REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

I S S N 0 1 2 3 - 9 0 6 6

AÑO XXII - Nº 612 Bogotá, D. C., martes, 13 de agosto de 2013 EDICIÓN DE 16 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

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 41 DE 2013 SENADO

por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración del bicentenario del municipio de Marinilla en el departamento de Antioquia y se autorizan unas inversiones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Del Bicentenario de la fundación del municipio de Marinilla en el departamento de Antioquia*. Conmemórese la llegada del municipio de Marinilla, departamento de Antioquia, a sus primeros doscientos años de vida institucional.

Artículo 2°. Exáltese a todos los habitantes y ciudadanos oriundos del municipio de Marinilla, por la importante efeméride y reconózcasele su invaluable aporte al desarrollo social y económico de su municipio y de la región.

Artículo 3°. La Nación, a través del Ministerio del Interior y del Ministerio de la Cultura, contribuirán al fomento, divulgación, desarrollo de programas y proyectos que adelanta el municipio de Marinilla y sus fuerzas vivas para exaltar este municipio como ciudad ejemplo para los colombianos.

Artículo 4°. *De las obras y su financiación.* A partir de la sanción de la presente ley y conforme a lo establecido en los articulos 288, 334, 341 y 345 de la Constitución Política, las competencias establecidas en la Ley 715 de 2001 y sus decretos reglamentarios, la Ley 819 de 2002, el Gobierno Nacional podrá incorporar dentro del Presupuesto General de la Nación o impulsar a través del Sistema Nacional de Cofinanciación, las apropiaciones necesarias que permitan terminar, adecuar y dotar las siguientes obras:

1. **COMPRA DE LA CASA PATRIMONIAL AL FRENTE DE LA CAPILLA PARA CREACIÓN DE LA CASA MUSEO DEL ARTE Y TRADICIÓN.**

Costo estimado: $500.000.000

2. **CONSTRUCCIÓN Y DOTACIÓN DEL HOGAR DEL ADULTO MAYOR.**

Costo estimado: $3.000.000.000

3. **RESTAURACIÓN DEL CENTRO CULTURAL VALERIO ANTONIO JIMÉNEZ Y TERMINACIÓN DEL TEATRO REGIONAL.**

Costo estimado: $6.000.000.000

4. **REMODELACIÓN DEL PARQUE PRINCIPAL.**

Costo estimado: $1.500.000.000

5. **CONSTRUCCIÓN Y DOTACIÓN DEL SEGUNDO PISO DE LA CASA DE LA CULTURA JOSÉ DUQUE GÓMEZ.**

Costo estimado: $2.000.000.000

6. **CONSTRUCCIÓN DE LA PISTA DE PATINAJE.**

Costo estimado: $2.500.000.000

7. **CONSERVACIÓN Y PROTECCIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO.**

Costo estimado: $2.000.000.000

8. **DISEÑO Y CONSTRUCCIÓN DEL PARQUE LINEAL QUEBRADA LA MARINILLA.**

Costo estimado: $2.500.000.000

Artículo 5°. *Vigencia*. La presente ley rige a partir de la fecha de su expedición.

Del honorable Senador,

Eugenio Prieto Soto.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Reseña histórica

Corría el Siglo XV poco después del descubrimiento de América, cuando el Capitán Diego de Mendoza descubre los Valles de Rionegro y Mari-

nilla. Desde entonces este territorio ha cautivado a propios y a extraños por su ubicación geográfica y por su riqueza cultural. Francisco Núñez Pedroso, junto con un grupo de aventureros que llegaron del Perú en 1549, fueron los primeros exploradores del Valle de Corpus Cristi, nombre con el que se conocía el actual valle cuyo primer propietario, en 1573, fue Pedro Beltrán. Pero fue solo en 1618 cuando se conocen los primeros asentamientos de buscadores de oro que lo habitaron pacíficamente con las tribus indígenas de los Thaamies, indios nativos de la región que existían desde antes de la conquista española y que eran comandados por caciques como: Punchiná, Nutabe y Marini.

Para el año de 1640 se encuentra el Franciscano Fray Miguel de Castro Rivadeneira catequizando indígenas en la zona y cinco años después se conoce el primer sacerdote marinillo, Diego Rodríguez de Morgano, quien realiza ceremonias litúrgicas en una Ermita edificada en bahareque en un lugar cercano a la quebrada Cimarronas en el sector conocido hoy como Belén.

Desde el año 1661 empieza a consolidarse la organización del poblado y aparece el primer alcalde, Antonio Cardona Rivadeneira. En la misma época existía en dicho valle una pequeña iglesia pajiza que fue reedificada por Fray Miguel de Castro con el fin de confortar a la comunidad cristiana asentada en aquel tiempo. Este monje franciscano reunió a los pobladores del valle de la Marinilla y del sector del Peñol, y decidió edificar en la primera zona una capilla para los españoles y en la segunda una para los indios. Ambas capillas las dedicó al patrono San José, cuya fiesta se celebra desde 1667.

El 15 de enero de 1690 se celebra una misa en Marinilla en tierras heredadas de don Diego Muñoz de Bonilla por Sabina Muñoz de Bonilla y su esposo Francisco Manzueto Giraldo venido este de Anserma. De este matrimonio surge una numerosísima descendencia que hoy está asentada en el oriente antioqueño y que se ha expandido por toda la República, entre cuyos integrantes se encuentran 26 obispos colombianos. De Anserma vino también don Juan Duque de Estrada quien se asentó en Marinilla junto con un nutrido grupo de gentes provenientes de Mariquita.

Marinilla por aquella época era visto como un territorio pacífico y amplio. Comprendió territorialmente el denominado Cantón de Marinilla que se extendía desde el río Rionegro hasta el río Magdalena, a lindes con Mariquita, lo que hoy conforma el territorio de 12 municipios.

En las décadas siguientes a su fundación, en 1664, Marinilla pasó casi desapercibida, en un ambiente absolutamente apacible hasta el siglo XVIII cuando se despertó el espíritu emancipador. Sin embargo, en ese ambiente de absoluta paz, recibió el título de Villa otorgado por el Rey Carlos III en 1787, y el Escudo de Armas que le concedió el Rey Carlos IV de España en 1794. El Arzobispo de Popayán creó, en 1752, la parroquia bajo la advocación de San José.

En la gesta emancipadora Marinilla se hizo célebre por su aporte en hombres al ideal patriota, animado por el gran adalid de la causa y segundo libertador de Antioquia Presbítero y doctor Jorge Ramón de Posada y Maulríz. Fueron innumerables los marinillos que estuvieron en los distintos campos de batalla como el sitio de Cartagena, la campaña del Sur, El Palo, Calibío, Tacines, El Pantano de Vargas, Boyacá, Chorrosblancos, y otros más.

Por la valentía de sus hombres y mujeres en la gesta emancipadora, la ciudad es conocida como "La Esparta Colombiana", tomando el nombre de la ciudad de la antigua Grecia que se distinguió por su valentía y por el acérrimo amor de sus habitantes por su patria. El gesto sublime de la heroína Simona Duque de Alzate que entregó siete de sus hijos a la causa emancipadora es el símbolo indeleble del sentimiento patriótico de la comarca.

La vida de la ciudad transcurrió, luego de la independencia, apaciblemente. Se convirtió, desde mediados del siglo XIX, en centro educativo de singular relevancia, en todo el territorio que entonces comprendía la llamada "Antioquia la Grande", con lo que hoy son Caldas, Quindío, el Norte del Valle y el Norte del Tolima, y se fundó, en 1838, el Colegio de San José que sigue siendo un referente de la cultura en el oriente antioqueño. El ansia de educación perdura así como el empeño en la promoción de la cultura en todas sus manifestaciones: La música tiene su mejor expresión en el Festival de Música Religiosa que, en forma ininterrumpida, y desde 1978, se celebra bajo la organización de la Corporación Amigos del Arte. La Escuela de Bellas Artes, Luis Carlos García Gómez, creada en 1983 y que está hoy a cargo de la Secretaría de Cultura, promueve los valores estéticos y artísticos con amplio reconocimiento ciudadano.

La Capilla de Jesús, construida en 1752, es un recinto colonial que invita al recogimiento y que sirve de escenario al Festival de Música Religiosa. Las once instituciones educativas, el Tecnológico Coredi como oferta de educación superior y los programas universitarios que se desarrollan en la ciudad, ratifican el prestigio de Marinilla como centro cultural de la región oriental del departamento.

La industrialización que atrajo consigo la Autopista Medellín-Bogotá ha tenido como consecuencia el crecimiento acelerado de la población que llega hoy hasta los cincuenta y dos mil habitantes. Su cercanía con Medellín, a solo 41 kilómetros, la vecindad con el Aeropuerto José María Córdova, el magnífico clima, el amplio comercio y la gentileza de sus habitantes, hacen de Marinilla un lugar ideal para vivir y para visitar. Sus sitios naturales de disfrute, sus museos, sus lugares históricos, sus artesanías, especialmente las de instrumentos de cuerda que datan desde 1858, y la hospitalidad que brinda, hacen de Marinilla una ciudad realmente atractiva.

En Marinilla encuentra actividades culturales diariamente, organizadas por muy diferentes organizaciones dedicadas a la pintura, la escultura, el canto, el teatro, la historia, etc. Marinilla es naturalmente "Histórica y Cultural" y es una "Ciudad con Alma Musical".

Proclamación de la Independencia de Antioquia

El 11 de agosto de 1813, don Juan del Corral, revestido de todos los poderes por los representantes de las provincias que conformaban el Estado de Antioquia, proclamó la Independencia absoluta de este: La declaración expresa: "Que el Estado de Antioquia desconoce por su rey a Fernando VII y a toda otra autoridad que no emane directamente del pueblo, o sus representantes; rompiendo enteramente la unión

política de dependencia con la Metrópoli y quedando separado para siempre de la corona y gobierno de España".

Ya antes, el 21 de marzo de 1812, el Serenísimo Colegio Constituyente reunido en Rionegro bajo la Presidencia de don Juan Carrasquilla y con la participación, como diputados, por Marinilla, del Presbítero doctor Jorge Ramón de Posada y Mauríz y del doctor Isidro Peláez, había aprobado la Constitución de la Provincia de Antioquia.

Y el 21 de agosto de 1813, en el Palacio del Supremo Gobierno del Estado de Antioquia, el mompsino Del Corral, y su Secretario don José Manuel Restrepo, suscribieron el decreto en el cual "considerando los importantes servicios que han hecho a la Patria, el pueblo y todos los moradores de las Villas de Medellín y Marinilla; el valor y patriotismo que han mostrado así en alistarse voluntariamente para marchar a Popayán, como en sostener las medidas de salud que el gobierno ha juzgado convenientes para la seguridad común, y su adhesión y amor a la libertad e independencia, para igualar en todo a estas dos beneméritas e ilustres poblaciones con las de Antioquia y Rionegro, que han hecho los mismos servicios a la República, arrancando de esta manera y quitando para siempre cualquier motivo de celos y rivalidades, he acordado erigir, como en efecto erijo en ciudades a las villas de Medellín y Marinilla, concediéndoles el título de tales, de que podrán usar en sus actos, despachos y demás documentos en que hasta ahora se haya acostumbrado, y añadiendo a sus antiguas armas el distintivo que se expresará en decreto separado".

Esa necesidad de independencia se ha transformado hoy en una vocación de servicio y entrega por la comunidad, que se manifiesta en los movimientos sociales y políticos que ha liderado Marinilla en el Oriente antioqueño. En los años setentas y ochentas fue a través de la protesta y el levantamiento a favor de condiciones igualitarias; en el nuevo siglo ha sido con la herramienta del liderazgo político-institucional, unidos a las aspiraciones de beneficio colectivo para una región con un soleado futuro en el país.

Al celebrar el Bicentenario del Título de Ciudad, Marinilla reafirma su vocación de pujanza regional, de madre de pueblos, de promotora del desarrollo y el progreso en el Oriente antioqueño. Este protagonismo que desafía los tiempos, surge del interés participativo e integrador que se manifiesta en sus gentes, en sus organizaciones sociales, en sus líderes políticos, en sus instituciones, en su cultura.

Marinilla levanta su voz para conmemorar el Bicentenario del Título de Ciudad forjando una nueva ciudadanía, basada en el compromiso y la corresponsabilidad social, en la tarea colectiva de la construcción del nuevo país territorial. Invitamos a todos los antioqueños a compartir nuestra conmemoración del Bicentenario del Título de Ciudad, el sábado 17 de agosto de 2013, desde las 2:00 de la tarde en el parque principal.

Actualmente el municipio de Marinilla se proyecta como un municipio integrador de la región, a través de asuntos como la recuperación de valores humanos y el desarrollo de la intervención necesaria para suplir las necesidades y demandas sociales. La Dimensión Humana, específicamente líneas estratégicas del actual Plan Municipal de Desarrollo como la de "Deporte, recreación y sano esparcimiento" y "Arte y Cultura", han venido planeando y ejecutando acciones en pro de alcanzar esta visión, y cada una de las siguientes obras se enmarcan claramente en este propósito.

OBRAS DE FOMENTO DEL DESARROLLO PROPUESTAS EN EL MARCO DE LAS CE-LEBRACIONES BICENTENARIAS DE MARINILLA

Proyectos en el marco de la celebración de los 200 años de Marinilla:

l. Compra de la casa patrimonial al frente de la capilla para creación de la casa museo del arte y tradición.

Costo estimado: $500.000.000

2. Construcción y dotación del Hogar del Adulto Mayor.

Costo estimado: $3.000.000.000

3. Restauración del Centro Cultural Valerio Antonio Jiménez y terminación del Teatro Regional.

Costo estimado: $6.000.000.000

4. Remodelación del Parque Principal.

Costo estimado: $1.500.000.000

5. Construcción y dotación del segundo piso de la Casa de la Cultura José Duque Gómez.

Costo estimado: $2.000.000.000

6. Construcción de la pista de Patinaje.

Costo estimado: $2.500.000.000

7. Conservación y protección del Centro Histórico.

Costo estimado: $2.000.000.000

8. Diseño y construcción del parque lineal quebrada la Marinilla.

Costo estimado: $2.500.000.000

Costo total estimado: $20.000.000.000

Del honorable Senador,

Eugenio Prieto Soto.

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL
Tramitación Leyes

Bogotá, D. C., 5 de agosto de 2013

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 41 de 2013, *por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración del bicentenario del municipio de Marinilla en el departamento de Antioquia y se autorizan unas inversiones*, me permito pasar a su Despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General por el honorable Senador *Eugenio Prieto Soto.* La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Segunda Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General,

Gregorio Eljach Pacheco.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE
SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 5 de agosto de 2013

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la

referencia a la Comisión Segunda Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la ***Gaceta del Congreso***.

Cúmplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Juan Fernando Cristo Bustos.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Gregorio Eljach Pacheco.

* * *

PROYECTO DE LEY ORDINARIA NÚMERO 48 DE 2013 SENADO

por la cual se establecen medidas de seguridad y calidad para el servicio público de transporte individual o taxi y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C, 13 de agosto de 2013

Doctor

JUAN FERNANDO CRISTO BUSTOS

Presidente

Senado de la República

Ciudad

Respetado Senador Cristo Bustos:

De manera atenta me dirijo a usted con el fin de presentar proyecto de ley ordinaria, *por la cual se establecen medidas de seguridad y calidad para el servicio público de transporte individual o taxi y se dictan otras disposiciones,* junto con su exposición de motivos, en los precisos términos del artículo 154 de la Constitución y el artículo 140 y siguientes de la Ley 5ª de 1992, como se lee a continuación:

PROYECTO DE LEY ORDINARIA NÚMERO 48 DE 2013 SENADO

por la cual se establecen medidas de seguridad y calidad para el servicio público de transporte individual o taxi y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto*. Esta ley tiene como propósito establecer medidas de seguridad y calidad para la prestación del servicio público de transporte individual o taxi, salvaguardar la integridad y el patrimonio de los usuarios, conductores, propietarios y empresas dedicadas a esta actividad, y propender por un mejoramiento en las condiciones del servicio de transporte.

Artículo 2°. *Sujetos*. Son destinatarios de la presente ley las autoridades obligadas, los usuarios del transporte público, conductores, propietarios de vehículos y empresas de servicio público individual o taxi independientemente de su denominación o función.

Artículo 3°. *Obligaciones de las empresas de servicio público.* Corresponde a las empresas cuyo objeto comercial o su labor, sea la de prestar servicio público de transporte individual o taxi habilitada por autoridad competente y registrada en la Cámara de Comercio según su jurisdicción, observar y demostrar el cumplimiento de las siguientes obligaciones, fuera de las contenidas en otras disposiciones:

1. Contratar directamente a todos los conductores mediante contrato laboral escrito sea a término definido no inferior a seis (06) meses o indefinido, o indirectamente vigilar que lo hagan todos los propietarios afiliados a la misma como una condición obligatoria, necesaria e inaplazable para prestar el servicio, pertenecer a una empresa y tener tarjeta de operación, llevando un registro correspondiente sin que sea válida otra forma contractual de vinculación incluyendo el arriendo de vehículos;

2. Cancelar y vigilar mensualmente el pago de los aportes al Sistema General de Seguridad Social y las prestaciones sociales de los conductores a que haya lugar directamente si es el empleador o vigilar que lo hagan los propietarios frente a sus empleados o en nombre propio, según los precisos términos del Código Sustantivo del Trabajo y normas complementarias, so pena de ser solidariamente responsable la empresa por concepto de estas obligaciones.

3. Adoptar y actualizar un código de conducta completo y eficaz para sancionar las infracciones de los conductores y propietarios a las normas constitucionales legales, reglamentarias y estatutarias privadas vigentes, y cualquier otro acto en contra de los derechos de los usuarios o conducta que represente peligro contra la ciudadanía, con el respectivo procedimiento y gradualidad de las sanciones.

4. Implementar un sistema de control de calidad y servicio al cliente, eficaz, telefónico, por un sitio virtual o red social, que le permita al usuario manifestar su inconformismo, queja, duda, reclamo o felicitación del servicio prestado, con términos establecidos de tiempo de respuesta no mayor a 10 días y con la garantía de un pronunciamiento de fondo, claro, preciso y coherente con lo solicitado.

5. Exigir a todos los propietarios y conductores como una condición obligatoria, necesaria e inaplazable para prestar el servicio, pertenecer a una empresa y tener tarjeta de operación, la verificación en la base de datos de la autoridades competentes sobre los antecedentes judiciales de los conductores sean propietarios o empleados, impidiendo que presten el servicio aquellos ciudadanos que figuren como autores o participes de conductas punibles tipificadas en el Código Penal Colombiano con sentencia ejecutoriada y sin que haya prescrito la pena.

6. Prohibir y sancionar el alquiler o cesión temporal de vehículos de servicio público por parte de propietarios, tenedores o poseedores a terceros con los cuales no se tenga relación laboral directa por parte de la empresa o del propietario, sean o no afiliados a la empresa;

7. Implementar controles inmediatos por Sistemas de Posicionamiento Global (GPS) o Servicio de Datos Móvil Orientado a Paquetes (GPRS) u otro equivalente, asumiendo el costo sobre las plataformas y equipos correspondientes, de todos y cada uno de los vehículos que se encuentran afiliados y operando en la empresa, a los cuales tendrán acceso previa coordinación las autoridades competentes con fines preventivos, investigativos y sancionatorios.

8. Contar con una plataforma o sistema que permita la operación efectiva de los botones de pánico o seguridad de cada vehículo y velar por su cumplimiento con las facultades sancionatorias contempladas para otros dispositivos de seguridad y condiciones referidas en este artículo.

9. Prohibir y sancionar a los propietarios que hagan modificaciones o alteraciones a los vehículos no

autorizadas y que no demuestren la condiciones de seguridad del vehículo, e idoneidad, experiencia y acreditación exigidas a los conductores, referidas en la presente norma.

10. Prohibir y sancionar a los conductores de servicio público de taxi que sin justa razón o motivo fundado se negaron o se niegan a prestar el servicio público de transporte a un usuario, al margen de las sanciones contenidas en el Código Nacional de Tránsito.

11. Abstenerse de realizar, incitar o favorecer a través de sus frecuencias, redes o sistemas, algún tipo de bloqueo, manifestación o protesta en vías o bienes de uso público no autorizada por la autoridad competente, y de cualquier otro acto del monopolio exclusivo del Estado.

12. Prohibir y sancionar a los propietarios que permiten u obligan a los conductores de servicio público de taxi, que desempeñen una jornada laboral mayor a la contenida en el Código Sustantivo del Trabajo, debiendo ejercer controles a cada conductor antes y después de iniciar su jornada laboral a través de los sistemas de acreditación e identificación y de posicionamiento global (GPS) o Servicio de Datos Móvil Orientado a Paquetes (GPRS) u otro medio eficaz equivalente.

13. Impedir que existan vehículos conducidos por alguna persona con grado de discapacidad acreditado por la autoridad competente, sin contar con la adecuación requerida para tal fin, reglamentada por el Ministerio de Transporte.

14. Suministrar carnet a todos los conductores afiliados y exigir su porte en un lugar visible, que contenga como mínimo los siguientes datos: nombre, número de conductor asignado por el Ministerio de Transporte, cédula, RH, foto a color, número del carnet, y ser elaborado con sistemas de seguridad mínimos como: chip, código de barras o banda magnética, material especial, sellos de agua y hologramas, conforme a la reglamentación del Ministerio de Transporte.

15. Implementar aplicaciones compatibles para teléfonos inteligentes y otros dispositivos o afiliarse a una reconocida, que permitan la solicitud de servicios de transporte de taxi, la confirmación de este, la identificación de los datos mínimos del conductor, del usuario y vehículo que lo prestará, y el envío de estos datos a un tercero de confianza por ese mismo medio o a través de correo electrónico o mensaje de texto, las cuales deben estas conectadas a los Sistemas de Posicionamiento Global (GPS) o Servicio de Datos Móvil Orientado a Paquetes (GPRS) o equivalente adoptado por la misma.

16. Evitar que presten el servicio público de transporte, vehículos afiliados o pertenecientes a la empresa cuyo lugar de origen sea diferente al lugar de ejecución del mismo.

17. Abstenerse de impedir el cambio de empresas por parte de los afiliados o propietarios de vehículos de servicio público individual o de taxi que así lo deseen o retener a los mismos, y exigir requisitos no contemplados legalmente para tal fin.

18. Contar con una póliza colectiva o individual de seguro de vida, independientemente de la causa del fallecimiento y seguro funerario, a su costa, cuyos beneficiarios sean los conductores contratados directamente por la empresa o indirectamente por los propietarios y los usuarios del servicio público de transporte, acorde a los montos indemnizatorios acostumbrados en los contratos de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual.

19. Realizar capacitaciones y espacios de socialización a conductores, para exhibir y promover los derechos y deberes de los usuarios y conductores, respecto de las autoridades y otros particulares, por lo menos una vez al año, pudiendo sancionar e imponer las medidas correctivas consignadas en los Códigos de Conducta a los que sin justa causa no asistan.

Parágrafo 1º. Para efectos de la presente ley todas las empresas que afilian o prestan servicios de transporte individual o taxi, están obligadas a respetar y cumplir los requisitos y cargas antes mencionadas, sin que sea válido invocar una denominación o función específica para evadir aquellas, siendo el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte los encargados de vigilar por su estricto cumplimiento en lo que no compete a otras autoridades, sin perjuicio de las demás sanciones contempladas.

Parágrafo 2º. Corresponde a los Ministerios de Trabajo y Salud y a la Superintendencia de Salud o la Entidad que haga sus veces, velar de manera efectiva por el cumplimiento y respeto de las garantías laborales irrenunciables y prerrogativas asistenciales de los conductores de servicio público individual y todos los demás modos de transporte público legalmente constituidos y habilitados para tal fin, creando un grupo especial con la planta de servidores ya existente y ejerciendo controles permanentes.

Parágrafo 3º. El numeral 5 de la anterior disposición no será aplicado para el delito de inasistencia alimentaria y los delitos políticos, siempre que el autor o participe de la primera conducta señalada se ponga al día por concepto de esta obligación una vez ingrese a laborar.

Artículo 4°. *Responsabilidad solidaria de las empresas frente a los usuarios y conductores de taxi*. En caso de comprobarse desatención a alguna de los obligaciones consagradas en la presente ley a título de acción u omisión, es solidariamente responsable la empresa afiliadora o prestadora del servicio de transporte público por los perjuicios causados a los usuarios y conductores de vehículos afiliados o que se encuentren operando con la sociedad independientemente de su circunstancia, debiendo resarcir esta integralmente a las víctimas de los daños correspondientes, sin la necesidad de demostrar el afectado nexo causal o elemento subjetivo alguno.

Parágrafo. En todos los casos se tendrá por no escrito cualquier tipo de acto privado sea un acuerdo, contrato, convención, reglamento, entre otros, que tenga como propósito restar eficacia o anular la solidaridad de la empresas antes mencionadas.

Artículo 5. *Botón de pánico y emergencia.* Es deber de todos los propietarios de vehículos de servicio público de taxi instalar y cancelar los gastos necesarios para que cada vehículo cuente con un botón o dispositivo de pánico y emergencia, que pueda ser operado de manera inmediata y separada por los usuarios y conductores en un lugar visible, en caso de alguna situación imprevista e irresistible, que tenga la capacidad de amenazar o vulnerar la integridad o el patrimonio de alguno de estos, y que una vez sea

obturado, dé aviso inmediato a la empresa en la que se encuentra afiliado y a las autoridades con la ayuda de los Sistemas de Posicionamiento Global (GPS) o servicio de datos móvil orientado a paquetes (GPRS) o equivalente con los que deben contar aquellas, y genere un ruido y aspecto luminoso característico capaz de ser percibido por personas cercanas. Lo anterior en un plazo no superior a seis (06) meses contados a partir de la reglamentación expedida por el Ministerio y de Transporte.

Parágrafo. La obturación dolosa del dispositivo de pánico y emergencia en una situación diferente a la antes descrita, dará lugar a multa de un (1) salario mínimo legal mensual vigente para el usuario, tercero o el conductor que lo accionó.

Artículo 6°. *Obligaciones de los propietarios*. Corresponde a los propietarios de vehículos de servicio público individual o taxi observar las siguientes obligaciones, fuera de las contenidas en otras disposiciones:

1. Contratar mediante contrato laboral escrito a todos los conductores de servicio público que conducen vehículos de su propiedad no inferior a seis (6) y a la personas que lleguen a reemplazar a los mismos por una justa causa consagrada en el Código Sustantivo del Trabajo.

2. Cancelar oportunamente los aportes al Sistema de Seguridad Social de los conductores contratados laboralmente.

3. Afiliarse, asociarse o crear una empresa legalmente habilitada conforme a los requisitos establecidos sobre el particular.

4. Abstenerse de contratar personas que no demuestren los requisitos legales de idoneidad, experiencia y acreditación para poder desempeñar el oficio de conductor contenidos en la presente norma y demás disposiciones complementarias.

5. Abstenerse de imponer o permitir que los conductores ejerzan su labor por encima de la jornada laboral máxima permitida en el Código Sustantivo del Trabajo.

6. Abstenerse de contratar a personas que figuran con antecedentes judiciales en los términos de la presente ley, ejerzan el oficio de conductor.

7. Permitir la instalación y cancelar los gastos de los dispositivos individuales en los sistemas de seguridad del vehículo de su propiedad, exigidas legalmente.

8. Instalar sistemas de protección física del conductor del taxi que permita la separación e imposibilite el contacto físico entre el taxista y los ocupantes de la parte trasera del vehículo, permitiendo la comunicación verbal entre ellos, conforme a la reglamentación del Ministerio de Transporte.

9. Instalar el taxímetro bajo los parámetros establecidos por la autoridad distrital o municipal, junto con el sistema de impresión de tiquete o recibo en los términos de la presente ley.

11. Tener sistemas de cierre centralizado de puertas delanteras y traseras operable desde la cabina delantera del vehículo, y que en todo caso permitan ser operadas manualmente por sus ocupantes desde el interior del vehículo sin que haya alguna clase de obstaculización.

12. Abstenerse de realizar modificaciones a los vehículos de servicio público de taxi no permitidas, y en caso de tenerlas en la actualidad, realizar los cambios necesarios dentro del tiempo establecido para tal fin.

Parágrafo 1º. El desconocimiento de los deberes mencionados en el artículo anterior, dará lugar a multas de uno (1) a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes por parte de la Autoridades de tránsito, a las sanciones contenidas en el Código Nacional de Tránsito, en otras disposiciones, y en los códigos de conducta de las empresas a las que pertenecen.

Parágrafo 2º. El Gobierno Nacional deberá promover, con la colaboración de las asociaciones de trabajadores y empresarios del sector, la progresiva implementación de innovaciones tecnológicas con el fin de mejorar las condiciones de prestación y seguridad de los servicios de taxi y en especial lo referente a los taxímetros y medios de pago tales como tarjetas de crédito, débito o prepagos.

Artículo 7°. *Obligaciones de los conductores de servicio público individual o taxi*. Corresponde a los conductores de servicio público individual o taxi observar las siguientes obligaciones, fuera de las contenidas en otras disposiciones:

1. Demostrar idoneidad y conocimiento ante las diferentes Secretarías de Transito y Movilidad para desempeñar el oficio de conductor, no inferior a 5 años con buen crédito desde que adquirió su licencia de conducción.

2. Ser bachiller y demostrar el título de técnico en transportes o equivalente conforme a los programas dictados por el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) no inferior a un año, para el lugar donde desempeñará su labor.

3. Entregar al viajero un tiquete o recibo del servicio que contenga los datos mínimos establecidos en la presente ley.

4. Portar carnet de la empresa a que pertenece en un lugar visible para el usuario y demás personas, cuando se encuentren fuera del vehículo y en jornada laboral.

5. Prestar el servicio público solicitado por los usuarios que lo soliciten.

6. Ayudar a subir y bajar del vehículo a los viajeros que lo necesiten por razones de edad, minusvalías o estado de salud.

7. Recoger el equipaje del viajero, colocarlo en el maletero y entregárselo a la finalización del servicio, en todo caso a pie del vehículo.

8. Cuidar su aspecto personal y vestir adecuadamente durante la prestación del servicio, quedando prohibida la utilización de prendas y calzado deportivos y de baño, así como los pantalones cortos, y las camisetas sin mangas.

9. Subir o bajar el volumen de la radio y de otros aparatos de imagen y sonido que pudieran estar instalados en el vehículo o apagar los mismos si el viajero lo solicita.

10. Preguntar y sugerir antes de prestar el servicio, la ruta más adecuada para llegar al lugar de destino solicitado por el usuario.

11. Permitir la apertura o cierre de las ventanas delanteras o traseras.

12. Respetar la elección del usuario sobre el uso del aire acondicionado o climatización, siempre que la temperatura solicitada no sea inferior a 18º ni superior a 25º, salvo que conductor y usuario estén de acuerdo en otra inferior o superior.

13. Abstenerse de cobrar más de la tarifa permitida, redondear el precio del servicio o inventarse conceptos tarifarios no contemplados por las autoridades municipales.

14. Observar un comportamiento correcto con cuantas personas soliciten su servicio.

15. En el supuesto de inexistencia de paradas, cuando sean requeridos por varias personas al mismo tiempo para la prestación de un servicio, atender a las siguientes normas de preferencia:

A. Las personas con un grado de discapacidad.

B. Mujeres embarazadas y personas acompañadas de niños.

C. Las que se encuentren en la acera correspondiente al sentido de circulación del vehículo.

16. Cuando estén situados en las paradas y sean requeridos por varias personas al mismo tiempo, respetar el orden de llegada de los usuarios.

17. Abstenerse de materializar actos indecentes, agresivos, que constituyan peligro para la ciudadanía en el desarrollo de la prestación del servicio público de transporte.

18. Revisar el interior del vehículo al finalizar cada servicio para comprobar si el usuario ha olvidado alguna de sus pertenencias en el mismo. En este caso, y si no pueden devolverlas en el momento, deberán depositarlas en la Oficina de Objetos Perdidos de la empresa correspondiente.

Artículo 8°. *Presunción de contrato laboral.* Para todos los efectos legales, se presume que existe una relación laboral entre los conductores y las empresas o propietarios objeto de la presente ley, con las consecuencias contempladas en el Código Sustantivo del Trabajo, independientemente de la denominación contractual atribuida entre las partes.

Artículo 9°. *Oficio de alto riesgo.* Para todos los efectos legales y prestacionales es considerado el oficio de conductor de transporte público sea individual y todos los demás modos de transporte público legalmente constituidos y habilitados para tal fin, como de alto riesgo en los términos del Código Sustantivo del Trabajo.

Artículo 10. *Capacitación de conductores.* Corresponde al Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) crear y dictar el programa técnico del oficio de conductor de taxi, el cual deberán comenzar a cursar todos los conductores actuales y los que aspiren a serlo dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, que tendrá un enfoque especial en: aspectos geográficos y de ubicación por direcciones del lugar donde se irá a desempeñar la labor, entendimiento de las normas de tránsito vigentes, reglas de convivencia, y conocimientos básicos en mecánica y primeros auxilios.

Parágrafo 1º. Se diseñará un horario flexible para que los conductores que actualmente se desempeñan en ese oficio, puedan asistir a la capacitación en sus días de descanso o cuando se encuentran en días de restricción vehicular o pico y placa, y para que las personas que sean discapacitadas puedan cursar el programa a distancia si así lo desean.

Parágrafo 2º. La entidad encargada de dictar el programa de capacitación certificará su terminación y aprobación, y a su vez, publicará dichos certificados en su sitio virtual oficial para efectos de comprobar su veracidad por parte de cualquier interesado.

Artículo 11. *Registro Único de Conductores de Servicio de Transporte de Taxi.* Es competencia del Ministerio de Transporte crear el Registro Único de Conductores de Transporte de Taxis (RUCTT) en un sitio virtual que pueda ser consultado sin mayores dificultades por cualquier ciudadano, y en donde conste por lo menos: nombre y número del conductor, foto, número de cédula, fecha de capacitación, empresa a la que pertenece, número de carnet de la empresa y vehículo que conduce. Datos que deben ser suministrados de manera inmediata por las empresas en las que se encuentran afiliados los propietarios y conductores de servicio público de taxi, y que deben coincidir con los exhibidos en el vehículo y en la base de datos de la empresa correspondiente.

Parágrafo. Las empresas o propietarios y conductores que impidan la materialización o actualización de este registro de información, serán multados por el Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Puertos y Transporte con multa de diez (10) a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Artículo 12. *Sector bancario.* En aras de garantizar la seguridad de la colectividad, y desestimular la materialización de conductas punibles asociadas al patrimonio de la ciudadanía, corresponde al sector bancario y demás entidades financieras vigiladas por la Superintendencia Financiera, adoptar de manera inmediata los mecanismos necesarios orientados a restringir el retiro de dinero y hacer operaciones o transferencias en cajeros automáticos, entre las 22:00 horas y las 6:00 horas, por un valor máximo aproximable por este periodo, equivalente a la mitad de un salario mínimo legal mensual vigente, hasta tanto el Gobierno Nacional vía reglamentaria considere levantar esta restricción.

Parágrafo. Corresponde a la Superintendencia Financiera velar por el inobjetable cumplimiento de los mecanismos antes mencionados por parte de las entidades bancarias que vigilan, so pena de poder ejercer las acciones sancionatorias correspondientes.

Artículo 13. *Alteraciones y modificaciones a los vehículos de servicio público individual*. A partir de la promulgación de la presente norma, están prohibidas las modificaciones, arreglos o mejoras no necesarias en los vehículos de servicio público individual o taxi, que alteren la línea o estilo original de fábrica del automotor, afecten las condiciones del servicio o tengan la capacidad de poner en peligro la integridad o el patrimonio de los usuarios y conductores, tales como: cambios mecánicos, en la suspensión, decoración, iluminación interna y externa, latonería, pintura, adornos, plantas de sonido accesorios, rines, llantas, entre otros, conforme a la reglamentación del Ministerio de Transporte.

Artículo 14. *Acreditación*. Es deber inobjetable que todos los establecimientos de comercio objeto de la presente ley, acudan ante la Superintendencia de Puertos y Transporte, para que sean verificadas en rigor cada una de las obligaciones de que trata el artículo 3° de la presente norma y que constituyen un

requisito necesario e indeclinable para su funcionamiento, dentro de los doce (12) meses siguientes a su entrada en vigencia.

Parágrafo 1º. La inobservancia de la acreditación genera una multa de diez (10) a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes en contra de la empresa dependiendo de su gravedad y afectación a la colectividad, en caso de reincidencia se genera suspensión hasta por 2 meses, y luego el cierre definitivo del establecimiento de comercio si continúa sin observar las disposiciones contenidas en la presente ley.

Artículo 15. *Tiquete o recibo de servicio*. Es deber de todo propietario que opere y preste el servicio en ciudades de más de dos (2) millones de personas, implementar junto con el taxímetro correspondiente, sistemas de recibos y tiquetes que serán entregados físicamente a los usuarios del servicio de taxi una vez terminado el mismo, y que deben contener por lo menos: ciudad, consecutivo, empresa, placa del vehículo, hora, lugar de recogida, destino, unidades, distancia en kilómetros, precio y nombre del usuario si así es solicitado, sistema que a su vez deberá tener un almacenamiento para efectos comerciales de contabilidad, conforme a la reglamentación proferida por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. En caso de avería en la impresora del taxímetro, previo aviso a la empresa correspondiente por parte del propietario, podrá excepcionalmente el conductor dar un recibo manual con sello al pasajero con los mismos datos ya mencionados hasta tanto sea reparada la misma, en un tiempo no superior a diez (10) días calendario.

Artículo 16. *Derechos de los usuarios*. Los usuarios del servicio de taxi tienen, además de los derechos de carácter general reconocidos en la legislación de defensa de los consumidores y usuarios, los siguientes:

1. Obtener un tiquete o recibo del servicio que contenga los datos mínimos establecidos en el artículo 15, y a que se le cobre una tarifa justa acorde a los límites establecidos por la Administración.

2. Efectuar el pago del servicio en moneda de curso legal, con tarjeta de crédito o con tarjeta débito cuando estén implementados estos servicios.

3. Al transporte del equipaje, así mismo tienen derecho a que el conductor recoja el equipaje, lo coloque en el baúl del vehículo y se lo entregue a la finalización del servicio, al pie del vehículo.

4. Elegir el recorrido que considere más adecuado.

5. Recibir el servicio con vehículos que dispongan de las condiciones necesarias en cuanto a higiene y estado de conservación, tanto exterior como interior.

6. Solicitar que se suba o baje el volumen de la radio y otros aparatos de imagen y sonido que pudieran estar instalados en el vehículo, o que se apaguen los mismos.

6. Solicitar que se encienda la luz interior cuando el usuario tenga dificultades de visibilidad, tanto para subir o bajar del vehículo como en el momento de efectuar el pago.

7. Transportar gratuitamente los perros guía de los usuarios.

8. Ser atendidos durante la prestación del servicio con la adecuada corrección por parte del conductor.

9. Abrir y cerrar las puertas traseras durante la prestación del servicio, siempre que el vehículo se encuentre detenido y las condiciones del tráfico lo permitan, y requerir la apertura o cierre de las ventanillas traseras y delanteras así como de los sistemas de climatización de los que esté provisto el vehículo, pudiendo incluso bajar del vehículo, sin costo para el usuario, si al requerir la puesta en marcha del sistema de aire acondicionado o de climatización, al inicio del servicio, este no funcionara.

10. Elegir en las paradas de taxi, salvo en aeropuertos y estaciones ferroviarias o de autobús, el taxi con el que desea recibir el servicio.

11. Elegir y tomar el servicio de taxi en aeropuertos, estaciones ferroviarias, de autobús o demás lugares públicos, con vehículos de su confianza, independientemente que pertenezcan o no a grupos específicos de transportadores, empresas o asociaciones contratados para prestar el servicio en dichos lugares, siempre que lo hagan en observancia a las demás obligaciones establecidas en las normas aplicables y concordantes.

Artículo 17. *Deberes de los usuarios.* Los usuarios del servicio de taxi están obligados a:

1. Pagar el precio del servicio según las tarifas vigentes y el medio de pago permitido, sin dilaciones o maniobras.

2. Cancelar los valores por concepto de banderazo por cada usuario que llevado a su lugar de destino, salvo que sean paradas que no comporten un desvío o cambio de vía en el destino final.

3. Tener un comportamiento correcto durante el servicio, sin interferir en la conducción del vehículo.

4. Abstenerse de obligar al conductor a transportar más personas o cosas de las permitidas en la ficha técnica del vehículo.

5. Utilizar correctamente los elementos del vehículo y no manipularlos ni producir ningún deterioro o destrucción de estos, incluyendo la prohibición de comer o beber en el interior del vehículo.

6. Respetar las instrucciones del conductor durante el servicio, siempre y cuando no resulten vulnerados ninguno de sus derechos constitucionales y legales que le asisten.

7. Comunicar el destino del servicio al inicio en la forma más precisa posible.

8. Esperar a que el vehículo se detenga para subir o bajar del mismo.

Artículo 18. *Autoridades de Policía.* Sin perjuicio de las funciones constitucionales y legales atribuidas a la Policía Nacional para preservar el orden público y salvaguardar los derechos individuales y colectivos de la ciudadanos, será considerada falta grave en los términos de Ley 734 de 2002, aquella conducta de los uniformados tendiente a perseguir, intimidar, abusar interpretar caprichosamente y de manera irrazonable y desproporcionada con el fin de sancionar a los conductores de servicio público de transporte individual o de taxi sin causa objetiva y con apariencia en el cumplimiento de sus deberes como servidor público, siendo válido cualquier medio de prueba para su demostración.

Artículo 19. *Comparendos electrónicos.* Sin perjuicio de lo contenido en normas especiales, todo comparendo que sea registrado o evidenciado por medios técnicos y tecnológicos, debe ser conforme al debido

proceso del infractor debiendo este ser enterado sumarialmente con un comprobante físico en el momento de su realización con un llamado de atención previo por parte de la autoridad competente, salvo la materialización de infracciones especiales y excepcionales que impiden el trámite antes mencionado.

Artículo 20. *Fiscalía General de la Nación y Policía Nacional*. Es deber de la Fiscalía General de la Nación y de la Policía Nacional crear cuerpos especializados en la investigación y prevención de los delitos relacionados a conductas atentatorias a la integridad y el patrimonio de los usuarios y conductores, en relación o con ocasión al servicio de transporte público, de transporte individual y colectivo.

Artículo 21. *Ministerio de Transporte.* Corresponde al Ministerio de Transporte reglamentar los asuntos contenidos en los artículos 3°, 5°, 6°, 13 y 15 dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley.

Artículo 22. *Autoridades municipales.* Es deber de las autoridades municipales y distritales, velar permanentemente porque el servicio de transporte público individual o de taxi sea prestado de manera exclusiva por empresas y vehículos habilitados para tal efecto, quedando excluidas, otro tipo de sociedades, asociaciones, sindicatos, agremiaciones y vehículos como carros particulares, motos, mototaxis, bicitaxis y otros medios de transporte no autorizados, evitar el incremento del parque automotor con vehículos que provengan de un lugar de origen diferente, salvo los servicios ocasionales debidamente autorizados los cuales deberán retornar a su lugar de origen una vez terminado el servicio correspondiente, e impedir el cambio de modalidad de vehículos de servicio público a particular para vehículos que tengan más de 5 años de modelo de antigüedad.

Artículo 23. *Vigencia y derogatoria.* La presente ley rige a partir de su sanción y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,

Armando Benedetti Villaneda,

Senador de la República.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. **Objeto**

Esta iniciativa legal, tiene su génesis en la notoriedad frente a la falta de control por parte del Estado al servicio público de transporte, especialmente, el individual conocido coloquialmente como taxis, por cuenta de la ausencia de requisitos legales claros para su prestación en debida forma en cabeza de las empresas, de los propietarios de los vehículos y de sus conductores, situación que se traduce en un inminente riesgo para la colectividad y en una actividad de interés general muchas veces ineficiente, pese a su connotación de servicio público dentro de un Estado Social de Derecho.

Así pues en la actualidad no existe certeza legal, sobre las condiciones y el marco de seguridad y calidad en que se debe prestar el servicio público de transporte que tenga la capacidad de asegurar el patrimonio y la integridad de los usuarios, conductores, propietarios de vehículos y empresas dedicadas a esta actividad. Siendo este vacío legal un flagelo inocultable, y una fuente potencial de criminalidad[1] con ocasión al uso de vehículos de servicio público como instrumentos o bienes donde se preparan y ejecutan todo tipo de conductas punibles proscritas por el Código Penal Colombiano (Ley 599 de 2000).

2. **Breves comentarios sobre la libertad de configuración del Congreso de la República en materia de servicios públicos, incluyendo el de transporte**

Es del todo claro que la Constitución Nacional de 1991 estableció un amplio margen en cabeza del Congreso de la República como órgano de representación popular encargado de regular todos aquellos asuntos relevantes que deben ser objeto de regulación dentro de un Estado democrático, tal como se desprende de la simple lectura del artículo 150 Superior que se lee:

"Artículo 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:

(…)

*23. **Expedir las leyes que regirán** el ejercicio de las funciones públicas y **la prestación de los servicios públicos**.*

(…)

*25. **Unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República**"*. (Negrillas y subrayas fuera del texto original).

Conforme a lo anteriormente transcrito, es competencia restrictiva y prevalente del Congreso de la República regular todo lo atinente al marco general y abstracto de la prestación de servicios públicos, entendidos de manera muy puntual como una actividad que involucra el interés general, y que tiene como finalidad la satisfacción de sus necesidades.

Por su parte el artículo 365 de la Carta Fundamental, menciona la forma como ha de ser ejercida la prestación de los servicios públicos:

*"Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. **Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley**, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita"*. (Negrillas y subrayas fuera del texto original).

Sobre el alcance de la disposición constitucional antes mencionada, la Honorable Corte Constitucional, de manera constante y permanente enfatizó en la Sentencia C-199 de 2001, al examinar varias normas del Decreto-ley 356 de 1994:

---

[1] Según cifras de la Policía Metropolitana de Bogotá cada 5 días existe una denuncia por cuenta de la materialización de un paseo millonario en la Capital. http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-12906443.html.

"A propósito de lo expresado, no sobra destacar que es la imposibilidad operativa para atender los requerimientos que en materia de vigilancia y seguridad formulan los miembros de la comunidad, lo que ha llevado al Estado a promover la participación de los particulares en la prestación del servicio de vigilancia. Ello, por supuesto, no constituye una abdicación del monopolio de la coerción material en cabeza del Estado, ni una forma de sustituir la función de la fuerza pública en su obligación constitucional de mantener el orden público interno y proteger los derechos ciudadanos, pues, como ya lo ha dicho la Corte, estas competencias, por entrañar intereses de carácter general e involucrar la estabilidad misma del Estado, son del todo indelegables. En realidad, fundado en el principio de solidaridad social y en los deberes ciudadanos de colaboración y participación en la vida política, cívica y comunitaria del país (C. P. artículo 1º y 96), lo que se pretende es promover la existencia de instituciones privadas que colaboren en la acción preventiva y disuasiva de posibles conductas delictivas que pueden llegar a afectar los derechos individuales, objetivos que deben cumplirse dentro de los parámetros y restricciones establecidos por la propia Carta y por la ley, y, como quedó dicho, bajo la vigilancia, supervisión y control de entidades públicas especializadas y técnicamente idóneas".

En el mismo sentido, la Sentencia C-066 de 1999 de esa mismo Corporación arguyó en relación al servicio público de transporte:

"En un Estado unitario como el nuestro, ***lo atinente a la regulación de la prestación del servicio público de transporte, los modos y los medios en que este se preste, las condiciones generales para el otorgamiento de las rutas y horarios, los requisitos mínimos de seguridad para los usuarios, la determinación de quiénes han de ejercer la autoridad de transporte, la necesaria coordinación de las autoridades nacionales con las autoridades locales para el efecto, entre otros aspectos, corresponden al legislador****, sin perjuicio de que el Gobierno Nacional, para la cumplida ejecución de la ley, en el ámbito de su competencia, ejerza la potestad reglamentaria conforme a lo preceptuado por el artículo 189, numeral 11 de la Constitución Nacional".* (Negrillas y subrayas fuera del texto original).

Siendo perfectamente admisible y necesaria desde una perspectiva constitucional y de conveniencia, la expedición de una ley que brinde instrumentos de inspección, vigilancia y control sobre la forma como debe ser prestado el servicio público de transporte de taxi, dada la preocupante situación que actualmente afronta el país en relación a la inseguridad que representa esta actividad no solo para los usuarios, sino también para los propios conductores. Siendo un factor imperativo para el Estado, intervenir de manera adecuada, a fin de erradicar este tipo de situaciones que atentan contra la ciudadanía.

3. **Posición de garante del Estado como un fin constitucional y la seguridad pública como un derecho colectivo**

Del artículo 2° Superior se infiere lejos de asomo de duda que existe una posición de garante en cabeza del Estado, para garantizar de manera efectiva y real entre otros bienes jurídicamente tutelados: la vida, la honra y los bienes de todos los colombianos, tal como lo describe su tenor literal:

"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".

En Sentencia C-123 de 2011, el órgano de cierre o límite constitucional decantó el concepto de la seguridad como fin esencial del Estado y como servicio público, como temas de resorte de regulación mediante ley de la República:

*"**5. La seguridad como fin esencial del Estado y como servicio público sujeto a regulación legal***

5.1. El artículo 2º de la Carta reconoce expresamente que las autoridades colombianas han sido instituidas para proteger a los residentes en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, de manera que la seguridad constituye uno de los fines esenciales del Estado. Al mismo tiempo, como actividad inherente a la función social del Estado, es servicio público (artículo 365 C. P.). Tal ha sido la postura uniforme en la jurisprudencia constitucional, que sobre el particular ha señalado:

"En reiterada jurisprudencia (C-572 de 1997 y C-199 de 2001), esta Corte ha expresado que la seguridad como supuesto del orden, de la paz y del disfrute de los derechos, es un fin del Estado, al cual corresponde la misión que el inciso 2° del artículo 2° de la Constitución impone a las autoridades de la república, y que por lo tanto constituye un servicio público primario inherente a la finalidad social del Estado, que como tal está sometido al régimen jurídico que fije la ley (inciso 2° del artículo 365 de la C. P.), y que puede ser prestado por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas o por los particulares, reservándose aquel en todo caso la competencia para regular, inspeccionar, controlar y vigilar su prestación".

5.2. Por tratarse de un servicio público, la Constitución autoriza que su prestación regular, continua y eficiente se cumpla en forma directa por el Estado o indirectamente a través de los particulares, de acuerdo con el marco jurídico fijado en la ley (artículo 365 C. P.), sin renunciar al monopolio en el uso de la coerción legítima y sin que ello pueda ser interpretado como una forma de sustituir la función constitucional de la Fuerza Pública de mantener el orden interno y proteger los derechos ciudadanos.

5.3. ***Bajo estos derroteros, es el Legislador el primer llamado a fijar las condiciones para la prestación de los servicios públicos en general y de seguridad y vigilancia privada en particular, para lo cual debe fijar las directrices que orientarán la actividad de los diferentes sujetos involucrados en su prestación****. En palabras de esta Corporación:*

*"****De conformidad con la Constitución Política, la 'regulación' de las actividades que constituyen servicios públicos le compete al Legislador****. El detallado marco constitucional diseñado por el Constituyente de 1991 en materia de servicios públicos, refleja la importancia de estos como instrumentos para la realización de los fines del Estado Social de Derecho, así como para el logro de la plena vigen-*

cia y eficacia de los derechos constitucionales que garantizan una existencia digna".

Con estas premisas, la Corte Constitucional ha tenido oportunidad de insistir en la potestad del Legislador de regular los servicios de vigilancia y seguridad privada como una forma de asegurar la prestación de ese servicio público a través de particulares, para lo cual goza de un amplio margen de configuración*. Sobre este aspecto ha explicado:*

"De conformidad con lo que establece el artículo 2° superior, las autoridades colombianas fueron instituidas para brindar protección a las personas, resguardando su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades. ***Por lo tanto, garantizar la seguridad para la vida y los bienes de las personas es un deber primordial del Estado. Ello no impide que bajo ciertas condiciones, y siempre bajo la vigilancia y control del Estado, la seguridad sea prestada por servicios de seguridad y vigilancia a cargo de particulares****.*

En materia de regulación de servicios públicos, y según lo establece el artículo 365 Superior, en concordancia con el artículo 150, numeral 23 constitucional, el Constituyente dejó en manos del legislador la determinación del régimen jurídico general de los servicios públicos, para garantizar que fueran prestados eficientemente, ya fuera directamente por el Estado o por los particulares (C-493 de 1997, C-389 de 2002). En ejercicio de tal potestad de configuración, el legislador puede regular un determinado servicio público con el grado de precisión que considere necesario y adecuado para garantizar la eficiencia del servicio y el ejercicio del control y vigilancia estatales teniendo en cuenta la política pública diseñada por él. La norma constitucional no le impone al legislador un determinado nivel de detalle y complejidad al regular un servicio público" (Negrillas y subrayas fuera del texto original).

Visto lo anterior resulta importante concluir que a partir de la posición de garante o fines constitucionales enmarcados en la Constitución, es deber inobjetable del Estado fijar la forma en que debe ser prestado un servicio público determinado, y bajo qué condiciones que se reputen eficaces y que redunden en un ambiente de seguridad y respeto de los derechos de...

4. **Conclusiones**

En mérito de lo antes expuesto, es evidente la irrebatible necesidad que existe por parte del Estado y en especial en cabeza del Congreso de la República como órgano de representación popular, de legislar en un tema, como la prestación del servicio público de transporte, fijando parámetros claros en su regulación.

Atentamente,

Armando Benedetti Villaneda,

Senador de la República.

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL
Tramitación Leyes

Bogotá, D. C., 13 de agosto de 2013

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de Ley Ordinaria número 48 de 2013, *por la cual se establecen medidas de seguridad y calidad para el servicio público de transporte individual o taxi y se dictan otras disposiciones,* me permito pasar a su Despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General por el honorable Senador *Armando Benedetti Villaneda.* La materia de que trata el mencionado proyecto de ley ordinaria es competencia de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General,

Gregorio Eljach Pacheco.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE
SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 13 de agosto de 2013

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley ordinaria de la referencia a la Comisión Sexta Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la ***Gaceta del Congreso***.

Cúmplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Juan Fernando Cristo Bustos.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Gregorio Eljach Pacheco.

* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 49 DE 2013 SENADO

por la cual se crean estímulos a los bachilleres que desarrollen proyectos agropecuarios o se destaquen en prácticas deportivas de alto rendimiento.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Créanse por parte del Estado colombiano estímulos para los bachilleres que desarrollen proyectos agropecuarios o se destaquen en prácticas deportivas, hagan parte de selecciones nacionales o pertenezcan a programas de alto rendimiento.

Artículo 2°. Las universidades públicas eximirán del pago del valor de la carrera universitaria a la que opten los bachilleres que ingresen a dichas instituciones cumpliendo los requisitos establecidos para tal fin y comprueben su residencia en el sector rural y el desarrollo de proyectos agropecuarios o los que se destaquen en prácticas deportivas, hagan parte de selecciones nacionales o participen en programas de alto rendimiento.

Artículo 3°. Para el caso de los bachilleres que comprueben su residencia en el sector rural y desarrollen proyectos agropecuarios, el Ministerio de Educación Nacional coordinará con las universidades públicas condiciones que les permitan cumplir sus obligaciones académicas con escolaridad parcial.

Artículo 4°. A los bachilleres que comprueben su residencia en el sector rural, desarrollen proyectos agropecuarios e ingresen a la universidad, las entidades financieras del Estado brindarán créditos con intereses blandos y a largo plazo para que puedan adquirir la maquinaria, equipos y herramientas que requieran en su labor.

Artículo 5°. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Agricultura suministrará en forma gratuita capacitación y asistencia técnica en el área de

los proyectos agropecuarios que emprendan los bachilleres que comprueben su residencia en el sector rural, desarrollen proyectos en esta área e ingresen a la universidad.

Artículo 6°. El Gobierno Nacional, a través de las entidades competentes desarrollará programas que garanticen vivienda digna a los bachilleres que comprueben su residencia en el sector rural, desarrollen proyectos agropecuarios e ingresen a la universidad.

Artículo 7°. Dentro de los seis meses siguientes a la expedición de esta norma, el Gobierno Nacional, a través de los Ministerios de Educación, Agricultura, Hacienda y Coldeportes, expedirá la reglamentación respectiva.

Artículo 8°. La presente ley entrará en vigencia a partir de la fecha de su promulgación.

Bogotá, D. C., 6 de agosto de 2013

Presentado por

Jorge Hernando Pedraza,

Senador.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La propuesta

Mediante este proyecto de ley se propone al Congreso colombiano la creación de estímulos a los bachilleres que con acciones destacadas evidencian su deseo de contribuir de manera efectivamente al desarrollo del país.

Concretamente se quiere primero, apoyar a quienes deciden impulsar el sector rural que paradójicamente se encuentra abandonado, a pesar de ser el espacio con mayor posibilidad de dinamizar la economía del país y, segundo, estimular a quienes practican el deporte, pues este dignifica al ser humano, lo fortalece físicamente y mediante su ejercicio se hacen evidentes las bondades de la disciplina y la constancia; sin duda el deporte dimensiona la grandeza del ser humano.

Es importante significar aquí que los estímulos alientan a la sociedad a conquistar metas y a los individuos los mueven a luchar y a sentir que son tenidos en cuenta por un Estado que pareciera indolente en campos trascendentales de la actividad humana. Con estímulos, como los que se plantean en este proyecto, se quiere afianzar la esperanza de quienes creen que vale la pena luchar por unos propósitos, se aspira a provocar en los bachilleres colombianos la necesidad de integrarse a la comunidad, a espantar el desaliento ciudadano y así contribuir a procesos y jornadas de mejoramiento, erradicación de la pobreza y mejoramiento de los niveles de bienestar social.

Objetivos

Resumiendo, son objetivos de este proyecto: alimentar la esperanza de los jóvenes, promover la educación superior como camino para la superación, cumplir el fin del Estado de promover el progreso, apoyar a quienes quieren sobresalir y superarse, impulsar el desarrollo del sector agropecuario, hacer volver la mirada de los colombianos sobre las bondades del emprenderismo y la disciplina.

Los estímulos propuestos tienen que ver fundamentalmente con ingreso a la educación superior y con facilidades para la conquista de miras altas por parte de quienes aspiran a la construcción de grandeza nacional y contribuir consecuentemente al avance del país.

El énfasis de los estímulos en la promoción de la educación superior radica en que esta es la clave de la superación, del progreso, del avance técnico, científico y social de cualquier Nación. El Congreso tiene una deuda pendiente con el país en el fortalecimiento de la educación superior cuya cobertura actual solo es del 37% y cuya deserción es del 45%.

El proyecto surge de la necesidad de responder como congresista a unas expectativas de quienes han creído en nuestras propuestas, de contribuir a la generación de soluciones a los problemas sentidos de la sociedad, al deseo de aportar iniciativas que levanten el ánimo de la juventud y la aliente a sumarse a una cruzada por el mejor estar colectivo, al interés de ser consecuentes con una misión encomendada, a mirar hacia sectores decisivos del país.

Volver al campo

Promover el desarrollo en el sector rural es fundamental para el futuro del país. El campo es un escenario de incalculable potencial para promover la economía, pero lamentablemente está desprotegido y ausente de políticas que fomenten su desarrollo y de ahí que se haya registrado una ola migratoria de grandes y preocupantes proporciones hacia los centros urbanos.

Cifras oficiales revelan que en 1940 el 70,9% de la población vivía en el campo y el 29,1%, en el sector urbano; en 1965 el 52% de la población colombiana ya era urbana y el 48%, rural y en el 2005, según el censo del DANE, el 75% era población urbana y el 25%, rural. En ese mismo censo se estableció que la mayor parte de los habitantes del sector rural eran adultos. Estos datos permiten afirmar que los hombres y mujeres, jóvenes sobre todo, se han ido a la ciudad buscando perspectivas más halagadoras.

Pero, además del desplazamiento hacia las grandes ciudades, las condiciones de vida en el campo son precarias. La Sociedad de Agricultores de Colombia reveló el año pasado que de los 14 millones de personas que residen en el campo, por lo menos 7 millones se encuentran en la pobreza y un 32% de estos, unos 2 millones 300 mil, están en la indigencia.

Y como si fuera poco, nuevas circunstancias han agravado la situación del campo: la revaluación del peso, el paro cafetero, las manifestaciones de rechazo a los tratados de libre comercio y el aumento en la entrada de productos de contrabando.

Por supuesto, ante este panorama deben asumirse actitudes proactivas y plantearse alternativas de solución. Hay necesidad de promover el desarrollo rural, pues a través de este se logra crecimiento económico, generación de empleo y provisión de alimentos y materias primas. Es urgente emprender la recomposición de la sociedad rural.

No cabe duda que el regresar o permanecer en el campo y crear empresas agroindustriales es una opción que vale la pena impulsar. Por eso este proyecto de ley propone estímulos a quienes actúan en ese sentido.

Apoyo a la excelencia deportiva

De otra parte, estimular a los jóvenes que sobresalen en la práctica del deporte y enorgullecen a nuestro país con resonantes triunfos es una tarea positiva y fructífera. Si bien es cierto en la normatividad co-

lombiana ya se encuentran disposiciones que reconocen y exaltan la actividad deportiva, es necesario crear nuevos estímulos y ampliar los acreedores a los mismos.

En cuanto a la normatividad en materia de estímulos deportivos existe la Ley 181 de 1995, "por la cual se dictan disposiciones para el fomento del deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre y la educación física y se crea el Sistema Nacional del Deporte". En su artículo 45 (modificado por la Ley 1389 de 2010) señalaba: "El Estado garantizará una pensión vitalicia a las glorias del deporte nacional. En tal sentido deberá apropiarse de las partidas de los recursos de la presente ley, un monto igual a la suma de cuatro (4) salarios mínimos mensuales, por deportista que ostente la calidad de tal, cuando no tenga recursos o sus ingresos sean inferiores a cuatro (4) salarios mínimos legales. Además, gozarán de los beneficios del régimen subsidiado del Sistema General de Seguridad Social en Salud, cuando no estén cubiertos por el Régimen Contributivo.

Parágrafo. Se entiende por glorias del deporte nacional a quienes hayan sido medallistas en campeonatos mundiales oficiales reconocidos por el Comité Olímpico Colombiano o medallistas de Juegos Olímpicos".

También está vigente la Ley 1389 de 2010, *"por la cual se establecen incentivos para los deportistas y se reforman algunas disposiciones de la normatividad deportiva"*. En su artículo 5º se dispone que "A partir de la vigencia de la presente ley, la expresión "pensión vitalicia" para las Glorias del Deporte Nacional, consagrada en el artículo 45 de la Ley 181 de 1995 y en el Decreto número 1083 de 1997, se sustituye por la expresión "estímulo". Tal sustitución se entenderá también realizada en toda la normatividad deportiva vigente que regule específicamente estas materias".

Por los argumentos expuestos solicito a los señores congresistas sea acogido el presente proyecto de ley y aprobado en los debates reglamentarios.

Jorge Hernando Pedraza,

Senador.

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL
Tramitación Leyes

Bogotá, D. C., 13 de agosto de 2013

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 49 de 2013, *por la cual se crean estímulos a los bachilleres que desarrollen proyectos agropecuarios o se destaquen en prácticas deportivas de alto rendimiento,* me permito pasar a su Despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General por el honorable Senador *Jorge Hernando Pedraza*. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General,

Gregorio Eljach Pacheco.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE
SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 13 de agosto de 2013

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Sexta Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la ***Gaceta del Congreso***.

Cúmplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Juan Fernando Cristo Bustos.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Gregorio Eljach Pacheco.

* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 50 DE 2013 SENADO

por medio de la cual se unifica el porcentaje de la evaluación de competencia y se garantiza el ascenso de los docentes por formación académica.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Modifíquese el artículo 20 del Decreto-ley 1278 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 20. *Estructura del escalafón docente.* El Escalafón Docente estará conformado por tres (3) grados. Los grados se establecen con base en formación académica. Cada grado estará compuesto por cuatro (4) niveles salariales (A-B-C-D).

Quienes superen el período de prueba se ubicarán en el Nivel Salarial A del correspondiente grado, según el título académico que acrediten; pudiendo ser reubicados en el nivel siguiente, después de tres (3) años de servicio, siempre y cuando obtengan en la respectiva evaluación de competencias el puntaje indicado para ello, según lo dispuesto en el artículo 36 del presente decreto.

Artículo 2º. *Modifíquese el artículo 21 del Decreto-ley 1278 de 2002, que establece los requisitos para inscripción y ascenso en el escalafón docente, adicionándose los parágrafos 2º y 3º*, el cual quedará así:

Establézcanse los siguientes requisitos para la inscripción y ascenso de los docentes o directivos docentes estatales en los distintos grados del Escalafón Docente:

Grado Uno:

a) Ser normalista superior o tecnólogo en educación;

b) Haber sido nombrado mediante concurso;

c) Superar satisfactoriamente la evaluación del período de prueba.

Grado Dos:

a) Ser Licenciado en Educación o profesional con título diferente más programa de pedagogía o un título de especialización en educación;

b) Haber sido nombrado mediante concurso;

c) Superar satisfactoriamente la evaluación del período de prueba.

Grado Tres:

a) Ser Licenciado en Educación o profesional;

b) Poseer título de maestría o doctorado en un área afín a la de su especialidad o desempeño, o en un área de formación que sea considerada fundamental dentro del proceso de enseñanza-aprendizaje de los estudiantes;

c) Haber sido nombrado mediante concurso;

d) Superar satisfactoriamente la evaluación del período de prueba.

Parágrafo 1º. Quien reúna los requisitos de los Grados Dos o Tres puede aspirar a inscribirse directamente a uno de estos grados, previa superación de la evaluación del período de prueba. Una vez inscrito, se considera ascenso pasar de un grado a otro dentro del Escalafón Docente, previa acreditación de requisitos y superación de las correspondientes evaluaciones de desempeño.

Parágrafo 2º. Los docentes que se encuentren en el grado 1 del escalafón y posteriormente a su nombramiento por concurso obtengan una licenciatura en educación o un título profesional diferente, ingresarán al grado 2A en su respectivo nivel; quienes se encuentren en el grado 2 y posteriormente a su nombramiento por concurso, obtengan una maestría o un doctorado ingresarán al grado 3 en su respectivo nivel.

Parágrafo 3º. Constituye mérito para ascender dentro del Estatuto de Profesionalización Docente para los docentes vinculados:

1. Obtención de un título Universitario de Licenciado en Educación o de Profesional Universitario, y la obtención de un título de Maestría o Doctorado.

Artículo 3º. Modifíquese el numeral 2 del artículo 36 del Decreto-ley 1278 de 2002, el cual quedará así:

2. Evaluación de competencias:

Serán candidatos a ser reubicados en un nivel salarial superior, o a ascender en el escalafón docente, si reúnen los requisitos para ello, quienes obtengan más del 60% en la evaluación de competencias.

Artículo 4º. *Vigencia y derogatoria*. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido con el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en Sesión Plenaria del Senado de la República el día 25 de julio de 2012, al Proyecto de ley número 52 de 2011 Senado, *por medio de la cual se unifica el porcentaje de la evaluación de competencia y se garantiza el ascenso de los docentes por formación académica*, y de esta manera continúe su trámite legal y reglamentario en la honorable Cámara de Representantes.

Autor.

Jorge Eliécer Guevara,

Senador de la República.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Tradicionalmente se ha entendido que en el mundo del trabajo las relaciones se basan en la dependencia, subordinación, remuneración y en general aquellos elementos determinantes del contrato laboral. No obstante el trabajo va mucho más allá, porque lleva implícita la impronta de la necesidad social del trabajo, como base para el desarrollo, la realización personal, social y como elemento constitutivo de la justicia social.

Analizado en su integralidad, el derecho al trabajo debería proteger a quien ostenta la posición más débil en la relación contractual, pero la realidad ha empezado a generar la dinámica inversa. El discurso de proteger el capital en pro de la estabilidad del sistema capitalista y a costa de los derechos de los trabajadores viene siendo un obstáculo conceptual llevado a la realidad, que ha generado innumerables atascos en el sistema judicial colombiano, pues por un lado se demandan los derechos fundamentales y de otra parte se procura seguir induciendo en prácticas flexibilizantes que no tienen otro beneficiario diferente al capital.

De hecho los regímenes denominados especiales y los anteriores regímenes determinados antes de la última reforma laboral dentro de las llamadas Convenciones Colectivas del Trabajo han venido siendo objeto constante de reformas flexibilizantes, que tienen por efecto desconocer logros económicos y reivindicantes, lo que ha causado que en muchos casos las demandas y procesos tanto de la jurisdicción ordinaria, como de la contenciosa administrativa generen responsabilidades económicas cuantiosísimas en desmedro del Estado.

El régimen de los docentes, entendido como especial (no privilegiado) no ha sido inmune a dichos cambios estructurales, lo que ha permitido establecer dinámicas legislativas que han dejado vacíos inmensos que deben ser llenados a instancia del mismo legislativo, en aras de una solución que permita descongestionar y a la vez desatiborrar de procesos al aparato jurisdiccional y por ende establecer una relación de equidad, equilibrio y solidaridad con los trabajadores de una parte y por la otra, evitar incontables demandas contra el Estado, que terminan en sentencias condenatorias con pago de perjuicios.

El régimen docente fue creado luego de un largo debate jurídico-social y aunque algunas normas fueron establecidas antes de 1979, es a partir del Decreto-ley 2277 de septiembre de 1979 cuando se determinó el Régimen Especial de Carrera Docente, que estableció las condiciones de "ingreso, ejercicio, estabilidad, ascenso y retiro de las personas que desempeñan la profesión docente''.

La modificación del artículo 20 del Decreto-ley 1278 de 2002 va encaminada a suprimir la expresión ascender en el escalafón, debido a que es injusto que siendo un régimen especial que debe ser más beneficioso que el general, los docentes para ascender requieren tal como está redactado hoy el artículo 20 de 3 años de permanencia y evaluación superior al 80 por ciento, lo que en la práctica impide el ascenso y reubicación de los docentes en el escalafón, hay que recordarles a los honorables Congresista que un Docente es un profesional que dura 5 años en la Universidad sin embargo, sus salarios son supremamente bajos, el promedio de ingreso de un docente del 1278 es de 1.400.000 pesos, que comparado con otras profesiones como la del patrullero de la policía quien no es profesional y solo hace una capacitación de 1 año para el curso de ingreso para la policía, entra con un salario superior al de los docentes.

Por lo tanto, es necesario siempre para el ascenso y la reubicación del maestro 3 años de permanencia, evaluación del 80 por ciento, requisitos excesivos para ser un régimen especial.

Artículo 20. *Estructura del Escalafón Docente.* El Escalafón Docente estará conformado por tres (3) grados. Los grados se establecen con base en formación académica. Cada grado estará compuesto por cuatro (4) niveles salariales (A-B-C-D). Quienes superen el período de prueba se ubicarán en el Nivel Salarial A del correspondiente grado, según el título académico que acrediten; pudiendo ser reubicados

en el nivel siguiente o **ascender de grado**, después de tres (3) años de servicio, siempre y cuando obtengan en la respectiva evaluación de competencias el puntaje indicado para ello, según lo dispuesto en el artículo 36 del presente decreto.

En cuanto al artículo 21 del Decreto-ley 1278 de 2002, es necesario suprimir las evaluaciones de competencias de los grados 2 y 3, además de adicionar el título de tecnólogos en educación al grado (1) uno, ya que actualmente el Decreto número 1278 de 2002 en su artículo 21 grado (1) solo reconoce los títulos, de normalistas superiores.

Actualmente el estatuto del Decreto-ley 1278 de 2002 se encuentra de la siguiente manera;

Artículo 21. *Requisitos para inscripción y ascenso en el Escalafón Docente.* Establécense los siguientes requisitos para la inscripción y ascenso de los docentes o directivos docentes estatales en los distintos grados del Escalafón Docente:

Grado Uno:

a) Ser normalista superior;

b) Haber sido nombrado mediante concurso;

c) Superar satisfactoriamente la evaluación del período de prueba.

Grado Dos:

a) Ser licenciado en Educación o profesional con título diferente más programa de pedagogía o un título de especialización en educación;

b) Haber sido nombrado mediante concurso;

c) Superar satisfactoriamente la evaluación del período de prueba; o la evaluación de competencias en caso de que esté inscrito en el Grado Uno.

Grado Tres:

a) Ser Licenciado en Educación o profesional;

b) Poseer título de maestría o doctorado en un área afín a la de su especialidad o desempeño, o en un área de formación que sea considerada fundamental dentro del proceso de enseñanza-aprendizaje de los estudiantes;

c) Haber sido nombrado mediante concurso;

d) Superar satisfactoriamente la evaluación del período de prueba; o la evaluación de competencias en caso de que esté inscrito en el Grado Uno o Dos.

Parágrafo. Quien reúna los requisitos de los Grados Dos o Tres puede aspirar a inscribirse directamente a uno de estos grados, previa superación de la evaluación del período de prueba.

Una vez inscrito, se considera ascenso pasar de un grado a otro dentro del Escalafón Docente, previa acreditación de requisitos y superación de las correspondientes evaluaciones de desempeño y de competencias, y existencia de disponibilidad presupuestal.

Además de lo anteriormente expuesto, se crea un parágrafo (2), para que este proyecto de ley sea viable, y es determinar que una vez se haya obtenido el título de licenciatura o profesional, el docente que se encontraba en el grado (1) del escalafón deberá ascender automáticamente al grado (2) con base en los requisitos establecidos en el mismo artículo 21 de este proyecto de ley.

Situación esta que se repite en el grado (2) donde los licenciados o profesionales que obtengan sus respectivos magíster o doctorados deberán ser ascendidos inmediatamente al grado (3).

Es injusto que el mismo artículo 21 en el parágrafo establezca que las personas que:

• *Quien reúna los requisitos de los Grados Dos o Tres puede aspirar a inscribirse directamente a uno de estos grados, previa superación de la evaluación del período de prueba.*

Como podemos establecer el Decreto-ley 1278 de 2002 permite que se inscriban directamente en los grados dos o tres las personas que reúnan los requisitos, pero dejó un vacío en aquellos docentes que posteriormente a su nombramiento por concurso llenaran los requisitos establecidos en el artículo 21 para el ascenso que son los respectivos títulos idóneos como las licenciaturas o título profesional para el grado 2 y las maestrías y doctorados para el grado 3.

Por ejemplo un docente en el grado 2 que es licenciado o profesional si obtiene un magíster debe pasar al grado 3 por reunir los requisitos de ese grado.

Otro ejemplo, es el del normalista que por su título ingresó al grado (1) y posteriormente realiza su carrera profesional o licenciatura debe ascender al grado 2 ya que reúne los requisitos para ese grado.

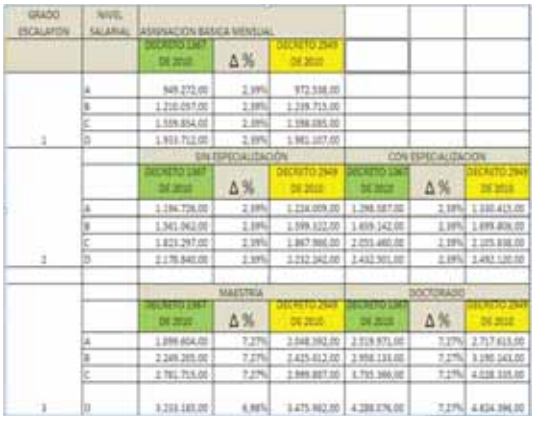
Igualmente, es necesario en aras del derecho de la igualdad que la evaluación de competencia para las reubicaciones sean del 60 por ciento, por ser un régimen especial debe ser más beneficioso para los funcionarios que cobija; por lo tanto se pasa de un 80% a un 60% tal como se establece en el régimen de carrera general.

Para ilustrar cómo se reubica y se asciende, el siguiente cuadro muestra lo complejo del asunto:

Cuadro de requisitos de ascenso y reubicación de nivel

Grado I Título de Normalista Superior y tecnólogos en educación.	Nivel A: 3 años, evaluación de competencias Nivel B: 3 años, evaluación de competencias Nivel C: 3 años, evaluación de competencias Nivel D: 3 años, evaluación de competencias
Grado II Título de licenciado o profesional + 3 años + evaluación.	Nivel A: 3 años, evaluación de competencias Nivel B: 3 años, evaluación de competencias Nivel C: 3 años, evaluación de competencias Nivel D: 3 años, evaluación de competencias
Grado III Título de maestría o doctorado + 3 años + evaluación.	Nivel A: 3 años, evaluación de competencias Nivel B: 3 años, evaluación de competencias Nivel C: 3 años, evaluación de competencias Nivel D: 3 años, evaluación de competencias
DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL SUPERACIÓN DE LA EVALUACIÓN DE DESEMPEÑO	

LAS EVALUACIONES DE DESEMPEÑO QUE SON DEL 60 POR CIENTO Y LAS DE COMPETENCIA QUE SON DEL 80 PO RCIENTO CADA UNA.



Así como están las cosas, es imposible que la calidad de la educación mejore, que los docentes asciendan, debido a sus condiciones laborales, por ende se debe mejorar sus condiciones laborales para que se traduzcan en calidad de la educación al tener docentes con maestrías y doctorado que son los del grado 3.

Autor,

Jorge Eliécer Guevara,

Senador de la República.

SENADO DE LA REPÚBLICA

SECRETARÍA GENERAL

Tramitación Leyes

Bogotá, D. C., 13 de agosto de 2013

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 50 de 2013, *por medio de la cual se unifica el porcentaje de la evaluación de competencia y se garantiza el ascenso de los docentes por formación académica,* me permito pasar a su Despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General por el honorable Senador *Jorge Eliécer Guevara.* La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General,

Gregorio Eljach Pacheco.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE
SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 13 de agosto de 2013

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Sexta Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la ***Gaceta del Congreso***.

Cúmplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Juan Fernando Cristo Bustos.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Gregorio Eljach Pacheco.

CONTENIDO

Gaceta número 612 - Martes, 13 de agosto de 2013

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

Págs.

Proyecto de ley número 41 de 2013 Senado, por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración del bicentenario del municipio de Marinilla en el departamento de Antioquia y se autorizan unas inversiones..... 1

Proyecto de ley ordinaria número 48 de 2013 Senado, por la cual se establecen medidas de seguridad y calidad para el servicio público de transporte individual o taxi y se dictan otras disposiciones..... 4

Proyecto de ley número 49 de 2013 Senado, por la cual se crean estímulos a los bachilleres que desarrollen proyectos agropecuarios o se destaquen en prácticas deportivas de alto rendimiento 11

Proyecto de ley número 50 de 2013 Senado, por medio de la cual se unifica el porcentaje de la evaluación de competencia y se garantiza el ascenso de los docentes por formación académica..... 13

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2013