



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 561

Bogotá, D. C., martes, 30 de mayo de 2023

EDICIÓN DE 11 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 030 DE 2022 CÁMARA

por medio del cual se modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C. mayo de 2023

Doctor

RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN

Secretario

Comisión VI

Cámara de Representantes

Respetado Presidente:

En cumplimiento del encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta 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 del Proyecto de Ley No. 030 de 2022 Cámara, "Por medio del cual se modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones".

- I. El Proyecto de Ley N° 030 de 2022 Cámara, fue motivado por sus autores en los siguientes términos:

REGULACIÓN Y RECAUDO DE DINERO EN LOS PEAJES

MARCO NORMATIVO:

Las principales normas que determinan el desarrollo de infraestructura de transporte en Colombia son la **Ley 80 de 1993** "Estatuto General de Contratación de la Administración Pública", la **Ley 105 de 1993** "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones", la **Ley 1508 de 2012** "Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas" y la **Ley 1682 de 2013** "Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte".

Por su parte, el Decreto 087 de 2011 "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias" establece:

"Artículo 6°. Funciones del Despacho del Ministro de Transporte. Son funciones del Despacho del Ministro de Transporte, además de las señaladas por la Constitución Política y la ley, las siguientes:

6.14. Emitir, en su calidad de suprema autoridad del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte, concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación, los departamentos, distritos y municipios.

6.15. Establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los modos de transporte, excepto el aéreo (...)".

De manera tal que, es el Ministerio de Transporte la entidad competente para establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de infraestructura, teniendo en cuenta los estudios de la ANI y lo propio de aquellos que están a cargo del INVIAS.

Ahora bien, no es un secreto que uno de los cobros que más inconformidad generan en los colombianos, es el de las tarifas de los peajes, pues por un lado, tal como se evidenciara en los siguientes párrafos, es una de las más elevadas de América Latina; y de otro lado, el estado de la infraestructura vial en las vías primarias y secundarias, es bastante desolador, pues las mismas constantemente se encuentran averiadas, con huecos, resaltes, desniveles, lo que hace que el tránsito sea lento, peligroso, restringido y que constantemente se deban hacer reparaciones que dificultan en gran manera la movilidad.

Por esto, lo que se pretende con el presente proyecto es incluir dentro de los principios que se deben tener en cuenta para fijar las tasas, tarifas y peajes, consagrados en el artículo 21 de la ley 105 de 1993, específicamente en el literal d, la necesidad de estimar las tasas de las tarifas de peajes en proporción, no solo a las distancias recorridas, las características vehiculares y los costos de operación, sino que también teniendo en cuenta el estado en el que se encuentre la infraestructura vial y el porcentaje de la misma que se encuentre habilitado para el uso; puesto que no es correcto cobrar un monto que sea igual independiente si están habilitados 3 carriles para uso a si solo 1 de esos 3 carriles se encuentra habilitado.

Conforme a lo anterior, se procederá a precisar sobre unos datos puntuales acerca del dinero que es objeto de recaudo por concepto de tasas y tarifas de peajes, la comparación de estos valores con otros países de Latinoamérica y el estado de la infraestructura vial.

RECAUDO:

El Ministerio de Transporte reveló que durante el año 2021 en las vías de Colombia se logró la recaudación de \$4,07 billones en los 168 peajes del país. Según la cartera, los puntos concesionados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) lograron un recaudo en 2021 de \$3,26 billones; hay otro tipo de peajes en las carreteras que están a cargo de la nación, y que bajo la administración del Inviás lograron el recaudo de \$819.400 millones a lo largo del año pasado.¹

Por otra parte, las cifras indican que “[d]e 2014 hasta 2020, la ANI recaudó en peajes más de \$18 billones (\$18.465.056’990.155) y que el Inviás recaudó, desde 1994, más de \$8 billones (\$8.346.436’969.927). Es decir, a través de peajes, se han recaudado más de \$26 billones en Colombia, una cifra a la que le faltan muchos ceros porque no incluyen los peajes administrados por los departamentos”².

Las cifras entregadas por el Ministerio de Transporte también arrojaron que la infraestructura concesionada tuvo un aumento de recaudo de 52,75%, pues durante el año de la pandemia los peajes recaudaron \$2,14 billones, mientras que en 2021 fueron más de \$3 billones. En cuanto a la infraestructura no concesionada, el crecimiento fue de 21,9%: el Inviás logró la obtención de recursos por \$672.453 en 2020 y en 2021 hubo un recaudo de \$819.400 millones.³

COMPARACIÓN CON OTROS PAÍSES:

En la actualidad hay 168 peajes distribuidos en las carreteras del país con una distancia, en algunos casos, de menos de 100 kilómetros. Una de las vías con los peajes más caros de Colombia es la ruta entre Bogotá y Villavicencio, donde, en un recorrido de 86 kilómetros, se encuentran tres para la conexión entre estas dos principales ciudades.

Al comparar el costo de los peajes entre los países de la región y las principales naciones alrededor del mundo, salta a la vista que no hay un común denominador o una “regla de oro” en la fijación del precio de este rubro. En la actualidad, Colombia es el tercer país con los peajes más caros en Latinoamérica, al lado de

¹ Informe Ministerio de Transporte, 2021.
² <https://www.elespectador.com/noticias/investigacion/en-colombia-hay-177-peajes-y-han-recaudado-mas-de-26-billones/>
³ <https://www.semana.com/mejor-colombia/articulo/la-deuda-de-la-infraestructura-con-la-movilidad-urbana-estos-son-los-retos-de-colombia/202200/>

Chile y México. El más costoso del país tiene un valor de \$18.800. Es el Peaje Túnel de Oriente en Antioquia, que une a Medellín con el municipio de Rionegro. El segundo más costoso es el de Pipiral, ubicado en la vía Bogotá-Villavicencio, con un costo de \$18.500.

En un estudio reciente “tras consultar las tarifas en los Ministerios de Transporte o el equivalente de esa entidad en México y en cada uno de los principales países de Sudamérica se concluyó que los peajes más caros de la región se encuentran en Chile, (US\$6,07) Colombia (US\$4,97) y México (US\$4,49)”⁴, como lo evidencia la siguiente gráfica⁵:



Si miramos el caso de Ecuador, que también cuenta con una topografía montañosa y condiciones económicas similares a las de Colombia, este país se ubica como uno de los países con la mejor calidad de carreteras de América Latina⁶ y que además cuenta con las tarifas de peaje más bajas de la región. Así, en las rutas que parten de la ciudad de Guayaquil hacia Ambato, Sargento, Esmeraldas, Quevedo, Cuenca, Ibarra, Tulcán y Huaquillas se constata que este

⁴ <https://www.larepublica.co/globoeconomia/en-chile-colombia-y-mexico-se-encontran-los-peajes-mas-caros-de-la-region-2956368>
⁵ Ibidem.
⁶ World Economic Forum - WEF, Op. cit.

año en las estaciones de peaje, los vehículos más livianos pagan apenas 2 dólares y los vehículos de seis o más ejes tan solo pagan 6 dólares⁷.

ESTADO DE LAS VÍAS PRIMARIAS Y SECUNDARIAS

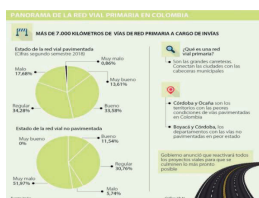
El Instituto Nacional de Vías (Inviás)⁸ realizó un informe, con corte al 28 de diciembre de 2018, donde reporta que Colombia solo tiene el 13,61% de los 7.019 kilómetros de la red vial primaria en excelentes condiciones.

En el informe se detalla que del 100% de estos tramos pavimentados, tan solo 47,19% tienen una buena calificación. Al ver el estado de cada una de las vías, el consolidado general no arroja un buen panorama: 13,61% están en muy buen estado, 33,58% en bueno, 34,28% en regular, 17,68% es malo y 0,86%, muy malo.⁹

La red vial primaria son las grandes carreteras que están a cargo de la Nación. De este total de 7.019 kilómetros que monitorea el Inviás, 5.957 kilómetros están pavimentados y 1.043,86 kilómetros no lo están. A estas vías se suman las que administra la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y de las cuales no hay un informe reciente sobre su estado.

Del informe se destaca que territorios como Córdoba, Ocaña y Tolima presentan las vías pavimentadas con el peor estado, según el Inviás. Esto, tras establecer que el primero tiene 35,98 kilómetros en muy mal estado, el segundo 10,23 kilómetros; y el tercero, 1,29 kilómetros en condiciones precarias.

En contraste, el territorio de Nariño tiene la mayor cantidad de kilómetros en buen estado (252,60 kilómetros). A este le siguió Caquetá y Caldas, que alcanzaron 141,97 y 59,37 kilómetros muy buenos, respectivamente.¹⁰



⁷ Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera – Colfecar 2021.
⁸ Informe Inviás – diciembre de 2018.
⁹ <https://www.larepublica.co/economia/solo-13-de-red-vial-primaria-esta-en-muy-buen-estado-2819046>
¹⁰ Ibidem.

Analizados los factores previamente desarrollados, en donde por un lado ubicamos a Colombia dentro de los 3 países de LATAM que más elevados tienen los costos de los peajes, habiendo recaudado a la fecha más de 26 billones de pesos en cobros de peajes; y de otra parte se evidencia que menos del 50% de las vías primarias y secundarias se encuentran en muy buen o buen estado, radican la mayor cantidad de inconformidades de la ciudadanía, pues no se justifica que se pague un elevado costo por usar carreteras que de igual manera no se encuentran en buen estado y que resultan en muchas ocasiones siendo protagonistas de aparatosos accidentes de tránsito. Por esto, el presente proyecto busca ser una respuesta al clamor ciudadano y una ayuda real y concreta, para que los colombianos puedan limitarse a pagar por lo que usan y en el estado en que lo usan, y así, no sigamos dejando estos dineros que fuertemente han sido trabajados y obtenidos, en manos inescrupulosas que, en muchas ocasiones, son usados con otros fines.

II. CONFLICTO DE INTERESES:

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:

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:

- 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

parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

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.

"...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"¹¹.

En virtud de lo anterior, es dable argumentar que frente al proyecto de ley objeto de estudio, se considera que los Honorables Congresistas no se encuentran en conflicto de intereses, pues tienen efectos jurídicos generales y a futuro.

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 1º 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:

"[...]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) que el beneficio que persiga o se obtenga con la ley no puede ser catalogado como general, sino de carácter particular, y 4) que el congresista tenga la intención de beneficiar a sus familiares, a sus socios o a sí mismo" (...). (SUBRAYADO FUERA DE TEXTO).

Así mismo, "...Para que se configure la causal de pérdida de investidura es necesario haber convalidado 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.


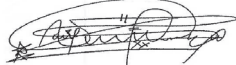
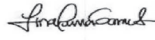
¹¹Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, sentencia de 10 de noviembre de 2009, radicado No. FI. 01180-00 (Concejera Ponente: Martha Teresa Briceño de Valencia).

III. FLIEGO DE MODIFICACIONES:

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	MODIFICACIÓN PROPUESTA	MODIFICACIONES PROPUESTAS
"Por medio del cual se modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones"	"Por medio de <u>la</u> cual se modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones"	Se hace ajuste de redacción.
Artículo 2º. Adiciónese un artículo 21 A, a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:	Artículo 2º. Adiciónese un artículo 21 A, a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:	Se ajusta la redacción en el literal d.
Artículo 21 A. En la fijación, modificación por incremento o reducción y o eliminación total o temporal de las tarifas de los peajes de que trata el artículo anterior, las autoridades competentes y los recaudadores autorizados deberán atender, además de los principios constitucionales de la función administrativa de que trata el artículo 209 de la Constitución, entre otros los siguientes criterios:	Artículo 21 A. En la fijación, modificación por incremento o reducción y o eliminación total o temporal de las tarifas de los peajes de que trata el artículo anterior, las autoridades competentes y los recaudadores autorizados deberán atender, además de los principios constitucionales de la función administrativa de que trata el artículo 209 de la Constitución, entre otros los siguientes criterios:	
a) Establecidos los peajes para mejorar la infraestructura de las vías y la movilidad, el recaudo de ellos deberá hacerse de manera que no se obstruya la movilidad, para lo cual, deberán adoptarse por los recaudadores autorizados todas las previsiones correspondientes. La detención forzada de cinco (5) o más vehículos de cualquier clase en un mismo carril de circulación con ocasión del recaudo	a) Establecidos los peajes para mejorar la infraestructura de las vías y la movilidad, el recaudo de ellos deberá hacerse de manera que no se obstruya la movilidad, para lo cual, deberán adoptarse por los recaudadores autorizados todas las previsiones correspondientes. La detención forzada de cinco (5) o más vehículos de cualquier clase en un mismo carril de circulación con ocasión del	

<p>autorizado, se entiende como obstrucción de la movilidad, situación que da origen a la obligación del recaudador, de liberar el paso de los vehículos sin cobro cualquiera, hasta tanto se normalice la circulación vehicular.</p> <p>b) Todos los costos del recaudo de los peajes, incluidos los administrativos, de sistemas y financieros, se entienden incluidos dentro de la tarifa autorizada, por lo cual no podrán trasladarse en forma alguna a los usuarios. Esta disposición comprende todos los sistemas de recaudo, incluidos los automatizados o por débitos a cuentas de sistema financiero.</p> <p>c) En caso de vías construidas o mantenidas por concesión, el fin de la etapa de operación de esos contratos, determinará el finiquito automático del cobro de los peajes autorizados a los concesionarios, sin perjuicio que, para el mantenimiento subsecuente de la vía, las autoridades establezcan en favor de la Nación valores en todo caso inferiores al finiquitado. En ningún caso los concesionarios podrán continuar recaudando valor alguno luego de terminada la operación de la concesión, ni siquiera a pretexto de nuevas obras por acometer.</p>	<p>recaudo autorizado, se entiende como obstrucción de la movilidad, situación que da origen a la obligación del recaudador, de liberar el paso de los vehículos sin cobro cualquiera, hasta tanto se normalice la circulación vehicular.</p> <p>b) Todos los costos del recaudo de los peajes, incluidos los administrativos, de sistemas y financieros, se entienden incluidos dentro de la tarifa autorizada, por lo cual no podrán trasladarse en forma alguna a los usuarios. Esta disposición comprende todos los sistemas de recaudo, incluidos los automatizados o por débitos a cuentas de sistema financiero.</p> <p>c) En caso de vías construidas o mantenidas por concesión, el fin de la etapa de operación de esos contratos, determinará el finiquito automático del cobro de los peajes autorizados a los concesionarios, sin perjuicio que, para el mantenimiento subsecuente de la vía, las autoridades establezcan en favor de la Nación valores en todo caso inferiores al finiquitado. En ningún caso los concesionarios podrán continuar recaudando valor alguno luego de terminada la</p>
---	---

<p>d) La autorización de la fijación y cobro de peajes por las autoridades competentes es inescindible de la ubicación autorizada, y sólo podrá realizarse el sitio de las vías que no tengan otra estación de recaudo de peajes, cuando menos en 85 kilómetros de recorrido y sin consideración de la vía o el titular de la autorización.</p> <p>e) Ninguna concesión para la construcción, operación y/o mantenimiento de vías, podrá realizarse por más de veinte (20) años, incluida la etapa de construcción. Las autoridades respectivas deberán desagregar en esos contratos, e informar a las comunidades, los valores contractuales previstos para el pago de intereses y servicios financieros, de los previstos para el pago de las obras y su mantenimiento.</p> <p>Parágrafo. Las autoridades competentes para autorizar el cobro de peajes, cuando, por cualquier razón deban modificar los contratos de concesión vigentes, deberán atender los principios aquí establecidos, sin perjuicio de los derechos adquiridos consolidados.</p>	<p>operación de la concesión, ni siquiera a pretexto de nuevas obras por acometer.</p> <p>d) La autorización de la fijación y cobro de peajes por las autoridades competentes es inescindible de la ubicación autorizada, y sólo podrá realizarse el sitio de <u>en</u> las vías que no tengan otra estación de recaudo de peajes, cuando menos en 85 kilómetros de recorrido y sin consideración de la vía o el titular de la autorización.</p> <p>e) Ninguna concesión para la construcción, operación y/o mantenimiento de vías, podrá realizarse por más de veinte (20) años, incluida la etapa de construcción. Las autoridades respectivas deberán desagregar en esos contratos, e informar a las comunidades, los valores contractuales previstos para el pago de intereses y servicios financieros, de los previstos para el pago de las obras y su mantenimiento.</p> <p>Parágrafo. Las autoridades competentes para autorizar el cobro de peajes, cuando, por cualquier razón deban modificar los contratos de concesión vigentes, deberán atender los principios aquí establecidos, sin perjuicio de</p>
---	---

<p>Artículo transitorio 3. El Ministerio de Transporte dentro de los seis meses siguientes a la expedición de la presente Ley, deberá revisar los contratos de concesión de vías Nacionales suscritos hasta la fecha, a fin de determinar el recaudo efectivo de los peajes, así como los costos proyectados en el contrato. En caso de haberse superado el tope de recaudo o el plazo, tomará medidas legales, administrativas y judiciales para hacer efectivas las cláusulas de reversión.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a un año siguiente a la expedición de la presente Ley, presentará un informe a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes y Senado de la República, sobre el cumplimiento de las disposiciones previstas en este artículo.</p> <p>los derechos adquiridos consolidados.</p> <p>Artículo transitorio 3. El Ministerio de Transporte dentro de los seis meses siguientes a la expedición de la presente Ley, deberá revisar los contratos de concesión de vías Nacionales suscritos hasta la fecha, a fin de determinar el recaudo efectivo de los peajes, así como los costos proyectados en el contrato. En caso de haberse superado el tope de recaudo o el plazo, tomará medidas legales, administrativas y judiciales para hacer efectivas las cláusulas de reversión.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a un año siguiente a la expedición de la presente Ley, presentará un informe a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes y Senado de la República, sobre el cumplimiento de las disposiciones previstas en este artículo.</p>	<p>IV. PROPOSICIÓN.</p> <p>Considerando los argumentos expuestos y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5 de 1992, presentamos ponencia positiva y, en consecuencia, solicitamos a los honorables miembros de la Cámara de Representantes, dar segundo debate al Proyecto de Ley No. 030 de 2022 Cámara, "Por medio del cual se modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Cordialmente,</p>  <p>ALFREDO APE CUELLO BAUTE – C Representante a la Cámara</p>  <p>JAIME RAÚL SALAMANCA Representante a la Cámara</p>  <p>LINA MARIA GARRIDO Representante a la Cámara</p>
<p>TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE</p> <p>PROYECTO DE LEY N° 030 DE 2022 CÁMARA</p> <p>"POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 21 DE LA LEY 105 DE 1993 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"</p> <p>El Congreso de Colombia</p> <p>DECRETA</p> <p>Artículo 1. Modifíquese el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 21. TASAS, TARIFAS Y PEAJES EN LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LA NACIÓN. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.</p> <p>Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.</p> <p>Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.</p> <p>Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:</p> <p>a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;</p> <p>b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;</p> <p>c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su</p>	<p>recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;</p> <p>d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación, el estado de la infraestructura vial y el porcentaje habilitado para uso de la infraestructura.</p> <p>e) El estado de la infraestructura vial y el porcentaje habilitado para uso de la infraestructura vial, serán factores a tener en cuenta para la reducción del valor de las tasas o tarifas de la infraestructura.</p> <p>f) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p>Parágrafo 1o. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.</p> <p>Parágrafo 2o. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p>Parágrafo 3o. Facúltase a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.</p> <p>Parágrafo 4o. Se entiende también las vías "Concesionadas".</p> <p>Artículo 2º. Adiciónese un artículo 21 A, a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 21 A. En la fijación, modificación por incremento o reducción y o eliminación total o temporal de las tarifas de los peajes de que trata el artículo anterior, las autoridades competentes y los recaudadores autorizados deberán atender, además de los principios constitucionales de la función administrativa de que trata el artículo 209 de la Constitución, entre otros los siguientes criterios:</p> <p>a) Establecidos los peajes para mejorar la infraestructura de las vías y la movilidad, el recaudo de ellos deberá hacerse de manera que no se obstruya la movilidad, para lo cual, deberán adoptarse por los recaudadores autorizados todas las</p>

previsiones correspondientes. La detención forzada de cinco (5) o más vehículos de cualquier clase en un mismo carril de circulación con ocasión del recaudo autorizado, se entiende como obstrucción de la movilidad, situación que da origen a la obligación del recaudador, de liberar el paso de los vehículos sin cobro cualquiera, hasta tanto se normalice la circulación vehicular.

b) Todos los costos del recaudo de los peajes, incluidos los administrativos, de sistemas y financieros, se entienden incluidos dentro de la tarifa autorizada, por lo cual no podrán trasladarse en forma alguna a los usuarios. Esta disposición comprende todos los sistemas de recaudo, incluidos los automatizados o por débitos a cuentas de sistema financiero.

c) En caso de vías construidas o mantenidas por concesión, el fin de la etapa de operación de esos contratos, determinará el finiquito automático del cobro de las vías autorizadas a los concesionarios, sin perjuicio que, para el mantenimiento subsecuente de la vía, las autoridades establezcan en favor de la Nación valores en todo caso inferiores al finiquitado. En ningún caso los concesionarios podrán continuar recaudando valor alguno luego de terminada la operación de la concesión, ni siquiera a pretexto de nuevas obras por acometer.

d) La autorización de la fijación y cobro de peajes por las autoridades competentes es inescindible de la ubicación autorizada, y sólo podrá realizarse en las vías que no tengan otra estación de recaudo de peajes, cuando menos en 85 kilómetros de recorrido y sin consideración de la vía o el titular de la autorización.

e) Ninguna concesión para la construcción, operación y/o mantenimiento de vías, podrá realizarse por más de veinte (20) años, incluida la etapa de construcción. Las autoridades respectivas deberán desagregar en esos contratos, e informar a las comunidades, los valores contractuales previstos para el pago de intereses y servicios financieros, de los previstos para el pago de las obras y su mantenimiento.

Parágrafo. Las autoridades competentes para autorizar el cobro de peajes, cuando, por cualquier razón deban modificar los contratos de concesión vigentes, deberán atender los principios aquí establecidos, sin perjuicio de los derechos adquiridos consolidados.

Artículo transitorio 3. El Ministerio de Transporte dentro de los seis meses siguientes a la expedición de la presente Ley, deberá revisar los contratos de concesión de vías Nacionales suscritos hasta la fecha, a fin de determinar el recaudo efectivo de los peajes, así como los costos proyectados en el contrato. En caso de haberse

superado el tope de recaudo o el plazo, tomará medidas legales, administrativas y judiciales para hacer efectivas las cláusulas de reversión.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a un año siguiente a la expedición de la presente Ley, presentará un informe a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes y Senado de la República, sobre el cumplimiento de las disposiciones previstas en este artículo.

Artículo 4. VIGENCIA Y DEROGATORIA. La presente Ley rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

ALFREDO APE CUELLO BAUTE - C
Representante a la Cámara

JAIME RAÚL SALAMANCA
Representante a la Cámara

LINA MARIA GARRIDO
Representante a la Cámara

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA VEINTIDÓS (22) DE MARZO DE 2023, AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 030 DE 2022 CÁMARA

"POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 21 DE LA LEY 105 DE 1993 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

El Congreso de Colombia

DECRETA

Artículo 1. Modifíquese el artículo 21 de la ley 105 de 1993, el cual quedará así:

Artículo 21. TASAS, TARIFAS Y PEAJES EN LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LA NACIÓN. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.

Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.

Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:

a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;

b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;

c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;

d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación, el estado de la infraestructura vial y el porcentaje habilitado para uso de la infraestructura.

e) El estado de la infraestructura vial y el porcentaje habilitado para uso de la infraestructura vial, serán factores a tener en cuenta para la reducción del valor de las tasas o tarifas de la infraestructura.



F) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.

Parágrafo 1o. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.

Parágrafo 2o. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.

Parágrafo 3o. Facúltase a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.

Parágrafo 4o. Se entiende también las vías "Concesionadas".

<p>Artículo 2º. Adiciónese un artículo 21 A, a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 21 A. En la fijación, modificación por incremento o reducción y o eliminación total o temporal de las tarifas de los peajes de que trata el artículo anterior, las autoridades competentes y los recaudadores autorizados deberán atender, además de los principios constitucionales de la función administrativa de que trata el artículo 209 de la Constitución, entre otros los siguientes criterios:</p> <p>a) Establecidos los peajes para mejorar la infraestructura de las vías y la movilidad, el recaudo de ellos deberá hacerse de manera que no se obstruya la movilidad, para lo cual, deberán adoptarse por los recaudadores autorizados todas las previsiones correspondientes. La detención forzada de cinco (5) o más vehículos de cualquier clase en un mismo carril de circulación con ocasión del recaudo autorizado, se entiende como obstrucción de la movilidad, situación que da origen a la obligación del recaudador, de liberar el paso de los vehículos sin cobro cualquiera, hasta tanto se normalice la circulación vehicular.</p> <p>b) Todos los costos del recaudo de los peajes, incluidos los administrativos, de sistemas y financieros, se entienden incluidos dentro de la tarifa autorizada, por lo cual no podrán trasladarse en forma alguna a los usuarios. Esta disposición comprende todos los sistemas de recaudo, incluidos los automatizados o por débitos a cuentas de sistema financiero.</p> <p>c) En caso de vías construidas o mantenidas por concesión, el fin de la etapa de operación de esos contratos, determinará el finiquito automático del cobro de los peajes autorizados a los concesionarios, sin perjuicio que, para el mantenimiento subsecuente de la vía, las autoridades establezcan en favor de la Nación valores en todo caso inferiores al finiquitado. En ningún caso los concesionarios podrán continuar recaudando valor alguno luego de terminada la operación de la concesión, ni siquiera a pretexto de nuevas obras por acometer.</p> <p>d) La autorización de la fijación y cobro de peajes por las autoridades competentes es inescindible de la ubicación autorizada, y sólo podrá realizarse el sitio de las vías que no tengan otra estación de recaudo de peajes, cuando menos en 85 kilómetros de recorrido y sin consideración de la vía o el titular de la autorización.</p>	<p>e) Ninguna concesión para la construcción, operación y/o mantenimiento de vías, podrá realizarse por más de veinte (20) años, incluida la etapa de construcción. Las autoridades respectivas deberán desagregar en esos contratos, e informar a las comunidades, los valores contractuales previstos para el pago de intereses y servicios financieros, de los previstos para el pago de las obras y su mantenimiento.</p> <p>Parágrafo. Las autoridades competentes para autorizar el cobro de peajes, cuando, por cualquier razón deban modificar los contratos de concesión vigentes, deberán atender los principios aquí establecidos, sin perjuicio de los derechos adquiridos consolidados.</p> <p>Artículo transitorio 3. El Ministerio de Transporte dentro de los seis meses siguientes a la expedición de la presente Ley, deberá revisar los contratos de concesión de vías Nacionales suscritos hasta la fecha, a fin de determinar el recaudo efectivo de los peajes, así como los costos proyectados en el contrato. En caso de haberse superado el tope de recaudo o el plazo, tomará medidas legales, administrativas y judiciales para hacer efectivas las cláusulas de reversión.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a un año siguiente a la expedición de la presente Ley, presentara un informe a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes y Senado de la Republica, sobre el cumplimiento de las disposiciones previstas en este artículo.</p> <p>Artículo 4. VIGENCIA Y DEROGATORIA. La presente Ley rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>CÁMARA DE REPRESENTANTES. -COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 22 de marzo de 2023.-En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate, sin modificaciones y en los términos anteriores el Proyecto de Ley No. 030 de 2022 cámara". "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 21 DE LA LEY 105 DE 1993 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES" (Acta No. 032 de 2023) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 16 de marzo de 2023, según Acta No. 031 de 2023; respectivamente, en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.</p>
<p>Lo anterior con el fin de que en el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes,</p> <p>JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES Presidente</p>  <p>RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN Secretario General</p>	<p style="text-align: center;">CÁMARA DE REPRESENTANTES COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SUSTANCIACIÓN INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE</p> <p>Bogotá, D.C., 29 de mayo de 2023</p> <p>Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el pliego de modificaciones, el texto aprobado en primer debate y el texto que se propone para segundo debate del Proyecto de Ley No. 030 de 2022 Cámara "POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 21 DE LA LEY 105 DE 1993 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".</p> <p>La ponencia para segundo debate fue firmada por los Honorables Representantes ALFREDO APE CUELLO (Coordinador Ponente), JAIME RAÚL SALAMANCA, LINA MARÍA GARRIDO.</p> <p>Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 264 / 29 de mayo de 2023, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.</p>  <p>RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN Secretario</p>

PONENCIA POSITIVA PARA SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 303 DEL 2022 CÁMARA

por medio de la cual se establece la gratuidad para la admisión de estudiantes pertenecientes, a los Grupos A, B y C del Sisbén IV en las instituciones de educación superior públicas, y se dictan otras disposiciones.

Bogotá DC, Mayo de 2023.

Honorable Representante
JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES
 Presidente
 Comisión Sexta
 Cámara de Representantes
 Ciudad

Asunto: Ponencia positiva para segundo debate proyecto de ley 303 del 2022 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE LA GRATUIDAD PARA LA ADMISIÓN DE ESTUDIANTES PERTENECIENTES, A LOS GRUPOS A, B Y C DEL SISBÉN IV EN LAS INSTITUCIONES DE EDUCACIÓN SUPERIOR PÚBLICAS, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."

Honorable presidente,

En cumplimiento de la designación que como ponentes que nos hizo la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, de la manera más atenta, por medio del presente escrito y dentro del término establecido para el efecto, nos permitimos rendir informe de ponencia positiva para segundo debate del Proyecto de Ley 303 del 2022 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE LA GRATUIDAD PARA LA ADMISIÓN DE ESTUDIANTES PERTENECIENTES, A LOS GRUPOS A, B Y C DEL SISBÉN IV EN LAS INSTITUCIONES DE EDUCACIÓN SUPERIOR PÚBLICAS, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.", para consideración y discusión de la Comisión Sexta Constitucional Cámara de Representantes.

De los Honorables Congresistas,

HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ
 Honorable Representante a la Cámara
 Circunscripción especial
 CTRRKP 12

GERSON LISIMACOMONTAÑA
 Honorable Representante a la Cámara
 Circunscripción Especial
 CTRRKP 10

1. TRAMITE DE LA INICIATIVA

El Proyecto de ley es iniciativa del Representante a la Cámara Silvio Carrasquilla Torres, fue radicado 29 de noviembre 2022 en la Cámara de Representantes, publicado el 20 de diciembre del 2022 en la Gaceta 1704 y nos fue asignada para ponencia en primer debate el 23 de febrero 2023, se aprobó en primer debate 26 de abril 2023 en la Comisión Sexta Constitucional y nos fue asignado nuevamente para segundo debate el 10 de mayo de 2023.

2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Este Proyecto de Ley contiene tres artículos que tienen como propósito establecer la gratuidad para el examen de admisión o presentación del certificado de las pruebas saber de los estudiantes pertenecientes, a los grupos a, b y c del Sisbén IV, grupos étnicos y población víctima en las instituciones de educación superior públicas, y se dictan otras disposiciones en el territorio colombiano, con el fin de eliminar obstáculos en el ingreso a las instituciones de educación superior.

3. JUSTIFICACIÓN NORMATIVA.

De acuerdo al artículo 114 de la Constitución Política, le corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración, razón por la cual constitucionalmente está dentro de nuestras funciones debatir y decidir sobre la presente iniciativa.

4. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Actualmente, según el SIES en nuestro país existen 119 Instituciones de educación superior públicas, clasificadas de la siguiente manera:

Carácter	Oficial	Régimen especial	No Oficial	Total
Universidad	32	1	53	86
Institución universitaria/Escuela tecnológica	18	13	103	134
Institución tecnológica	5	6	37	48
Institución técnica profesional	9	-	21	30
Total general	64	20	214	298

Fuente: SACES - MEN, diciembre de 2018

<https://www.universidad.edu.co/va-va-en-296-el-numero-de-ies-en-colombia/>
<https://colombiaestudia.com/las-universidades-en-colombia/>

Ahora bien, pese a lo anterior se está presentando una realidad poco alentadora cuando tenemos que la educación superior en el país apenas cubrió hasta el año 2018, el 52% de la población entre

los 17 y los 21 años, mientras que en países como Chile, Argentina y Uruguay ese indicador se encuentra por encima del 70%.

Reflejándose un avance muy lento en la cobertura descrita desde el año 2010 hasta la última fecha reportada (2018)

	MATRICULA PREGRADO	POBLACIÓN 17 A 21 AÑOS	COBERTURA
2010	1.587.760	4.284.916	37,05%
2011	1.745.983	4.319.415	40,42%
2012	1.812.500	4.342.603	41,74%
2013	1.967.053	4.354.649	45,17%
2014	2.080.440	4.356.453	47,76%
2015	2.149.504	4.349.823	49,42%
2016	2.234.285	4.336.577	51,52%
2017	2.280.327	4.317.994	52,81%
2018	2.267.140	4.297.425	52,76%

Fuente: SNIES - MEN - Proyecciones de población DANE

Así las cosas, la falta de acceso, especialmente por los altos costos, sigue siendo una talanquera para la formación de centenares de colombianos. Según datos del Ministerio de Educación, seis de cada diez estudiantes de primer semestre provienen de hogares donde los ingresos mensuales están por debajo de los dos salarios mínimos (menos de 1,3 millones de pesos al mes.)

Sumado a lo anterior, observamos que a pesar de existir un crecimiento en los estudiantes matriculados entre el periodo 2010 a 2018, tal como se observa en el siguiente cuadro

SECTOR	OFICIAL	PRIVADA	TOTAL
2010	927.295	746.726	1.674.021
2011	995.826	863.866	1.859.692
2012	101.7138	912.449	1.929.587
2013	1.089.911	1.002.980	2.092.891
2014	1.142.084	1.078.568	2.220.652
2015	1.167.888	1.125.662	2.293.550
2016	1.194.697	1.199.737	2.394.434
2017	1.241.790	1.204.524	2.446.314
2018	1.242.482	1.197.885	2.440.367

Fuente: SNIES - MEN

Se registra un muy bajo acceso de los estudiantes a las instituciones de educación superior pública, en comparación con otros países de América Latina:

https://www.researchgate.net/publication/274671036_Educacion_superior_publica_en_America_Latina_caracteristicas_y_desafios.

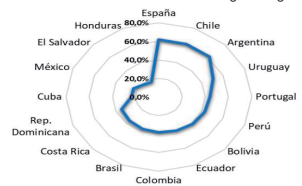
TASA DE COBERTURA EN AMÉRICA LATINA, 2009 - 2013

PAÍS	2009	2010	2011	2012	2013
Promedio América Latina y el Caribe	37%	41%	42%	44%	46%
Argentina	71%	75%	n.d.	74%	76%
Brasil	36%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Chile	59%	66%	71%	71%	74%
Colombia	37,1%	40,8%	42,4%	42,4%	45,5%
Cuba	115%	95%	80%	90%	95%
El Salvador	23%	23%	25%	24%	25%
México	27%	28%	29%	28%	29%
Panamá	45%	46%	n.d.	44%	44%
Paraguay	37%	35%	n.d.	28%	29%
Puerto Rico	81%	86%	86%	91%	95%
Uruguay	63%	63%	n.d.	70%	73%
Venezuela	78%	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

Fuente: UNESCO

Lo anterior, porque según Martin Trow (2006) existen diversas etapas en la evolución del tamaño de los sistemas de educación superior, comenzando con una fase de élite, con menos del 15% de la matrícula en la edad correspondiente en el nivel superior, siguiéndole la etapa de masificación, cuando se supera este límite para luego alcanzar la etapa final de universalización, al lograr escolarizarse a más del 50% de los jóvenes en el nivel superior.

Cada una de estas etapas está asociada con distintas posiciones de la sociedad frente al acceso a la educación superior, ubicándose Colombia en un bajo nivel dentro de un panorama general, descrito por la Unesco durante el año 2016. Tal como se muestra en la siguiente gráfica.



Unesco- 2016

Aunado a ello, los recursos de la Nación invertidos en educación superior durante los últimos años han sido los siguientes: (Millones de pesos)

Vigencia	Funcionamiento	Inversión	Total	Variación
2010	2.070.291	168.624	2.238.915	
2011	2.140.434	104.402	2.244.836	0.3%
2012	2.389.895	107.534	2.497.429	11.3%
2013	2.521.620	309.007	2.830.627	13.3%
2015	2.615.420	457.726	2.830.627	8.6%
2015	2.740.865	457.726	3.149.102	2.5%
2016	2.927.670	440.476	3.368.146	7.0%
2017	2.927.670	3.693.444	3.654.146	8.5%

Fuente: MEN - MHCP

En consecuencia, de las anteriores estadísticas, es necesario evaluar cuales son las razones, distintas a los altos costos de pregrados que brindan nuestras instituciones de educación superior pública, y entre ellas tenemos la falta de recursos que tienen muchas personas de estratos 1, 2 y 3 para los derechos de inscripción y así poder presentar un examen de admisión que oscila entre los \$85.000 a los \$120.000, sin mencionar los gastos de traslado que tienen que sufragar para realizar el pago del derecho de inscripción y el día del examen de admisión.

Por tal motivo, se considera que es necesario que el Estado Colombiano, brinde todas las garantías suficientes para que nuestros jóvenes puedan acceder a una universidad pública y para ello sería bueno empezar eliminando el obstáculo del pago de una inscripción, que lo que hace es desmotivar a muchas personas que no tienen la capacidad de pago para sufragarlo.

5. IMPACTO FISCAL

Dando cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, es necesario indicar que la presente iniciativa, genera impacto fiscal en la medida en que al fijar el incentivo propuesto, tendrá como consecuencia la reducción en los recaudos por concepto del pago para el examen de admisión o presentación del certificado de las pruebas saber de los estudiantes pertenecientes a estratos 1, 2, y 3 en el territorio colombiano.

Empero, se requirió mediante correo electrónico, bajo el radicado 2023-ER-223564 de fecha 2023-03-27 al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para que durante la discusión del proyecto de ley allegara el concepto respectivo. Sin embargo es de recordar:

Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato

de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7° de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.

Es relevante mencionar, que la Corte Constitucional en Sentencia C-911 de 2007, señala que el impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa.

"En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.

Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda".

6. SITUACIONES QUE PUEDEN LLEGAR A CONFIGURAR CONFLICTO DE INTERÉS.

De acuerdo con lo establecido en la Ley 2003 de 2019, que modificó la Ley 5 de 1992, en lo concerniente al régimen de conflicto de interés de los congresistas, se indica que esta iniciativa se enmarca en la causal a, de ausencia de conflicto de interés, a saber:

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

- a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

7. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO ARTICULADO RADICADO	TEXTO APROBADO RIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO SEGUNDO DEBATE.	JUSTIFICACION
Título: "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE LA GRATUIDAD PARA LA ADMISIÓN DE ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LOS GRUPOS A, B Y C DEL SISBÉN IV EN LAS DE ESTRATOS 1, 2 Y 3 EN LAS INSTITUCIONES DE EDUCACIÓN SUPERIOR PÚBLICAS, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."	Título. POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE LA GRATUIDAD PARA LA ADMISIÓN DE ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LOS GRUPOS A, B Y C DEL SISBÉN IV EN LAS INSTITUCIONES DE EDUCACIÓN SUPERIOR PÚBLICAS, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.	"POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE LA GRATUIDAD PARA LA ADMISIÓN DE ESTUDIANTES DE LA POBLACIÓN VICTIMA DEL CONFLICTO ARMADO, teniendo en cuenta que es una población vulnerable, con el mayor grado de deserción universitaria y analfabetismo, por lo tanto son de especial protección constitucional y es deber de todas las instituciones públicas garantizar la efectividad de sus derechos, por lo tanto consideramos que deben ser incluidos en este proyecto de ley ya que con ello garantizamos el derecho fundamental al acceso a la educación gratuita y	Se agrega al título, al artículo 1 y 2, los grupos étnicos y la población víctima del conflicto armado, teniendo en cuenta que es una población vulnerable, con el mayor grado de deserción universitaria y analfabetismo, por lo tanto son de especial protección constitucional y es deber de todas las instituciones públicas garantizar la efectividad de sus derechos, por lo tanto consideramos que deben ser incluidos en este proyecto de ley ya que con ello garantizamos el derecho fundamental al acceso a la educación gratuita y
Artículo 1°: El objeto del presente proyecto es establecer la gratuidad para el examen de admisión o presentación del certificado de las pruebas saber de los estudiantes pertenecientes a los grupos A, B y C del SISBÉN IV, en el territorio colombiano, con el fin de eliminar obstáculos en el ingreso a las instituciones de educación superior.	Artículo 1°: El objeto del presente proyecto es establecer la gratuidad para el examen de admisión o presentación del certificado de las pruebas saber de los estudiantes pertenecientes a los grupos A, B y C del SISBÉN IV, en el territorio colombiano, con el fin de eliminar obstáculos en el ingreso a las instituciones de educación superior.	Artículo 1°: El objeto del presente proyecto es establecer la gratuidad para el examen de admisión o presentación del certificado de las pruebas saber de los estudiantes pertenecientes a los grupos A, B y C del SISBÉN IV, GRUPOS ÉTNICOS Y POBLACION VICTIMA en el territorio colombiano, con el fin de eliminar obstáculos en el ingreso a las instituciones de educación superior.	

ingreso a las instituciones de educación superior.			cumplimos con las políticas de estado que identifican al Gobierno del Cambio.
Artículo 2°: Las personas que pertenezcan a los estratos 1, 2 y 3, que quieran acceder a una carrera de pregrado en cualquier institución de educación superior pública del país, no se les exigirá el pago de derechos de inscripción para poder presentar el examen de admisión o certificado de puntaje de las pruebas saber.	Artículo 2°: Las personas que pertenezcan a los grupos A, B y C del SISBÉN IV, que quieran acceder a una carrera de pregrado en cualquier institución de educación superior pública del país, no se les exigirá el pago de derechos de inscripción para poder presentar el examen de admisión o certificado de puntaje de las pruebas saber.	Artículo 2°: Las personas que pertenezcan a los grupos A, B y C del SISBÉN IV, GRUPOS ÉTNICOS Y POBLACION VICTIMA, que quieran acceder a una carrera de pregrado en cualquier institución de educación superior pública del país, no se les exigirá el pago de derechos de inscripción para poder presentar el examen de admisión o certificado de puntaje de las pruebas saber.	
Para poder acceder a este beneficio, las personas deberán cumplir con los siguientes requisitos:	1. Poseer título de bachiller o estar cursando último grado de bachiller. 2. No poseer título Profesional de una institución de educación superior. 3. No ser estudiante activo o no haber sido estudiante regular de la respectiva institución de educación superior a la cual aspira ingresar. 4. Acreditar la pertenencia a los grupos A, B y C del SISBÉN IV.	1. Poseer título de bachiller o estar cursando último grado de bachiller. 2. No poseer título Profesional de una institución de educación superior. 3. No ser estudiante activo o no haber sido estudiante regular de la respectiva institución de educación superior a la cual aspira ingresar. 4. Acreditar la pertenencia a los grupos A, B y C del SISBÉN IV, GRUPOS ÉTNICOS Y AL REGISTRO UNICO DE VICTIMAS (RUVI)	
1. Poseer título de bachiller o estar cursando último grado de bachiller. 2. No poseer título Profesional de una institución de educación superior. 3. No ser estudiante activo o no haber sido estudiante regular de la respectiva institución de educación superior a la cual aspira ingresar. 4. Acreditar la pertenencia a los grupos A, B y C del SISBÉN IV.	1. Poseer título de bachiller o estar cursando último grado de bachiller. 2. No poseer título Profesional de una institución de educación superior. 3. No ser estudiante activo o no haber sido estudiante regular de la respectiva institución de educación superior a la cual aspira ingresar. 4. Acreditar la pertenencia a los grupos A, B y C del SISBÉN IV, GRUPOS ÉTNICOS Y AL REGISTRO UNICO DE VICTIMAS (RUVI)	1. Poseer título de bachiller o estar cursando último grado de bachiller. 2. No poseer título Profesional de una institución de educación superior. 3. No ser estudiante activo o no haber sido estudiante regular de la respectiva institución de educación superior a la cual aspira ingresar. 4. Acreditar la pertenencia a los grupos A, B y C del SISBÉN IV, GRUPOS ÉTNICOS Y AL REGISTRO UNICO DE VICTIMAS (RUVI)	
Parágrafo. Para aquellos estudiantes que se encuentran cursando último grado de bachiller, soliciten la exoneración del pago de los derechos de inscripción y no aprobaron el examen de admisión de la respectiva	Parágrafo. Para aquellos estudiantes que se encuentran cursando último grado de bachiller, soliciten la exoneración del pago de los derechos de inscripción y no	Parágrafo. Para aquellos estudiantes que se encuentran cursando último grado de bachiller, soliciten la exoneración del pago de los derechos de inscripción y no	

<p>declaración juramentada debidamente notariada que pertenecen al estrato 1, 2 o 3 del respectivo municipio que reside.</p> <p>Parágrafo. Para aquellos estudiantes que se encuentran cursando último grado de bachiller, soliciten la exoneración del pago de los derechos de inscripción y no aprobaron el examen de admisión de la respectiva institución de educación superior pública, podrán solicitar por una sola vez adicional la exoneración de los derechos en referencia cuando hayan obtenido el título de bachiller y quieran acceder a la educación superior.</p> <p>Artículo 3°. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>institución de educación superior pública, podrán solicitar por una sola vez adicional la exoneración de los derechos en referencia cuando hayan obtenido el título de bachiller y quieran acceder a la educación superior.</p> <p>Artículo 3°. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>aprobaron el examen de admisión de la respectiva institución de educación superior pública, podrán solicitar por una sola vez adicional la exoneración de los derechos en referencia cuando hayan obtenido el título de bachiller y quieran acceder a la educación superior.</p> <p>Artículo 3°. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	
---	---	--	--

PROPOSICIÓN

En consideración con los argumentos expuestos y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presento ponencia favorable y solicitamos a la Plenaria de la Honorable Cámara de Representantes dar segundo debate al proyecto de ley N° 303 del 2022 Cámara **"POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE LA GRATUIDAD PARA LA ADMISIÓN DE ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LOS GRUPOS A, B Y C DEL SISBÉN IV EN LAS INSTITUCIONES DE EDUCACIÓN SUPERIOR PÚBLICAS, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**, con las modificaciones propuestas.

De los Honorables Congresistas,



HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ
Honorable Representante a la Cámara
Circunscripción especial
CITREP 15



GERSON LÍSIMACOMONTAÑO
Honorable Representante a la Cámara
Circunscripción Especial
CITREP 10

8. PROPOSICIONES CONGRESISTAS.

No	Congresistas.	Proposición.	Consideraciones.
1.	JAIME RAUL SALAMANCA TORRES.	Modificativa al artículo Primero.	Constancia.
2.	HERNANDO GONZALES	Modificativa al artículo Dos	Constancia.
3.	HERNANDO GONZALES	Modificativa al Título del Proyecto.	Constancia.

9. CONCEPTOS

- Ministerio de Educación:
 - El Ministerio de Educación Nacional resalta la importancia de la iniciativa, por lo que sugiere respetuosamente tener en cuenta las consideraciones anteriormente expuestas y recomienda analizar la posibilidad de no continuar con el trámite legislativo de la iniciativa, teniendo en cuenta las siguientes razones:
 - La iniciativa podría ser contraria al principio de autonomía universitaria de las IES, reconocida por el artículo 69 de la Constitución Política y desarrollada por la Ley 30 de 1992, al imponer una condición específica para el proceso de admisión en las instituciones de educación superior.
 - La iniciativa no incluye una estimación de los impactos en las finanzas públicas, ni menciona las fuentes de donde surgirán los recursos necesarios para suplir los recursos que actualmente se generan por este rubro. Tampoco se observa la relación congruente de ese escenario financiero con el marco fiscal de mediano plazo, de conformidad con el principio de sostenibilidad fiscal contenido en el artículo 334 de la Constitución Política y el artículo 7 de la Ley 819 de 2003.

✓ Frente a la posición planteada por el ministerio de Educación se radica derecho petición, con el objetivo de buscar posibles herramientas para continuar el trámite legislativo de este proyecto que consideramos importante para lograr la universalidad de la educación que busca el gobierno del cambio.

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 303 DEL 2022 CÁMARA

"POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE LA GRATUIDAD PARA LA ADMISIÓN DE ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LOS GRUPOS A, B Y C DEL SISBÉN IV, GRUPOS ÉTNICOS Y POBLACIÓN VÍCTIMA EN LAS INSTITUCIONES DE EDUCACIÓN SUPERIOR PÚBLICAS, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."

El Congreso de Colombia
DECRETA:



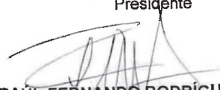

Artículo 1°: El objeto del presente proyecto es establecer la gratuidad para el examen de admisión o presentación del certificado de las pruebas saber de los estudiantes pertenecientes a los grupos A, B y C del SISBÉN IV, GRUPOS ÉTNICOS Y POBLACIÓN VÍCTIMA en el territorio colombiano, con el fin de eliminar obstáculos en el ingreso a las instituciones de educación superior.

Artículo 2°: Las personas que pertenezcan a los grupos A, B y C del SISBÉN IV, GRUPOS ÉTNICOS Y POBLACIÓN VÍCTIMA, que quieran acceder a una carrera de pregrado en cualquier institución de educación superior pública del país, no se les exigirá el pago de derechos de inscripción para poder presentar el examen de admisión o certificado de puntaje de las pruebas saber.

Para poder acceder a este beneficio, las personas deberán cumplir con los siguientes requisitos:

- Poseer título de bachiller o estar cursando último grado de bachiller.
- No poseer título Profesional de una institución de educación superior.
- No ser estudiante activo o no haber sido estudiante regular de la respectiva institución de educación superior a la cual aspira ingresar.
- Acreditar la pertenencia a los grupos A, B y C del SISBÉN IV, GRUPOS ÉTNICOS Y AL REGISTRO ÚNICO DE VÍCTIMAS.

Parágrafo. Para aquellos estudiantes que se encuentran cursando último grado de bachiller, soliciten la exoneración del pago de los derechos de inscripción y no aprobaron el examen de admisión de la respectiva institución de educación superior pública, podrán solicitar por una sola vez adicional la exoneración de los derechos en referencia cuando hayan obtenido el título de bachiller y quieran acceder a la educación superior.

<p>Artículo 3°. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>De los Honorables Congresistas.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ Honorable Representante a la Cámara Circunscripción especial COTROP 10</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>GERSON LISIMACOMONTAÑO Honorable Representante a la Cámara Circunscripción Especial COTROP 10</p> </div> </div>	<p style="text-align: center;">TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIONES DEL DÍA VEINTISÉIS (26) DE ABRIL DE 2023, AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 303 DE 2022 CÁMARA</p> <p style="text-align: center;">“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE LA GRATUIDAD PARA LA ADMISIÓN DE ESTUDIANTES DE PERTENECIENTES A LOS GRUPOS A, B Y C DEL SISBÉN IV EN LAS INSTITUCIONES DE EDUCACIÓN SUPERIOR PÚBLICAS, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia DECRETA:</p> <p>Artículo 1°: El objeto del presente proyecto es establecer la gratuidad para el examen de admisión o presentación del certificado de las pruebas saber de los estudiantes pertenecientes a los grupos A, B y C del SISBÉN IV en el territorio colombiano, con el fin de eliminar obstáculos en el ingreso a las instituciones de educación superior.</p> <p>Artículo 2°: Las personas que pertenezcan a los grupos A, B y C del SISBÉN IV, que quieran acceder a una carrera de pregrado en cualquier institución de educación superior pública del país, no se les exigirá el pago de derechos de inscripción para poder presentar el examen de admisión o certificado de puntaje de las pruebas saber.</p> <p>Para poder acceder a este beneficio, las personas deberán cumplir con los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Poseer título de bachiller o estar cursando último grado de bachiller. 2. No poseer título Profesional de una institución de educación superior. 3. No ser estudiante activo o no haber sido estudiante regular de la respectiva institución de educación superior a la cual aspira ingresar. 4. Acreditar la pertenencia a los grupos A, B y C del SISBÉN IV.
<p>Parágrafo. Para aquellos estudiantes que se encuentran cursando último grado de bachiller, soliciten la exoneración del pago de los derechos de inscripción y no aprobaron el examen de admisión de la respectiva institución de educación superior pública, podrán solicitar por una sola vez adicional la exoneración de los derechos en referencia cuando hayan obtenido el título de bachiller y quieran acceder a la educación superior.</p> <p>Artículo 3°. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>CÁMARA DE REPRESENTANTES. -COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 26 de abril de 2023.-En sesión de la fecha, fué aprobado en primer debate, y en los términos anteriores el Proyecto de Ley No. 303 de 2022 cámara “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE LA GRATUIDAD PARA LA ADMISIÓN DE ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LOS GRUPOS A, B Y C DEL SISBÉN IV EN LAS INSTITUCIONES DE EDUCACIÓN SUPERIOR PÚBLICAS, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.” (Acta No. 038 de 2023) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 25 de abril de 2023, según Acta No. 037, en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo 01 de 2003.</p> <p>Lo anterior con el fin de que en el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes,</p> <div style="text-align: center;"> <p>JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES Presidente</p>  <p>RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN Secretario General</p> </div>	<p style="text-align: center;">CÁMARA DE REPRESENTANTES COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SUSTANCIACIÓN INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE</p> <p style="text-align: center;">Bogotá, D.C., 25 de mayo de 2023</p> <p>Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el pliego de modificaciones, el texto aprobado en primer debate y el texto que se propone para segundo debate del Proyecto de Ley No. 303 de 2022 Cámara “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE LA GRATUIDAD PARA LA ADMISIÓN DE ESTUDIANTES PERTENECIENTES A LOS GRUPOS A, B Y C DEL SISBÉN IV EN LAS INSTITUCIONES DE EDUCACIÓN SUPERIOR PÚBLICAS, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”</p> <p>La ponencia para segundo debate fue firmada por los <i>Honorables Representantes</i> GERSON LISIMACO MONTAÑO (COORDINADOR PONENTE), HAIVER RINCÓN.</p> <p>Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 257 / 25 de mayo de 2023, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.</p> <div style="text-align: center;">  <p>RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN Secretario</p> </div>

C O N T E N I D O

Gaceta número 561 - martes 30 de mayo de 2023

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Págs.

PONENCIAS

Informe de ponencia para segundo debate texto propuesto y texto aprobado del proyecto de ley número 030 de 2022 Cámara, por medio del cual se modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones.....	1
Ponencia positiva para segundo debate texto propuesto y texto aprobado proyecto de ley número 303 del 2022 Cámara, por medio de la cual se establece la gratuidad para la admisión de estudiantes pertenecientes, a los Grupos A, B y C del Sisbén IV en las instituciones de educación superior públicas, y se dictan otras disposiciones.	7