales y urbanas. El Gobierno nacional apoyará, técnica y financieramente, la implementación de este tipo de sistemas de transporte.</p>	<p>N/A</p>	<p>N/A</p>
<p>PARÁGRAFO 10°. Los conductores de vehículos que prestan servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto, vinculados mediante un contrato de trabajo que laboran por períodos inferiores a treinta (30) días,</p>					
<p>podrán cotizar a los sistemas de salud, pensión y riesgos laborales, por el tiempo efectivamente laborado y no por un tiempo superior.</p>			<p>zonas de operación que sirven, con el fin de crear los insumos que permitan sentar las bases de una política pública para este servicio.</p>		
<p>PARÁGRAFO. Los conductores que trabajan en la modalidad de independientes y sus ingresos sean inferior a un (1) salario mínimo mensual legal vigente podrán acceder al programa BEPS.</p>			<p>ARTÍCULO 12°. VIGENCIA Y DEROGATORIAS: La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>	<p>N/A</p>	<p>N/A</p>
<p>Artículo 11°. CENSO DEL TRANSPORTE MIXTO: El DANE en coordinación con el Ministerio de Transporte, en un plazo no superior a un año a partir de la entrada en vigencia de esta Ley, realizarán un censo y elaborarán un diagnóstico que contenga como mínimo el número de empresas de transporte terrestre automotor mixto, su radio de acción nacional, municipal, distrital y metropolitano, indicando el número de vehículo vinculados a ellas en cada jurisdicción, su edad promedio, capacidad mínima y máxima autorizada y las rutas o</p>	<p>N/A</p>	<p>N/A</p>	<p>Constancia: La ponente Martha Patricia Villalba deja constancia que está en desacuerdo con el artículo 7° en consideración a razones de inconveniencia, puesto que dejar la posibilidad de integrar el sistema de transporte público mixto, del que se pretende regular en el presente proyecto de ley para zonas rurales, con los Sistemas Integrados de Transporte Masivo en las zonas urbanas y en zonas de influencia, implica una modificación a la leyes que regulan este último, así como a una serie de normativas anexas a la prestación del servicio de transporte urbano. De tal manera que dejar el artículo octavo tal como está desborda el objeto de la iniciativa.</p>		

<p style="text-align: center;">VII. PROPOSICIÓN</p> <p>En mérito de lo expuesto, se rinde ponencia positiva y solicitamos a los Honorables Representantes de la Plenaria de la Cámara de Representantes, dar segundo Debate al proyecto de ley número 036 de 2020 Cámara. "Por medio de la cual se dictan disposiciones sobre el servicio de transporte terrestre automotor mixto".</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p>ESTEBÁN QUINTERO CARDONA Representante a la Cámara Coordinador Ponente</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>MARTHA VILLALBA HODWALKER Honorable Representante a la Cámara Representante a la Cámara Ponente</p> </div> </div>	<p style="text-align: center;">TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE LEY 036 DE 2020 CÁMARA.</p> <p style="text-align: center;">"Por medio de la cual se dictan disposiciones sobre el servicio de transporte terrestre automotor mixto".</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia Decreta</p> <p>ARTÍCULO 1. OBJETO. El objeto de la presente Ley es modificar las disposiciones sobre el servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto para que las personas de las zonas rurales tengan un transporte público adecuado a sus necesidades de movilización y la de sus mercancías o productos.</p> <p>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES. Para efectos de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>a) Zona de operación: Región geográfica en la que las empresas habilitadas en el servicio público de transporte terrestre automotor mixto podrán operar sin sujeción a rutas según la demanda de la zona, para garantizar el intercambio comercial y el desplazamiento de la población entre áreas de producción y centros de consumo o mercadeo, unidos entre sí por vías carretables con los centros poblacionales.</p> <p>b) Zonas de primera o última milla: Tramo del trayecto en el viaje que se da entre el lugar de origen o destino del pasajero y el punto de acceso o descenso al o del Sistema de Transporte, en el que las condiciones del territorio no permiten la alimentación de pasajeros a través de vehículos convencionales como medios de transporte regularmente establecidos.</p> <p>c) Equipo. El servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto solo se hará en vehículos homologados para el transporte simultáneo de personas y sus bienes o carga o con los vehículos asociados con la identidad cultural de las regiones (buses escalera, o chivas, camionetas doble cabina, camperos, motocarros). Para tales efectos se entiende por:</p> <p>1. Bus abierto, chiva o bus escalera: Vehículo automotor homologado para el transporte simultáneo de personas y carga o mercancías, con carrocería de madera y sillería compuesta por bancas transversales.</p>
<p>2. Buseta de servicio mixto: vehículo automotor homologado para el servicio público de transporte mixto, con capacidad hasta de veintiún (21) pasajeros y con distancia entre ejes inferiores a cuatro (4) metros, la capacidad y volumen mínima de la carga para esta clase de vehículo debe ser de 1705 kg y de 5,4 m3 de bodega.</p> <p>3. Camioneta cerrada de servicio mixto: vehículo automotor homologado para el servicio público de transporte mixto, con capacidad de no más de nueve (9) pasajeros y hasta cinco (5) toneladas de peso bruto vehicular del fabricante.</p> <p>4. Camioneta doble cabina para el servicio mixto: Vehículo automotor de cuatro puertas y platón, destinado al transporte simultáneo de personas y de carga en el platón de conformidad con la homologación y demás disposiciones para esta clase de vehículos.</p> <p>5. Camperero: Vehículo automotor homologado para el servicio público mixto, con tracción en todas sus ruedas y capacidad hasta de nueve (9) pasajeros y tres cuartos (¾) de tonelada.</p> <p>6. Microbús de servicio mixto: vehículo automotor homologado para el servicio público de transporte mixto, con capacidad de hasta de catorce (14) pasajeros, la capacidad y volumen mínima de la carga para este servicio debe ser de 630 kg y de 2,52 m3 de bodega.</p> <p>7. Motocarro: vehículo automotor de chasis mono estructural, de tres (3) o cuatro (4) ruedas con estabilidad propia, con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.</p> <p>8. Lancha: Es un tipo de embarcación pequeña, que puede ser propulsada a vela, a remo, o a motor.</p> <p>ARTÍCULO 3°. VIDA ÚTIL DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE MIXTO. Adiciónese un Parágrafo al artículo 7° de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo 4°. Las empresas de transporte terrestre automotor mixto deberán contar con un programa de reposición para el parque automotor vinculado, que deberá estar soportado en una proyección financiera, administrativa y contable, el cual deberá estar reflejado y sustentado en certificación suscrita por el representante legal.</p>	<p>Para el caso de los vehículos de transporte en zonas rurales como las del paisaje cafetero y otras con características específicas se debe considerar la identidad cultural.</p> <p>El Ministerio de Transporte reglamentará el tiempo y condiciones para su reposición.</p> <p>ARTÍCULO 4°. CAMBIO DE SERVICIO: Los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor especial, podrán realizar el cambio a la modalidad de servicio público de transporte terrestre mixto, siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez años, que se contarán a partir del 31 de diciembre del año modelo.</p> <p>ARTÍCULO 5°. ASEGURABILIDAD: El Gobierno Nacional determinará los seguros existentes en el mercado que podrán contratar quienes operen el servicio de transporte terrestre automotor mixto, con el fin de garantizar la prestación del servicio a los usuarios.</p> <p>Dichos seguros propenderán por garantizar la integridad de los pasajeros en caso de accidentes y se ceñirán a las normas propias del contrato de seguro, establecidos en el código de comercio y normas concordantes, como a los parámetros de suscripción del asegurador.</p> <p>ARTÍCULO 6°. AUTORIZACIÓN TEMPORAL Y CONTROL DE OPERACIÓN: El Ministerio de Transporte podrá autorizar a las empresas que prestan el servicio de transporte terrestre automotor mixto, operaciones en rutas rurales con destino a centros urbanos y viceversa, mediante el trámite de planillas, siempre que esta no sea su ruta habitual y permanente. De igual forma, autorizará el ingreso ocasional de vehículos del servicio de transporte terrestre automotor mixto a terminales de transporte terrestre o de transporte aéreo.</p> <p>ARTÍCULO 7°. CONCERTACIÓN CON LOS SISTEMAS INTEGRADOS: El Transporte Mixto en concertación con el Sistema Integrado de Transporte público, podrán integrarse y articularse cuando estos últimos concurren en su área de influencia. Se considerará la posibilidad de realizar un solo transbordo con un mismo ticket o pago único.</p> <p>ARTÍCULO 8°. CENTROS DE ACOPIO PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MIXTO. Las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas, deberán disponer de espacios adecuados para el despacho y acopio de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto.</p> <p>En ningún caso las autoridades de transporte municipales, distritales y/o metropolitanas exigirán a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto el ingreso y despacho desde terminales de transporte.</p>

<p>ARTÍCULO 9°. SEGURIDAD SOCIAL. Los conductores de vehículos que prestan servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto, vinculados mediante un contrato de trabajo que laboran por períodos inferiores a treinta (30) días, podrán cotizar a los sistemas de salud, pensión y riesgos laborales, por el tiempo efectivamente laborado y no por un tiempo superior.</p> <p>PARÁGRAFO. Los conductores que trabajan en la modalidad de independientes y sus ingresos sean inferior a un (1) salario mínimo mensual legal vigente podrán acceder al programa BEPS.</p> <p>Artículo 10°. CENSO DEL TRANSPORTE MIXTO: El DANE en coordinación con el Ministerio de Transporte, en un plazo no superior a un año a partir de la entrada en vigencia de esta Ley, realizarán un censo y elaborarán un diagnóstico que contenga como mínimo el número de empresas de transporte terrestre automotor mixto, su radio de acción nacional, municipal, distrital y metropolitano, indicando el número de vehículo vinculados a ellas en cada jurisdicción, su edad promedio, capacidad mínima y máxima autorizada y las rutas o zonas de operación que sirven, con el fin de crear los insumos que permitan sentar las bases de una política pública para este servicio.</p> <p>ARTÍCULO 11°. VIGENCIA Y DEROGATORIAS: La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p>ESTEBAN QUINTERO CARDONA Representante a la Cámara Coordinador Ponente</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>MARTHA PATRICIA VILLALBA HODWALKER Honorable Representante a la Cámara Representante a la Cámara Ponente</p> </div> </div>	<p style="text-align: center;">TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA QUINCE (15) DE JUNIO DE 2021, AL PROYECTO DE LEY No. 036 DE 2020 CÁMARA</p> <p style="text-align: center;">“POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES SOBRE EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR MIXTO”</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 modificar las disposiciones sobre el servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto para que las personas de las zonas rurales tengan un transporte público adecuado a sus necesidades de movilización y la de sus mercancías o productos.</p> <p>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES. Para efectos de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Zona de operación. Región geográfica rural o semi rural que requiere del servicio público de transporte terrestre o fluvial, para garantizar el desplazamiento de las personas y/o el intercambio comercial unidos entre sí por vías secundarias y terciarias carretables o navegable. b) Zona de condiciones especiales: zona de operación en donde no existe otros medios de transporte para la población o el existente es ilegal o informal. Esta Ley entregará herramientas que permite a los alcaldes definir zonas puntuales para poder formalizar el transporte y garantizar el derecho a la movilidad en determinadas zonas. c) Zonas de primera o última milla: Tramo del trayecto en el viaje que se da entre el lugar de origen o destino del pasajero y el punto de acceso o descenso al o del Sistema de Transporte, en el que las condiciones del territorio no permiten la alimentación de pasajeros a través de vehículos convencionales como medios de transporte regularmente establecidos. d) Equipo. El servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto que se reglamenta por la presente ley, solo se hará en vehículos homologados
<p>para el transporte de personas y/o bienes o con los vehículos asociados con la identidad cultural de las regiones (buses escalera, chivas, camionetas doble cabina, camperos, motocarros). Para tales efectos se entiende por:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bus abierto, chiva o bus escalera: Vehículo automotor destinado al transporte simultáneo de personas y carga o mercancías, con carrocería de madera y silletería compuesta por bancas transversales. 2. Camioneta doble cabina: Vehículo automotor de cuatro puertas y platón, destinado al transporte simultáneo de personas y de carga de conformidad con la homologación y demás disposiciones para esta clase de vehículos. 3. Campero: Vehículo automotor con tracción en todas sus ruedas, con capacidad hasta de nueve (9) pasajeros o tres cuartos (¾) de tonelada. 4. Motocarro: vehículo automotor de chasis mono estructural, de tres (3) o cuatro (4) ruedas con estabilidad propia, con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos. 5. Lancha: Es un tipo de embarcación pequeña, que puede ser propulsada a vela, a remo, o a motor. <p>ARTÍCULO 3°. TIEMPO DE USO DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE MIXTO. Adiciónese un Parágrafo al artículo 7° de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo 4°. Las empresas de transporte terrestre automotor mixto deberán contar con un programa de reposición para el parque automotor vinculado, que deberá estar soportado en una proyección financiera, administrativa y contable, el cual deberá estar reflejado y sustentado en certificación suscrita por el representante legal.</p> <p>Para el caso de los vehículos de transporte en zonas rurales como las del paisaje cafetero y otras con características específicas se debe considerar la identidad cultural.</p>	<p>El Ministerio de Transporte reglamentará el tiempo y condiciones para su reposición.</p> <p>ARTÍCULO 4°. DESINTEGRACIÓN OBLIGATORIA: Los vehículos que a la entrada en vigencia de la presente Ley no reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y las certificaciones establecidas por ellas, no podrán entrar en programas de transformación, ni tendrán prolongación de su vida útil, por lo que deberán ser retirados del servicio público y desintegrados físicamente de forma total, obligatoria e inmediata; pero podrán ser reemplazados por otros de la misma clase, que sí cumplan con las condiciones de seguridad y las normas, evento en el cual se deberán garantizar las equivalencias entre la clase de vehículo desintegrado y el vehículo que lo reemplazará.</p> <p>ARTÍCULO 5°. CAMBIO DE SERVICIO: Los vehículos de servicio público de transporte automotor especial, clase campero o camioneta doble cabina, podrán cambiarse al servicio terrestre automotor mixto, siempre y cuando el año modelo no sea superior a cinco años, que se contarán a partir de la fecha del registro inicial del vehículo.</p> <p>PARAGRAFO: Los cambios de servicio que en virtud del presente artículo se realicen, no darán lugar a la reposición vehicular y, por tanto, a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor especial se le ajustará la capacidad transportadora, disminuyéndola en el número de unidades que optaron por el cambio de servicio.</p> <p>En todo caso, el propietario del vehículo deberá notificar previamente su intención a la empresa de transporte especial y la misma tendrá 15 días para plantear una alternativa, que, de no satisfacer al propietario, permitirá a este continuar con su trámite.</p> <p>ARTÍCULO 6°. ASEGURABILIDAD: El Estado garantizará la expedición de las pólizas de seguros obligatorias para el servicio de transporte terrestre automotor mixto, en condiciones justas en materia de precio y cobertura, con el fin de garantizar la prestación del servicio a los usuarios.</p> <p>ARTÍCULO 7°. AUTORIZACIÓN TEMPORAL Y CONTROL DE OPERACIÓN: El Ministerio de Transporte podrá autorizar a las empresas que prestan el servicio de transporte terrestre automotor mixto, operaciones en rutas rurales con destino a</p>

<p>centros urbanos y viceversa, mediante el trámite de planillas cuya vigencia será de treinta (30) días renovables. El Ministerio de Transporte reglamentará lo correspondiente a lo descrito en el presente artículo con las demás autoridades del orden territorial o local.</p> <p>ARTÍCULO 8°. CONCERTACIÓN CON LOS SISTEMAS INTEGRADOS: El Transporte Mixto en concertación con el Sistema Integrado de Transporte público, podrán integrarse y articularse cuando estos últimos concurren en su área de influencia. Se considerará la posibilidad de realizar un solo transbordo con un mismo tiquete o pago único.</p> <p>ARTÍCULO 9°. ADECUACIÓN EN TERMINALES DE TRANSPORTE DEL SERVICIO PÚBLICO RURAL. Las autoridades locales y/o administrativas de los terminales de transporte, de acuerdo a su competencia, dispondrán de espacios adecuados en las terminales de transporte para el servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto, con el fin de facilitar la integración con el Sistema Integrado de Transporte Público o el Sistema Estratégico de Transporte Público que garantice los puntos de ascenso y descenso del usuario, y el manejo de productos provenientes del sector agropecuario.</p> <p>PARÁGRAFO 1°. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las Gobernaciones y las Alcaldías definirán las tarifas, formas de recaudo y distribución de los recursos que deben pagar las empresas debidamente habilitadas a las terminales de transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 2°. Para la adecuación de las terminales de transporte público, se tendrá en cuenta el artículo 107 de la Ley 1955 de 2019, que permite que el servicio de transporte mixto haga parte de las terminales existentes en el territorio nacional con el objetivo de complementar o alimentar los sistemas de transporte para que brinden conectividad entre las zonas rurales y urbanas. El Gobierno nacional apoyará, técnica y financieramente, la implementación de este tipo de sistemas de transporte.</p> <p>ARTÍCULO 10°. SEGURIDAD SOCIAL. Los conductores de vehículos que prestan servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto, vinculados mediante un contrato de trabajo que laboran por períodos inferiores a treinta (30) días, podrán cotizar a los sistemas de salud, pensión y riesgos laborales, por el tiempo efectivamente laborado y no por un tiempo superior.</p>	<p>PARÁGRAFO. Los conductores que trabajan en la modalidad de independientes y sus ingresos sean inferior a un (1) salario mínimo mensual legal vigente podrán acceder al programa BEPS.</p> <p>Artículo 11°. CENSO DEL TRANSPORTE MIXTO: El DANE en coordinación con el Ministerio de Transporte, en un plazo no superior a un año a partir de la entrada en vigencia de esta Ley, realizarán un censo y elaborarán un diagnóstico que contenga como mínimo el número de empresas de transporte terrestre automotor mixto, su radio de acción nacional, municipal, distrital y metropolitano, indicando el número de vehículo vinculados a ellas en cada jurisdicción, su edad promedio, capacidad mínima y máxima autorizada y las rutas o zonas de operación que sirven, con el fin de crear los insumos que permitan sentar las bases de una política pública para este servicio.</p> <p>ARTÍCULO 12°. VIGENCIA Y DEROGATORIAS: La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p> <p>CAMARA DE REPRESENTANTES. – COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 15 de junio de 2021. – En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el Proyecto de Ley No. 036 DE 2020 CÁMARA “POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES SOBRE EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR MIXTO”, (Acta No. 043 de 2021) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 8 de junio de 2021 según Acta No. 042 de 2021; respectivamente, en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo 01 de 2003.</p> <p>Lo anterior con el fin de que el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.</p> <p style="text-align: center;">OSWALDO ARCOS BENAVIDES Presidente</p>  <p style="text-align: center;">DIANA MARCELA MORALES ROJAS Secretaria General</p>
--	---

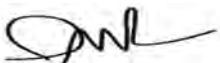
CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D.C., 19 de agosto de 2021

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el pliego de modificaciones, el texto propuesto para segundo debate y el texto aprobado en primer debate del **Proyecto de Ley No. 036 de 2020 CÁMARA “POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES SOBRE EL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR MIXTO”**.

La ponencia para segundo debate fue firmada por los **Honorables Representantes ESTEBAN QUINTERO (Coordinador Ponente), MARTHA VILLALBA.**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 478 / del 19 de agosto de 2021, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



DIANA MARCELA MORALES ROJAS
Secretaria General

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 258 DE 2020 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 1384 de 2010, se adopta el enfoque de alta carga de la enfermedad para la atención de pacientes con cáncer y se dictan otras disposiciones.

<p style="text-align: right;">Bogotá, D.C., 28 de julio de 2021</p> <p>Honorable Representante JAIRO HUMBERTO CRISTO CORREA Presidente Comisión VII Cámara de Representantes E. S. D.</p> <p>Asunto: INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 258 DE 2020 CÁMARA "Por medio de la cual se modifica la Ley 1384 de 2010, se adopta el enfoque de alta carga de la enfermedad para la atención de pacientes con cáncer y se dictan otras disposiciones"</p> <p>Respetado Señor Presidente:</p> <p>En cumplimiento del encargo hecho por la honorable Mesa Directiva de la Comisión Séptima Constitucional de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el Artículo 156 de la ley 5ª de 1992, procedemos a rendir INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 258 DE 2020 CÁMARA "Por medio de la cual se modifica la Ley 1384 de 2010, se adopta el enfoque de alta carga de la enfermedad para la atención de pacientes con cáncer y se dictan otras disposiciones", en los siguientes términos:</p> <p>La presente ponencia se desarrollará de la siguiente manera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Antecedentes de la iniciativa 2. Objeto del proyecto 3. Marco Jurídico 4. Alcance y contenido del proyecto 5. Proposición <p>1. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA</p> <p>El proyecto de ley es de iniciativa de los Honorables Representantes: Juan Carlos Reinales, Henry Fernando Correal, Juan Diego Echavarría, Kelyn González, Flora Perdomo, Faber Muñoz, Jhon Arley Murillo, Carlos Eduardo Acosta, Omar de Jesús Restrepo, Ángela Patricia Sánchez, Andrés Calle, Harry González, Nubia López, Alejandro Vega, Rodrigo Rojas, Hernán Estupiñán, Víctor Ortiz, Carlos Julio Bonilla, Crisanto Pisso, Alejandro Chacón, Jhon Jairo Roldan, Elizabeth Jay-Pang y Silvio Carrasquilla, el cual fue radicado el 23 de julio del año 2020 y le fue asignado el No. 258 de 2020.</p> <p>Dicho proyecto fue remitido por competencia, a la comisión séptima constitucional, quien de conformidad con lo establecido en la ley 5 de 1992 designó como ponentes</p>	<p>a los Honorables Representantes Jorge Enrique Benedetti Martelo, Jairo Reinaldo Cala Suarez y José Luis Correa López (coordinador ponente).</p> <p>La ponencia positiva para primer debate fue radicada en la secretaria de la comisión séptima la cual fue discutida y aprobada en sesión ordinaria el día 25 de mayo de 2021 sin modificación alguna. El día 27 de mayo de la misma anualidad, fuimos designados como ponentes de segundo debate los mismos congresistas antes relacionados.</p> <p>2. OBJETO DEL PROYECTO</p> <p>La presente ley pretende actualizar el marco normativo de modo que se adopte el enfoque de carga de la enfermedad en Colombia, que tenga en cuenta las consecuencias epidemiológicas y económicas de la enfermedad y se determine la alta carga como factor para priorización de los cánceres, respondiendo a los cambios que está experimentando el país y aumentar la capacidad de respuesta.</p> <p>Lo anterior para garantizar un uso eficiente de los recursos asignados, mejorar la atención de los tipos de cáncer de alta carga en el país y la atención integral con esfuerzos que respondan a la alta carga.</p> <p>3. MARCO JURIDICO</p> <p>NORMAS INTERNACIONALES</p> <p>La Declaración Universal de Derechos Humanos suscrita por el Estado Colombiano, preceptúa en el numeral 1 del artículo 25 que: "<i>Toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, así como a su familia, la salud y el bienestar, y en especial la alimentación, el vestido, la vivienda, la asistencia médica y los servicios sociales necesarios; tiene asimismo derecho a los seguros en caso de desempleo, enfermedad, invalidez, vejez u otros casos de pérdida de sus medios de subsistencia por circunstancias independientes de su voluntad.</i>" (cursiva y subraya fuera de texto).</p> <p>El Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales aprobada mediante la Ley 74 de 1968, reconoce el derecho de toda persona al disfrute del más alto nivel posible de salud física y mental y señala como medida que debe adoptar los estados partes para asegurar la plena efectividad de este derecho: c) <u>La prevención y el tratamiento de las enfermedades epidémicas, endémicas, profesionales y de otra índole, y la lucha contra ellas;</u> d) <u>La creación de condiciones que aseguren a todos asistencia médica y servicios médicos en caso de enfermedad.</u>" (cursiva y subraya fuera de texto).</p>
<p>En el sistema interamericano de derechos humanos, el Protocolo Adicional de la Convención Interamericana de Derechos Humanos en materia de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, "Protocolo de San Salvador" (1988), aprobado mediante la Ley 319 de 1996, establece en el artículo 10 "Derecho a la Salud" en términos de: "Toda persona tiene derecho a la salud, entendida como el disfrute del más alto nivel de bienestar físico, mental y social Toda persona tiene derecho a protección especial durante su ancianidad." e indica que "Con el fin de hacer efectivo el derecho a la salud los Estados partes se comprometen a reconocer la salud como un bien público y particularmente a adoptar las siguientes medidas para garantizar este derecho: <u>b. la extensión de los beneficios de los servicios de salud a todos los individuos sujetos a la jurisdicción del Estado; d. la prevención y el tratamiento de las enfermedades endémicas, profesionales y de otra índole; f. la satisfacción de las necesidades de salud de los grupos de más alto riesgo y que por sus condiciones de pobreza sean más vulnerables.</u>" (cursiva y subraya fuera de texto).</p> <p>La Resolución WHA58.22 de 2005 de la Asamblea Mundial de la Salud: Prevención y control del cáncer: Insta a los Estados Miembros a que, en la planificación de sus actividades de control, presten especial atención a los cánceres relacionados con exposiciones evitables, en particular la exposición a algunos agentes infecciosos. • Organización de las Naciones Unidas (ONU): Normas Uniformes sobre Igualdad de Oportunidades para las Personas con Discapacidad, 1993.</p> <p>La Resolución CD47.R9 de 2006 de la OPS: Estrategia Regional y Plan de Acción para un enfoque integrado sobre la prevención y el control de las enfermedades crónicas, incluyendo el régimen alimentario, la actividad física y la salud.</p> <p>FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES</p> <p>El Artículo 49 de la Constitución Nacional estatuye que "<i>La atención de la salud y el saneamiento ambiental son servicios públicos a cargo del Estado. Se garantiza a todas las personas el acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud. Corresponde al Estado organizar, dirigir y reglamentar la prestación de servicios de salud a los habitantes y de saneamiento ambiental conforme a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad. También, establecer las políticas para la prestación de servicios de salud por entidades privadas, y ejercer su vigilancia y control. Así mismo, establecer las competencias de la Nación, las entidades territoriales y los particulares, y determinar los aportes a su cargo en los términos y condiciones señalados en la ley. Los servicios de salud se organizarán en forma descentralizada, por niveles de atención y con participación de la comunidad. La ley señalará los términos en los cuales la atención básica para</i></p>	<p><i>todos los habitantes será gratuita y obligatoria. Toda persona tiene el deber de procurar el cuidado integral de su salud y la de su comunidad.</i>"</p> <p>Protección constitucional reforzada de las personas con sospecha o diagnóstico de cáncer</p> <p>La honorable Corte Constitucional ha decantado una línea jurisprudencial en relación con la protección constitucional reforzada para las personas con sospecha o diagnóstico de cáncer; tal línea descansa en la hermenéutica del principio de igualdad material consagrado en el artículo 13 superior.</p> <p>En su interpretación de la Carta política ha creado las siguientes subreglas jurisprudenciales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Acceso sin obstáculos y oportuno al tratamiento integral, es decir que quien es afectado por una enfermedad catastrófica o ruinosa como el cáncer, tiene el derecho a una atención integral en salud que abarque la prestación de todos los servicios y tratamientos que se requieran para su tratamiento y rehabilitación. (Sentencia T-066-12). • La integralidad en la atención incluye "<i>la garantía de recibir los servicios de apoyo social en los componentes psicológico, familiar, laboral y social que requieran los pacientes con cáncer para el restablecimiento de su salud mental.</i>" • Las indicaciones y requerimientos del médico tratante deben ser las que orienten el alcance de la protección constitucional del derecho a la salud de las personas. (Sentencia T-607 de 2016). • El principio de integralidad entraña la garantía en la continuidad en la prestación del servicio y evitar al paciente interponer una acción de tutela por cada nuevo servicio que sea prescrito por el médico tratante, es decir que el tratamiento integral debe ser brindado "<i>de forma ininterrumpida, completa, diligente, oportuna y con calidad.</i>" (Sentencia T-387 de 2018), y señala de manera contundente que: <p>FUNDAMENTOS LEGALES</p> <p>En el ordenamiento jurídico colombiano contamos con un conjunto normativo que tiene por objeto consagrar normas que garantizan el derecho a la salud, entre otras, encontramos las siguientes: La ley estatutaria 1751 de 2015 que desarrolla el derecho fundamental a la Salud en los siguientes términos:</p>

"Comprende el acceso a los servicios de salud de manera oportuna, eficaz y con calidad para la preservación, el mejoramiento y la promoción de la salud. El Estado adoptará políticas para asegurar la igualdad de trato y oportunidades en el acceso a las actividades de promoción, prevención, diagnóstico, tratamiento, rehabilitación y paliación para todas las personas. De conformidad con el artículo 49 de la Constitución Política, su prestación como servicio público esencial obligatorio, se ejecuta bajo la indelegable dirección, supervisión, organización, regulación, coordinación y control del Estado".

La ley 1384 de 2010, "Por la cual se establecen las acciones para la atención integral del cáncer en Colombia", conocida como "Ley Sandra Ceballos", ordena la creación del sistema de información, a través del establecimiento de los registros nacionales de cáncer en adultos, basado en registros poblacionales y registros institucionales; establece el observatorio de cáncer como parte del sistema de vigilancia en salud pública; consagra la necesidad de captar datos de diversas fuentes, así como efectuar las adaptaciones necesarias al actual SIVIGILA para la captura, procesamiento, almacenamiento y consulta de la información.

La ley 1388 de 2010 "Por el derecho a la vida de los niños con cáncer en Colombia". Define como objeto la disminución significativa de la tasa de mortalidad por cáncer en los niños y personas menores de 18 años. En el Capítulo III: Información, Registro e Investigación. Para el desarrollo de la garantía establecida en el artículo 3° de ésta ley, ordena crear el Registro Nacional de Cáncer Infantil, con el propósito de captar la mayor cantidad posible de datos desde el registro del diagnóstico, seguimiento al acceso al sistema de salud hasta la evolución del tratamiento del paciente.

La Ley 1733 de 2014 "Ley Consuelo Devis Saavedra, mediante la cual se regulan los servicios de cuidados paliativos para el manejo integral de pacientes con enfermedades terminales, crónicas, degenerativas e irreversibles en cualquier fase de la enfermedad de alto impacto en la calidad de vida", reglamenta el derecho que tienen las personas con enfermedades en fase terminal, crónicas, degenerativas e irreversibles, a la atención en cuidados paliativos que pretende mejorar la calidad de vida.

La Ley 715 de 2001 "por la cual se dictan normas orgánicas en materia de recursos y competencias de conformidad con los artículos 151, 288, 356 y 357 (Acto Legislativo 01 de 2001) de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones", en el entendido que tal norma le otorga al Ministerio de Salud y Protección Social la tarea de definir, diseñar, reglamentar, implantar y administrar el sistema integral de información en salud y el sistema de vigilancia en salud pública, con la participación de las entidades territoriales.

La ley 2026 de 2020 establece medidas para hacer efectiva la protección del derecho fundamental a la salud de los menores de 18 años con diagnóstico o presunción de cáncer, declarar su atención integral como prioritaria, garantizando el acceso efectivo a los servicios de salud oncopediátrica y fortalecer el apoyo social que recibe esta población.

De otra parte, mediante el Decreto 5017 de 2009 por el cual se aprueba la modificación de la estructura del Instituto Nacional de Cancerología -INC - Empresa Social del Estado. Art 2 Numeral 6, Obligaciones del INC frente al sistema nacional de información del cáncer. Establece la asesoría y asistencia del INC al Ministerio de Salud y Protección Social, así como a las IPS en el área oncológica que lo requieran y a las demás que se le determinen en el orden nacional y territorial, para implantar y consolidar el Sistema Nacional de Información de Cáncer.

En el marco de las normas reglamentarias encontramos, entre otras, las Resoluciones 4496 de 2012, 2590 de 2012, 4505 de 2012, 1383 de 2013 (Plan Decenal para el Control del Cáncer en Colombia), y 1841 de 2013, encierran un conjunto de arreglos institucionales claves para la organización del sistema nacional de información de cáncer y el observatorio nacional de cáncer en Colombia; del sistema integrado en red y el sistema nacional de información para el monitoreo, seguimiento y control de la atención del cáncer en los menores de 18 años; el registro de las actividades de protección específica, detección temprana y la aplicación de las guías de atención integral para las enfermedades de interés en salud pública de obligatorio cumplimiento.

Entre otras resoluciones sobre el cáncer en Colombia tenemos las siguientes:

La resolución 1419 de 2013 "Por la cual se establecen los parámetros y condiciones para la organización y gestión integral de las unidades funcionales para la atención integral del cáncer y los lineamientos para su monitoreo y evaluación", reglamento que establece las obligaciones para la conformación de la red de prestación de servicios oncológicos y unidades funciones, y fija lineamientos para su monitoreo y evaluación.

La resolución 1552 de 2013 "Por medio de la cual se reglamenta parcialmente los artículos 123 y 124 del Decreto Ley 019 de 2012 y se dictan otras disposiciones" preceptúa que las Entidades Promotoras de salud EPS de ambos regímenes, directamente o a través de la red que definan, deberán tener agendas abiertas para la asignación de citas de medicina especializada a la totalidad de los días hábiles del año.

La resolución 0247 de 2014 "Por la cual se establece el reporte de pacientes con cáncer. Establece la obligación de reportar los pacientes con cáncer a la Cuenta de Alto Costo por parte de las Empresas Administradoras de Planes de Beneficios (EAPB), incluidas las del régimen de excepción, las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (IPS), públicas, privadas y mixtas y las Direcciones Departamentales, Distritales y Municipales de Salud."

La resolución 3202 de 2016 "Por la cual se adopta el Manual Metodológico para la elaboración e implementación de las Rutas Integrales de Atención en Salud — RIAS, se adopta un grupo de Rutas Integrales de Atención en Salud desarrolladas por el Ministerio de Salud y Protección Social dentro de La Política de Atención Integral en Salud —PAIS y se dictan otras disposiciones."

La resolución 4504 de 2016 "Por la cual se dictan disposiciones relacionadas con las Unidades de Atención de Cáncer Infantil (UACAI)."

La resolución 429 de 2016 "Por medio de la cual se adopta la Política de Atención Integral en Salud."

La resolución 1477 de 2016, por la cual se define el procedimiento, los estándares y los criterios para la habilitación de las Unidades Funcionales para la Atención Integral de Cáncer del Adulto "UFCA" y de las Unidades de Atención de Cáncer Infantil "UACAI" y se dictan otras disposiciones.

La resolución 1441 de 2016, por la cual se establecen los estándares, criterios y procedimientos para la habilitación de las Redes Integrales de Prestadores de Servicios de Salud y se dictan otras disposiciones.

La resolución 3280 de 2018, por medio de la cual se adoptan los lineamientos técnicos y operativos de la Ruta Integral de Atención para la Promoción y Mantenimiento de la Salud y la Ruta Integral de Atención en Salud para la Población Materno Perinatal y se establecen las directrices para su operación.

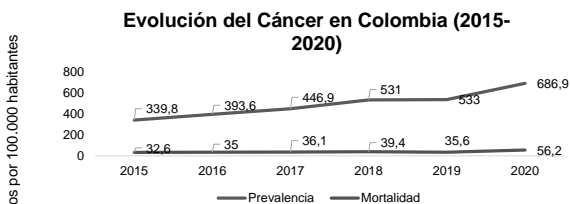
La resolución 2626 de 2019, por la cual se modifica la Política de Atención Integral en Salud -PAIS y se adopta el Modelo de Acción Integral Territorial-MAITE.

La resolución 3339 de 2019 "Por la cual se establece e Implementa el mecanismo de cálculo y distribución de los recursos de la UPC para las Empresas Promotoras de Salud - EPS de los Regímenes Contributivo y Subsidiado y demás Entidades Obligadas a Compensar - ECO, para los cánceres priorizados".

4. ALCANCE Y CONTENIDO DEL PROYECTO

INCIDENCIA DE CANCER EN COLOMBIA

Los datos más recientes sobre el cáncer en Colombia presentados por la Cuenta de Alto Costo¹ para el periodo de 2020 evidencian el incremento del número de pacientes con cáncer en el territorio nacional. La prevalencia nacional del cáncer invasivo en el año 2020 tuvo un incremento notorio, siendo este cambio estadísticamente significativo en comparación con el 2019. También, la proporción de casos nuevos reportados en 2020 (82,37) aumentó respecto a 2019 (55,42) como la mortalidad.



Fonte: Cuenta de Alto Costo (2021)

Según la Cuenta de Alto Costo², para 2020 en Colombia había 347.745 personas con Cáncer de las cuales 331.021 presentaban casos de cáncer invasivo. Por su parte, el número de casos nuevos reportados (CNR) ascendió a 42.893, de los cuales el 95% (40.689) fueron invasivos. La tasa de mortalidad para este periodo correspondió a 53,25 por cada 100.000 habitantes, una cifra que se destaca respecto al promedio entre 2017 y 2019 que se mantuvo en 37,04 por cada 100.00 habitantes³.

Durante este año, los departamentos donde hubo un aumento significativo de la prevalencia respecto al nivel nacional fueron Antioquia, Caldas, Risaralda, Bogotá, Tolima, Huila y Caquetá, mientras que los demás departamentos del país registraron una disminución significativa. En cuanto a los casos registrados en 2019, el 59,9% de los casos se diagnosticó en mujeres entre los 45 y los 59 años. En hombres, los diagnósticos de la enfermedad fueron más comunes entre los 65 y los 69 años⁴.

1 Cuenta de Alto Costo (2021). 2020 Magnitud, tendencia y acceso a los servicios.
 2 Cuenta de Alto Costo (2021). Día mundial del cáncer 2021. Disponible en: <https://cuentadealtocosto.org/site/cancer/dia-mundial-del-cancer-2021/>
 3 Cuenta de Alto Costo (2020). 2020 Magnitud, tendencia y acceso a los servicios.
 4 Cuenta de Alto Costo (2020). Situación del cáncer en la población adulta atendida en el SGSSS de Colombia 2019.

La siguiente gráfica presentada en el informe de la Cuenta de Alto Costo, permite evidenciar la distribución de los cánceres diagnosticados en Colombia, por régimen en salud al que pertenece.

PCNR de cáncer ajustada por la edad según el régimen (2019)

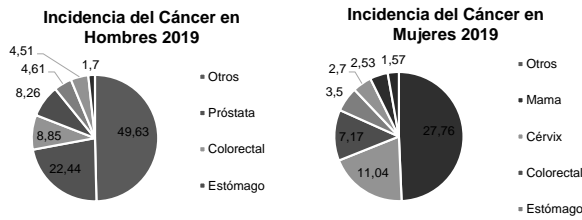
Régimen	CNR	Denominador	PCNR cruda	PCNR ajustada	IC 95% para PCNR ajustada
Contributivo	18.230	22.596.295	80,68	58,90	57,32 – 60,51
Subsidiado	8.272	21.898.844	37,77	43,19	42,11 – 44,29

Incluye todos los casos nuevos de cáncer invasivo reportados a la CAC, sin discriminar por sexo, edad o tipo de cáncer.
 CNR: casos nuevos reportados. PCNR: proporción de casos nuevos reportados. IC: intervalo de confianza.
 PCNR calculada por 100.000 afiliados.

Fuente: Cuenta de Alto Costo (2020)⁶

El informe de la Cuenta de Alto Costo no solo permite evidenciar el aumento de los casos de cáncer en el país, sino la incidencia del tipo de cáncer según la población.

Para 2019, los cánceres con mayor incidencia presentaron cambios como se muestra a continuación:



Fuente: Cuenta de Alto Costo (2020)⁶

Fuente: Cuenta de Alto Costo (2020)⁷

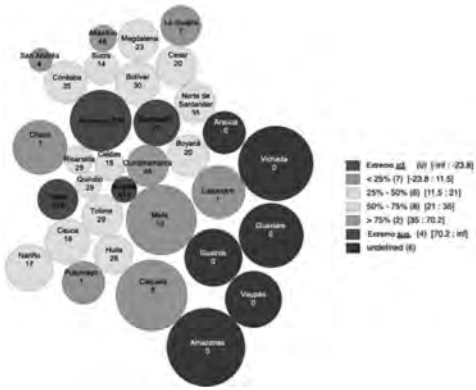
Teniendo en cuenta la situación de pandemia que ha suscitado el SARS-CoV-2 o Covid-19, los pacientes con cáncer se han visto altamente afectados. De esta población que convive con algún tipo de cáncer, a febrero de 2021 se han infectado con SARS-CoV-2 13.662 personas de acuerdo con el Ministerio de Salud⁸. Hasta el

⁶ Cuenta de Alto Costo (2020): Situación del cáncer en la población adulta atendida en el SGSSS de Colombia 2019.
⁷ Ibid.
⁸ Cuenta de Alto Costo (2020): Situación del cáncer en la población adulta atendida en el SGSSS de Colombia 2019.
⁹ Ministerio de Salud, (2021) Incidencia del cáncer se redujo en los últimos 3 años. Disponible en: <https://www.minsalud.gov.co/Paginas/Incidencia-del-cancer-se-redujo-en-los-ultimos-3-anos.aspx>

momento 1.271 de estos pacientes han fallecido a causa de complicaciones asociadas al COVID-19. Cabe notar que el 92 % de estos fallecimientos corresponde a mayores de 57 años.

Los departamentos que concentran el mayor número de muertes en el país corresponden a: Valle del Cauca, Antioquía, Santander y Bogotá D.C. Estos territorios agrupan el 65% de los fallecimientos en esta población. A continuación, se presenta una gráfica que distribuye en percentiles el número de decesos:

Cartograma de fallecimientos en pacientes con diagnóstico de cáncer y COVID-19⁹



Fuente: Observatorio Nacional de Cáncer, 2021

Asimismo, la situación que ha provocado la pandemia de COVID-19 prendió las alarmas por los diagnósticos tardíos en cáncer.

Según la Asociación Colombiana de Hematología y Oncología (ACHO), por cuenta de la pandemia los pacientes dejaron de asistir a los hospitales y las citas médicas

⁹ Observatorio Nacional de Cáncer (2021). Día mundial del cáncer. Disponible en: https://www.sispro.gov.co/observatorios/oncancer/Paginas/onc_boletin_02_cancer.aspx

por miedo a contraer el virus, sin embargo, ese miedo provocará en el largo plazo una epidemia de diagnósticos tardíos de cáncer.

A través de una encuesta realizada por la ACHO, se evidenció que durante la pandemia se redujo en un 39% los diagnósticos de cáncer. Según la encuesta, los exámenes de diagnóstico que más se redujeron fueron los de mamografía (84%), lo que muestra un impacto importante en el caso de los cánceres que se presentan en mujeres, ya que los diagnósticos de la enfermedad se harán en etapas más avanzadas de la enfermedad¹⁰.

Otro de los problemas que han enfrentado los pacientes con cáncer es la atención oportuna de los tratamientos. Según la Fundación Colombiana de Leucemia y Linfoma, de una muestra de 315 pacientes el 53,9%, reportó tener dificultades para acceder a citas, tratamientos y medicamentos durante la pandemia. Los problemas reportados por los pacientes fueron: cancelación de citas con especialista por parte de la IPS/ EPS (24.7%), demora en entrega de medicamentos (13.9%), cancelación o aplazamiento de aplicación del medicamento (4%), cancelación de cirugías (3.4%), cancelación o aplazamientos de radioterapias (1.5%)¹¹. Adicionalmente, de acuerdo con Cuenta de Alto Costo¹², en 2020 la oportunidad para acceder al diagnóstico y al tratamiento fue menor en los tipos de cáncer hematológicos, en comparación con los sólidos. También se evidenció que los tiempos de la atención en todos los tipos de cáncer fueron más prolongados que en 2019 como se demuestra en la siguiente tabla:

Oportunidad en el diagnóstico y el tratamiento del cáncer, Colombia 2018-2020¹³

Periodo	Tiempo promedio entre la sospecha clínica y la confirmación diagnóstica (en días)			Tiempo promedio entre la confirmación diagnóstica y el inicio de tratamiento (en días)		
	Cáncer sólido	Cáncer hematológico	Total de casos	Cáncer sólido	Cáncer hematológicos	Total de casos
2018	61,90	45,00	60,10	68,00	36,20	64,00
2019	52,83	34,48	56,19	71,46	27,89	66,59
2020	62,77	37,97	60,85	73,32	32,77	69,05

Fuente: Cuenta de Alto Costo, 2021

¹⁰ ABELLO POLO, Virginia. (2021). La reapertura es indispensable: el impacto del covid-19 en el diagnóstico y atención del cáncer. Consolator Salud. Disponible en: <https://consultorsalud.com/covid-19-y-el-diagnostico-del-cancer/>
¹¹ Fundación Colombiana de Leucemia y Linfoma. Solo el 23.3% de los pacientes con cáncer ha recibido sus medicamentos a domicilio durante la cuarentena. Disponible en: <https://www.funleucemiaonline.org/wp-content/uploads/2020/07/Tercer-boletin-de-prensa-Encuesta-pacientes-c%C3%A1ncer.pdf>
¹² Cuenta de Alto Costo (2021). 2020 Magnitud, tendencia y acceso a los servicios.
¹³ Cuenta de Alto Costo (2021). 2020 Magnitud, tendencia y acceso a los servicios.

Como respuesta a las dificultades de acceso de atención, el Ministerio de Salud¹⁴ ha incentivado el uso de herramientas como la teleconsulta, telemedicina, atención domiciliar y la entrega domiciliar de medicamentos para las poblaciones con mayor vulnerabilidad al virus.

Situación de los pacientes colombianos con cáncer

A propósito de la situación de los pacientes colombianos con cáncer, y específicamente a lo que se refiere a la entrega de medicamentos para su tratamiento, el Observatorio de Presupuestos Máximos del movimiento Pacientes Colombia¹⁵ realizó un estudio sobre cómo los presupuestos máximos han incidido en las prescripciones de los pacientes entre el 2020 y abril del 2021.

En este estudio se evaluaron los casos de cáncer de seno, pulmón, cervix, colon y próstata, arrojando los siguientes resultados:

- En lo que se refiere al Régimen Contributivo (RC), no se evidenciaron cambios considerables en la cantidad de pacientes prescritos de cáncer de seno entre 2020 y abril de 2021, pero sí hubo una disminución del 11% de pacientes prescritos para cáncer de seno entre marzo y abril del 2021. Lo mismo sucedió para pacientes con cánceres de cervix (13%), colon (-10%) y próstata (-10%).
- Por el contrario, en el régimen subsidiado hubo una tendencia al aumento de pacientes con prescripciones de tecnología no PBS en los casos de cáncer de seno (10%), cervix (9%) y próstata (4%) entre 2020 y abril de 2021. Como en el caso anterior, entre enero y abril de 2021 disminuyeron las prescripciones de cáncer de seno (12%), cervix (2%), colon (7%) y próstata (7%).

Comportamiento de prescripciones en pacientes con cáncer, cantidad de pacientes prescritos (2020-2021)

¹⁴ Observatorio Nacional de Cáncer (2021). Día mundial del cáncer. Disponible en: https://www.sispro.gov.co/observatorios/oncancer/Paginas/onc_boletin_02_cancer.aspx
¹⁵ Pacientes Colombia. (2021). Boletín mensual Observatorio De Presupuestos Máximos. Boletín # 7. Disponible en: <https://www.pacientescolombia.org/boletines>

Magnitud (CONTINUA/2020)	2020	2021	Cambio entre 2020 y 2021 (%)	2020	2021	Cambio entre 2020 y 2021 (%)
Cáncer de seno	1.043.134	1.129.923	8,7%	16.547	17.730	7%
Cáncer de pulmón	1.043.134	1.079.127	3,2%	2.127	3.299	54%
Cáncer de próstata	800	120	-85%	1.508	1.483	-2%
Cáncer de colon	1.200	1.339	11,6%	4.368	4.173	-4%
Cáncer de páncreas	1.200	1.200	0%	7.426	7.709	4%

* No se evidencian cambios considerables durante el 2020, así como cambios entre el 2019 y el 2020.
 * Entre el 1er trimestre del 2020 y el 1er trimestre del 2021 se registró un descenso en la cantidad de pacientes, superando disminuciones del 50% en cáncer de cervix, colon y próstata.
 * Entre marzo y febrero de 2021, se presentaron disminuciones en la cantidad de pacientes prescritos con tecnologías no PBS, excepto en pacientes con ca de pulmón.

Fuente: Pacientes Colombia, (2021).

- En lo que respecta a los medicamentos entregados, de las 29 mil prescripciones registradas en la plataforma MIPRES, solo 16.650 prescripciones (57.4%) tiene fecha de entrega.
- La EPS que tiene más prescripciones sin fecha de entrega es Nueva EPS (2100).
- Entre 2020 y 2021, el tiempo de entrega de los fármacos fue de 16,66 días, pero entre enero y abril de 2021 el promedio disminuyó a 14 días. La EPS Salud Total es la entidad con mayor tiempo de espera durante este periodo (18 días).

Suministro de medicamentos para pacientes con cáncer de seno, pulmón, cervix, colon, próstata (enero-abril 2021)



Fuente: Observatorio de Presupuestos Máximos, (2021).¹⁶

Po su lado, la Cuenta de Alto Costo ha identificado ciertas oportunidades de mejora en los cánceres más prevalentes en el país para 2020, especialmente sobre la atención al paciente y los tiempos de espera:

Tipo de cáncer	Hallazgos	Acciones propuestas
Mama	Tiempos de acceso al diagnóstico y los tratamientos prolongados que no han logrado mayoría en los años de seguimiento, lo que pone evidencia que no se han tomado acciones para impactar en las barreras de acceso o las estrategias implementadas no son eficaces.	* Evaluación de la efectividad y eficiencia de los modelos de atención en cáncer.
Cervix	En los últimos tres años se ha observado una tendencia incremental en el número de días que trascurren entre el informe histopatológico válido y la atención por el médico tratante, lo que repercute en la definición de la conducta terapéutica y el pronóstico de la enfermedad.	* Seguimiento al interior de los aseguradores de los resultados en salud obtenidos, especialmente los relacionados con diagnóstico temprano y oportunidad de la atención.
Próstata	La proporción de personas que son diagnosticadas en estadios avanzados de la enfermedad ha incrementado.	* Definición de medidas que contrarresten las barreras de acceso en los servicios de oncología.
Gástrico	No se alcanzan las metas establecidas en términos de oportunidad de la atención, con un desempeño inferior al del año anterior.	
Colon y recto	El tiempo promedio que transcurre para el diagnóstico y el inicio del tratamiento es mayor al establecido para alcanzar la meta.	

Fuente: Cuenta de Alto Costo, 2021¹⁷

¹⁶ Datos presentados en el Evento: Hallazgo Del Observatorio De Presupuestos Máximos Frente A La Prestación De Servicios No Pbs
¹⁷ Cuenta de Alto Costo (2021). 2020 Magnitud, tendencia y acceso a los servicios.

5. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, solicitamos a los H. Representantes de la Plenaria de la Cámara de Representantes, debatir y aprobar en segundo debate, el Proyecto de Ley No. 258 DE 2020 CÁMARA "Por medio de la cual se modifica la Ley 1384 de 2010, se adopta el enfoque de alta carga de la enfermedad para la atención de pacientes con cáncer y se dictan otras disposiciones", con base en el texto adjunto.

De los Honorables Representantes,

(Firma)
JOSE LUIS CORREA LOPEZ
 Coordinador Ponente

(Firma)
JORGE ENRIQUE BENEDETTI M.
 Ponente

(Firma)
JAIRO REINALDO CALA SUAREZ
 Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE

PROYECTO DE LEY No. 258 de 2020 CÁMARA

"Por medio de la cual se modifica la Ley 1384 de 2010, se adopta el enfoque de alta carga de la enfermedad para la atención de pacientes con cáncer y se dictan otras disposiciones"

**El Congreso de Colombia,
 DECRETA:**

Capítulo I

Objeto de la ley. Campo de aplicación. Principios. Definiciones

Artículo 1. Objeto de la ley. La presente ley tiene por objeto la actualización del marco normativo actual sobre atención integral del cáncer, de modo que se adopte el enfoque de carga de la enfermedad en Colombia que tenga en cuenta las consecuencias epidemiológicas y económicas de la enfermedad y determinar la alta carga como factor para priorización de los cánceres, que responda a los cambios que está experimentando el país y pueda responder acorde a estos. Lo anterior para garantizar un uso eficiente de los recursos asignados para mejorar la atención de los tipos de cáncer de alta carga en el país y la atención integral con esfuerzos que respondan a la alta carga.

Artículo 2. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 1384 de 2010, el cual quedará así:

ARTÍCULO 3º. CAMPO DE APLICACIÓN. Las disposiciones contenidas en la presente ley se aplicarán a toda la población residente en el territorio nacional, y se prestarán los servicios requeridos en cualquier momento sin distinción de regímenes en las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud sean públicas o privadas, EPS, EAPB/EOC como delegados de administración en salud y en las Unidades Funcionales habilitadas para la Atención Integral del Cáncer.

Artículo 3. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 1384 de 2010, el cual quedará así:

ARTÍCULO 2º. PRINCIPIOS. El contenido de la presente ley y de las disposiciones que la complementen o adicionen, se interpretarán y ejecutarán teniendo presente el respeto y garantías al derecho a la vida,

accesibilidad, equidad, oportunidad, continuidad, solidaridad y eficiencia, preservando el criterio según el cual la tarea fundamental de las autoridades de salud será lograr la prevención, la detección temprana, diagnóstico oportuno de la enfermedad y acceso a los tratamientos según las condiciones clínicas del paciente y estadio, y sin discriminación, para lograr una adecuada rehabilitación y paliación del paciente.

Artículo 4. Adiciónese los literales e) al l) al artículo 4 de la Ley 1384 de 2010, el cual quedará así:

ARTÍCULO 4o. DEFINICIONES. Las siguientes definiciones se aplican a esta ley:

(...)

e) Carga de la enfermedad: Es un indicador que permite cuantificar la brecha existente entre el estado de salud de una población y un estándar, e incluye la suma de años de vida perdidos por mortalidad prematura y años de vida vividos con discapacidad.

f) Incidencia: Es la cantidad de casos nuevos de una enfermedad, un síntoma, muerte o lesión que se presenta durante un período de tiempo específico.

g) Prevalencia: Es la proporción de individuos de una población que presentan el evento en un momento, o periodo de tiempo, determinado.

h) Mortalidad: Indica el número de defunciones por lugar, intervalo de tiempo y causa.

i) Años de Vida Ajustados por Discapacidad – AVISAS: Mide la carga de enfermedad que sufre una población por causas específicas. AVISA son los años de vida ajustados por discapacidad que equivalen a los años perdidos por discapacidad (APD) más los años perdidos por mortalidad prematura (APMP). Es decir que, AVISAS = APD + APMP.

j) Años de Vida Perdidos por Mortalidad Prematura– AVPMP: Ilustra la pérdida que sufre la sociedad como consecuencia de la muerte de personas jóvenes o de fallecimientos prematuros. El supuesto en el que se basan los AVPMP, es que cuando más prematura es la muerte, mayor es la pérdida de vida.

k) Años de Vida Vividos con Discapacidad – AVD: Es una medida sintética del estado de salud de la población que tiene dos dimensiones: el tiempo perdido por morir antes de lo que se tenía previsto según la expectativa de vida (Años de Vida Perdidos o AVP) y el tiempo vivido con una discapacidad (Años Vividos con Discapacidad o AVD).

l) Cánceres priorizados: Son los cánceres que, desde la perspectiva epidemiológica, de carga de la enfermedad y de interés de salud pública, son priorizados en la política de salud expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social.

Capítulo II

Acciones. Manejo de la enfermedad. Manejo adecuado de recursos.

Artículo 5. Adiciónese el parágrafo 4 al artículo 5 de la Ley 1384 de 2010, el cual quedará así:

Parágrafo 4. Se desarrollarán acciones en política pública concretas encaminadas a la prevención, la detección temprana, el diagnóstico oportuno y el manejo integral en el ciclo de la enfermedad para los cánceres priorizados que garanticen la reducción de la carga de la enfermedad en el territorio y deberán verse reflejados en el PNCC.

Artículo 6. Atención e integralidad en el manejo de la enfermedad. Las Entidades Promotoras de Servicios de Salud (EPS), Entidades Administradoras de Planes de Beneficios (EAPB), Entidades Obligadas a Compensar (EOC), e IPS garantizarán la atención e integralidad en el manejo de la enfermedad y acceso a los tratamientos, independientemente del régimen al cual pertenezcan.

Artículo 7. Disponibilidad y manejo adecuado de recursos: Las entidades responsables de pago deberán asegurar la disponibilidad y el manejo adecuado y eficiente de los recursos destinados a la implementación de los planes y al cumplimiento de los indicadores de proceso y de resultado propuestos por la Cuenta de Alto Costo.

Artículo 8. Adiciónese un parágrafo 2 al artículo 7 de la Ley 1384 de 2010, el cual quedará así:

Parágrafo 2. Medición de los resultados y desenlaces clínicos: Como parte de la gestión integral del riesgo del paciente oncológico, las EPS, EAPB/EOC e IPS deberán reportar a la Cuenta de Alto Costo la medición de los indicadores de proceso y resultado definidos por esta entidad.

**Capítulo III
Disposiciones varias**

Artículo 9. Adiciónese el parágrafo 2 al artículo 18 de la Ley 1384 de 2010, el cual quedará así:

Parágrafo 2. El Instituto Nacional de Cancerología y las Sociedades Científicas Clínicas y/o Quirúrgicas relacionadas directamente con temas de oncología y un representante de las asociaciones de pacientes debidamente organizadas, desarrollarán las recomendaciones sobre los tratamientos, las cuales deberán ser parte integral de las guías de práctica clínica desarrolladas por el Ministerio de Salud y Protección Social. El IETS apoyará metodológicamente el desarrollo y actualización anual de éstas recomendaciones.

Artículo 10. Reporte de información de los pacientes con cáncer. Las EPS, EAPB/EOC e IPS deberán reportar toda la información relacionada a la gestión del riesgo de los pacientes con cáncer para la toma de decisiones en salud pública. Este reporte deberá actualizarse al menos de manera trimestral al Ministerio de Salud y Protección Social y a la Cuenta de Alto Costo.

Artículo 11. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación, derogando todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

De los Honorables Representantes,



JOSE LUIS CORREA LOPEZ
Coordinador Ponente



JORGE ENRIQUE BENEDETTI M.
Ponente



JAIRO REINALDO CALA SUAREZ
Ponente

TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY No. 258 DE 2020 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 1384 DE 2010, SE ADOPTA EL ENFOQUE DE ALTA CARGA DE LA ENFERMEDAD PARA LA ATENCIÓN DE PACIENTES CON CÁNCER Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

(Aprobado en la Sesión virtual del 25 de mayo de 2021, Comisión VII Constitucional Permanente de la H. Cámara de Representantes, Acta No. 40)

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Objeto de la ley. Campo de aplicación. Principios. Definiciones




Artículo 1. Objeto de la ley. La presente ley tiene por objeto la actualización del marco normativo actual sobre atención integral del cáncer, de modo que se adopte el enfoque de carga de la enfermedad en Colombia que tenga en cuenta las consecuencias epidemiológicas y económicas de la enfermedad y determinar la alta carga como factor para priorización de los cánceres, que responda a los cambios que está experimentando el país y pueda responder acorde a estos. Lo anterior para garantizar un uso eficiente de los recursos asignados para mejorar la atención de los tipos de cáncer de alta carga en el país y la atención integral con esfuerzos que respondan a la alta carga.

Artículo 2. Modifíquese el artículo 3 de la Ley 1384 de 2010, el cual quedará así:

ARTÍCULO 3o. CAMPO DE APLICACIÓN. Las disposiciones contenidas en la presente ley se aplicarán a toda la población residente en el territorio nacional, y se prestarán los servicios requeridos en cualquier momento sin distinción de regímenes en las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud sean públicas o privadas, EPS, EAPB/EOC como delegados de administración en salud y en las Unidades Funcionales habilitadas para la Atención Integral del Cáncer.

Artículo 3. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 1384 de 2010, el cual quedará así:

ARTÍCULO 2o. PRINCIPIOS. El contenido de la presente ley y de las disposiciones que la complementen o adicionen, se interpretarán y ejecutarán teniendo presente el respeto y garantías al derecho a la vida, accesibilidad, equidad, oportunidad, continuidad, solidaridad y eficiencia, preservando el criterio según el cual la tarea fundamental de las autoridades de salud será lograr la prevención, la detección temprana, diagnóstico oportuno de la enfermedad y acceso a los tratamientos según las condiciones clínicas del paciente y estadio, y sin discriminación, para lograr una adecuada rehabilitación y paliación del paciente.

<p>Artículo 4. Adiciónese los literales e) al q) al artículo 4 de la Ley 1384 de 2010, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 4o. DEFINICIONES. Las siguientes definiciones se aplican a esta ley:</p> <p>e) Carga de la enfermedad: Es un indicador que permite cuantificar la brecha existente entre el estado de salud de una población y un estándar, e incluye la suma de años de vida perdidos por mortalidad prematura y años de vida vividos con discapacidad.</p> <p>f) Incidencia: Es la cantidad de casos nuevos de una enfermedad, un síntoma, muerte o lesión que se presenta durante un periodo de tiempo específico.</p> <p>g) Prevalencia: Es la proporción de individuos de una población que presentan el evento en un momento, o periodo de tiempo, determinado.</p> <p>h) Mortalidad: Indica el número de defunciones por lugar, intervalo de tiempo y causa.</p> <p>i) Años de Vida Ajustados por Discapacidad – AVISAS: Mide la carga de enfermedad que sufre una población por causas específicas. AVISA son los años de vida ajustados por discapacidad que equivalen a los años perdidos por discapacidad (APD) más los años perdidos por mortalidad prematura (APMP). Es decir que, AVISAS = APD + APMP.</p> <p>j) Años de Vida Perdidos por Mortalidad Prematura– AVPMP: Ilustra la pérdida que sufre la sociedad como consecuencia de la muerte de personas jóvenes o de fallecimientos prematuros. El supuesto en el que se basan los AVPMP, es que cuando más prematura es la muerte, mayor es la pérdida de vida.</p> <p>k) Años de Vida Vividos con Discapacidad – AVD: Es una medida sintética del estado de salud de la población que tiene dos dimensiones: el tiempo perdido por morir antes de lo que se tenía previsto según la expectativa de vida (Años de Vida Perdidos o AVP) y el tiempo vivido con una discapacidad (Años Vividos con Discapacidad o AVD).</p> <p>l) Cánceres priorizados: Son los cánceres que, desde la perspectiva epidemiológica, de carga de la enfermedad y de interés de salud pública, son priorizados en la política de salud expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social.</p> <p style="text-align: center;">Capítulo II Acciones. Manejo de la enfermedad. Manejo adecuado de recursos.</p> <p>Artículo 5. Adiciónese el parágrafo 4 al artículo 5 de la Ley 1384 de 2010, el cual quedará así:</p> <p>"Parágrafo 4: Se desarrollarán acciones en política pública concretas encaminadas a la prevención, la detección temprana, el diagnóstico oportuno y el manejo integral en el ciclo</p>	<p>de la enfermedad para los cánceres priorizados que garanticen la reducción de la carga de la enfermedad en el territorio y deberán verse reflejados en el PNCC."</p> <p>Artículo 6. Atención e integralidad en el manejo de la enfermedad. Las Entidades Promotoras de Servicios de Salud (EPS), Entidades Administradoras de Planes de Beneficios (EAPB), Entidades Obligadas a Compensar (EOC), e IPS garantizarán la atención e integralidad en el manejo de la enfermedad y acceso a los tratamientos, independientemente del régimen al cual pertenezcan.</p> <p>Artículo 7. Disponibilidad y manejo adecuado de recursos: Las entidades responsables de pago deberán asegurar la disponibilidad y el manejo adecuado y eficiente de los recursos destinados a la implementación de los planes y al cumplimiento de los indicadores de proceso y de resultado propuestos por la Cuenta de Alto Costo.</p> <p>Artículo 8. Adiciónese un parágrafo 2 al artículo 7 de la Ley 1384 de 2010, el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo 2. Medición de los resultados y desenlaces clínicos: Como parte de la gestión integral del riesgo del paciente oncológico, las EPS, EAPB/EOC e IPS deberán reportar a la Cuenta de Alto Costo la medición de los indicadores de proceso y resultado definidos por esta entidad.</p> <p style="text-align: center;">Capítulo III Disposiciones varias</p> <p>Artículo 9. Adiciónese el parágrafo 2 al artículo 18 de la Ley 1384 de 2010, el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo 2. El Instituto Nacional de Cancerología y las Sociedades Científicas Clínicas y/o Quirúrgicas relacionadas directamente con temas de oncología y un representante de las asociaciones de pacientes debidamente organizadas, desarrollarán las recomendaciones sobre los tratamientos, las cuales deberán ser parte integral de las guías de práctica clínica desarrolladas por el Ministerio de Salud y Protección Social. El IETS apoyará metodológicamente el desarrollo y actualización anual de estas recomendaciones.</p> <p>Artículo 10. Reporte de información de los pacientes con cáncer. Las EPS, EAPB/EOC e IPS deberán reportar toda la información relacionada a la gestión del riesgo de los pacientes con cáncer para la toma de decisiones en salud pública. Este reporte deberá actualizarse al menos de manera trimestral al Ministerio de Salud y Protección Social y a la Cuenta de Alto Costo.</p> <p>Artículo 11. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación, derogando todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.</p>												
<p style="text-align: center;">Capítulo II Acciones. Manejo de la enfermedad. Manejo adecuado de recursos.</p> <p>Artículo 5. Adiciónese el parágrafo 4 al artículo 5 de la Ley 1384 de 2010, el cual quedará así:</p> <p>"Parágrafo 4: Se desarrollarán acciones en política pública concretas encaminadas a la prevención, la detección temprana, el diagnóstico oportuno y el manejo integral en el ciclo</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-end; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  JOSE LUIS CORREA LOPEZ Coordinador Ponente </div> <div style="text-align: center;">  JORGE ENRIQUE BENEDETTI M. Ponente </div> </div> <div style="text-align: center; margin-top: 20px;">  JAIRO REINALDO CALA SUAREZ </div>	<div style="text-align: center; border: 1px solid black; border-radius: 15px; padding: 5px; background-color: #f0f0f0; margin-bottom: 10px;"> <h2 style="margin: 0;">CONTENIDO</h2> </div> <p style="text-align: center;">Gaceta número 1046 - Viernes, 20 de agosto de 2021 CÁMARA DE REPRESENTANTES PONENCIAS</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 80%;"></th> <th style="text-align: right; vertical-align: bottom;">Págs.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Informe de ponencia para primer debate y pliego de modificaciones del Proyecto de ley Estatutaria número 014 de 2021 Cámara, por medio del cual se amplía el horario de la jornada electoral del año 2022 con el fin de prevenir y mitigar el impacto del COVID-19.</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">1</td> </tr> <tr> <td>Ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de ley número 020 de 2021 Cámara, por la cual se promueve el respeto y la dignificación laboral del talento humano en salud y se dictan otras disposiciones.</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">3</td> </tr> <tr> <td>Ponencia para primer debate y texto propuesto del Proyecto de ley número 623 de 2021 Cámara, 176 de 2020 Senado, por medio de la cual se establecen normas para garantizar la seguridad de la cadena logística, prevenir los delitos transnacionales para fortalecer el comercio exterior y se dictan otras disposiciones.</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">8</td> </tr> <tr> <td>Informe de ponencia para segundo debate pliego de modificaciones, texto propuesto y texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta al Proyecto de ley número 036 de 2020 Cámara, por medio de la cual se dictan disposiciones sobre el servicio de transporte terrestre automotor mixto.</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">10</td> </tr> <tr> <td>Informe de ponencia para segundo debate, texto propuesto y texto definitivo aprobado en primer debate al Proyecto de ley número 258 de 2020 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 1384 de 2010, se adopta el enfoque de alta carga de la enfermedad para la atención de pacientes con cáncer y se dictan otras disposiciones.</td> <td style="text-align: right; vertical-align: bottom;">20</td> </tr> </tbody> </table>		Págs.	Informe de ponencia para primer debate y pliego de modificaciones del Proyecto de ley Estatutaria número 014 de 2021 Cámara, por medio del cual se amplía el horario de la jornada electoral del año 2022 con el fin de prevenir y mitigar el impacto del COVID-19.	1	Ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de ley número 020 de 2021 Cámara, por la cual se promueve el respeto y la dignificación laboral del talento humano en salud y se dictan otras disposiciones.	3	Ponencia para primer debate y texto propuesto del Proyecto de ley número 623 de 2021 Cámara, 176 de 2020 Senado, por medio de la cual se establecen normas para garantizar la seguridad de la cadena logística, prevenir los delitos transnacionales para fortalecer el comercio exterior y se dictan otras disposiciones.	8	Informe de ponencia para segundo debate pliego de modificaciones, texto propuesto y texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta al Proyecto de ley número 036 de 2020 Cámara, por medio de la cual se dictan disposiciones sobre el servicio de transporte terrestre automotor mixto.	10	Informe de ponencia para segundo debate, texto propuesto y texto definitivo aprobado en primer debate al Proyecto de ley número 258 de 2020 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 1384 de 2010, se adopta el enfoque de alta carga de la enfermedad para la atención de pacientes con cáncer y se dictan otras disposiciones.	20
	Págs.												
Informe de ponencia para primer debate y pliego de modificaciones del Proyecto de ley Estatutaria número 014 de 2021 Cámara, por medio del cual se amplía el horario de la jornada electoral del año 2022 con el fin de prevenir y mitigar el impacto del COVID-19.	1												
Ponencia para primer debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de ley número 020 de 2021 Cámara, por la cual se promueve el respeto y la dignificación laboral del talento humano en salud y se dictan otras disposiciones.	3												
Ponencia para primer debate y texto propuesto del Proyecto de ley número 623 de 2021 Cámara, 176 de 2020 Senado, por medio de la cual se establecen normas para garantizar la seguridad de la cadena logística, prevenir los delitos transnacionales para fortalecer el comercio exterior y se dictan otras disposiciones.	8												
Informe de ponencia para segundo debate pliego de modificaciones, texto propuesto y texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta al Proyecto de ley número 036 de 2020 Cámara, por medio de la cual se dictan disposiciones sobre el servicio de transporte terrestre automotor mixto.	10												
Informe de ponencia para segundo debate, texto propuesto y texto definitivo aprobado en primer debate al Proyecto de ley número 258 de 2020 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 1384 de 2010, se adopta el enfoque de alta carga de la enfermedad para la atención de pacientes con cáncer y se dictan otras disposiciones.	20												