

Bogotá D.C., 05 de octubre de 2020.

Doctor
NESTOR LEONARDO RICO RICO
Presidente
Comisión Tercera Constitucional Permanente
Cámara de Representantes

Asunto: Ponencia para primer debate al proyecto de ley No. 165 de 2020 Cámara *“Por medio de la cual se establecen medidas de alivio económico para el sector de transporte terrestre intermunicipal de pasajeros por carretera, terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y se dictan otras disposiciones”*

Respetado presidente:

En cumplimiento a la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión tercera Constitucional Permanente y según lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos rendir informe de ponencia para primer debate al proyecto de Ley de la referencia.

De los Honorables Congresistas,



SARA ELENA PIEDRAHITA LYONS
Representante a la Cámara
Coordinadora ponente



SALIM VILLAMIL QUESSEP
Representante a la Cámara
Coordinador ponente



JOHN JAIRO ROLDAN AVENDAÑO
Representante a la Cámara
Ponente.

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY No.
165 DE 2020 CÁMARA “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN
MEDIDAS DE ALIVIO ECONÓMICO PARA EL SECTOR DE TRANSPORTE
TERRESTRE INTERMUNICIPAL DE PASAJEROS POR CARRETERA,
TERMINALES DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS
POR CARRETERA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992 y en atención a la designación efectuada por la Mesa Directiva de la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, nos permitimos presentar el informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 165 “Por medio de la cual se establecen medidas de alivio económico para el sector de transporte terrestre intermunicipal de pasajeros por carretera, terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y se dictan otras disposiciones”. Procedemos a desarrollar el informe en el siguiente orden:

- I. ANTECEDENTES.
- II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS Y ASPECTOS GENERALES
- III. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY.
- IV. MARCO JURÍDICO.
- V. CONVENIENCIA DEL PROYECTO DE LEY.
- VI. IMPACTO FISCAL
- VII. PLIEGO DE MODIFICACIONES Y SU JUSTIFICACIÓN
- VIII. CONFLICTO DE INTERESES
- IX. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

El Proyecto de Ley. No. 165 de 2020 Cámara fue presentado en nombre del senador RICHARD ALFONSO AGUILA AVILLA el 20 de julio de 2020 ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes y posteriormente remitido a la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes, donde, el día 4 de septiembre de 2020, la Mesa Directiva de la Comisión designó como coordinadores ponentes a los Honorables Representantes Sara Elena Piedrahita Lyons, Salim Villamil Quessep

y como ponente al Honorable Representante John Jairo Roldán Avendaño para rendir ponencia en primer debate.

La iniciativa contiene el siguiente articulado:

Artículo 1. Adiciónese un párrafo nuevo al artículo 211, del Estatuto Tributario, en los siguientes términos:

PARÁGRAFO: A partir del 1 de enero de 2021, y por un término de un (1) año, exonérese del pago de la sobretasa o contribución especial en el sector eléctrico de que trata el párrafo 2 del presente artículo, a las terminales de transporte de pasajeros por carretera debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte.

Artículo 2. Adiciónese un literal nuevo, al párrafo 5, del artículo 240, del Estatuto Tributario, en los siguientes términos:

j) A partir del 1 de enero de 2021, los servicios prestados por las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y los servicios prestados por las terminales de transporte de pasajeros por carretera debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte, por un término de un (1) año.

Artículo 3. Adiciónese un numeral nuevo, al artículo 879, del Estatuto Tributario, en los siguientes términos:

32) Los retiros efectuados de las cuentas corrientes o de ahorros identificadas con la exención, abiertas en entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia o de Economía Solidaria, según el caso, que realicen las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y las terminales de transporte de pasajeros por carretera debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte.

Artículo 4. Para obtener los beneficios tributarios establecidos en la presente ley, las empresas de transporte terrestre intermunicipal de pasajeros por carretera y las terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera deberán acreditar que por lo menos el setenta por ciento (70%) del empleo formal que hoy conservan, corresponde a la tasa de empleo formal existente al mes de febrero de 2020, que haya sido reportada en la Planilla Integrada de Liquidación de Aportes (PILA) para tal periodo. Este porcentaje de empleos deberá sostenerse durante la vigencia del beneficio.

Artículo 5. Artículo 5. Durante la vigencia de los beneficios contemplados en la presente ley, las empresas transportadoras cobrarán a los usuarios la tarifa mínima establecida por el ministerio de transporte de acuerdo con la estructura de costos presentada por la empresa transportadora, para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera para cada ruta autorizada.

El incumplimiento de esta norma generará sanciones que impondrá la Superintendencia de Puertos y Transportes.

Artículo 6. Adiciónese un párrafo nuevo, al artículo 7, de la Ley 1702, de 2013, en los siguientes términos:

PARÁGRAFO SEGUNDO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, por un término de un (1) año, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, destinará recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial para apoyar los protocolos de bioseguridad en terminales de transporte de pasajeros por carretera debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte y de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.

Artículo 7. *Vigencias y derogatorias.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

II. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS Y ASPECTOS GENERALES.

El PL No. 165 de 2020 Cámara fue justificado y expuesto por su autor de la siguiente manera:

Teniendo en cuenta que la pandemia generada por el coronavirus Covid-19 presenta un futuro lleno de incertidumbre, el proceso de recuperación económica del sector transporte intermunicipal y terminales de transporte terrestre de pasajeros por carretera dependerá de las medidas fiscales, crediticias y regulatorias que se puedan adoptar para preservar 540 empresas de transporte terrestre y 48 terminales de transporte del país, que generan un total de 1.476.850 empleos entre directos e indirectos, los cuales se ponen en riesgo, si el Gobierno no le da la mano al sector, así como también estaría en riesgo el encadenamiento productivo que genera la actividad del transporte terrestre y el acceso al transporte público como servicio público esencial para millones de colombianos.

Es relevante señalar que, en materia de transporte de pasajeros por carretera, no existe la opción que tienen otros sectores de la economía, como por ejemplo las ventas por internet. Las estrategias de prevención para evitar el contagio de la enfermedad, implican distanciamiento social de los colombianos, por lo tanto, la operación del transporte de pasajeros por carretera se hará de manera muy restringida.

Tanto las empresas de transporte como las terminales de transporte han realizado un gran esfuerzo por preservar su nómina; sin embargo, es inviable conservar una operación en las condiciones que se han planteado desde el Centro de Logística y Transporte. Dado que los ingresos no son suficientes para mantener los empleos es necesario establecer medidas y alivios tributarios que permitan preservar este importante eslabón de la economía.

III. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY.

Según lo indicado en la exposición de motivos, el P.L. pretende:

“ (...) adicionar los artículos 211, 240 y 879, del Estatuto Tributario, así como el artículo 7 de la Ley 1702 de 2013, con el fin de establecer alivios para conservar la liquidez y mitigar la grave afectación económica del sector de transporte terrestre intermunicipal de pasajeros por carretera y terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, cuya operación se ha visto afectada seriamente con ocasión a las medidas de aislamiento preventivo obligatorio tomadas por el Gobierno, en el marco de la pandemia generada por el coronavirus Covid-19.”

IV. MARCO JURÍDICO

NORMA	ASPECTO QUE REGLAMENTA
Constitución Política, art. 154	Iniciativa de leyes relativas a tributos
Ley 5 de 1992, art. 142	Iniciativa privativa del gobierno – Exenciones tributarias
Ley 105 de 1993	Ley de transporte – Principios del transporte público
Ley 336 de 1996	Transporte - Servicio público de carácter esencial

Sentencia C – 450 de 1995	Transporte - Servicio público de carácter esencial
Sentencia T – 604 de 1992	Transporte – Servicio de relevancia económica y social
Sentencia C – 408 de 2004	Servicio público de transporte – Relevancia constitucional

V. CONVENIENCIA DEL PROYECTO DE LEY

Durante la vigencia de las medidas de aislamiento obligatorio, según lo indicado por la Superintendencia de Transporte, en el periodo comprendido del 1 de enero al 13 de julio de 2020, se presentó una disminución del 98% en el movimiento de pasajeros y del 94% en el despacho de vehículos en comparación con las cifras del 2019.

Dadas las restricciones de movilidad, decretadas por el confinamiento, la operación del sector de transporte intermunicipal, se redujo en un 99,7%, y sufrió una disminución de sus ingresos, correspondiente a 840.000 millones de pesos.

Durante el confinamiento generado por el Covid – 19, el sector de transporte terrestre automotor de pasajeros, sufrió una innegable afectación que lo llevó a disminuir sus operaciones en forma insostenible para cualquier actividad económica, cuyos efectos no han logrado superarse.

Sumado a ello, para la reapertura y reactivación de sus servicios, tuvieron que destinar además recursos para el diseño, implementación y adopción de los protocolos de bioseguridad, lo cual tampoco les ha garantizado que los usuarios retomen sus servicios, dada la incertidumbre que aún existe y las limitaciones de aforo en los vehículos.

Lo anterior, ha sido un escenario propicio para los prestadores de transporte informal, quienes omiten la implementación de las medidas de bioseguridad, para transportar usuarios, en total desequilibrio con aquellos agentes del sector que se encuentran formalizados y que han adoptado las directrices emitidas por el Gobierno Nacional para el efecto.

Los estragos económicos generados por el coronavirus en este sector, se han extendido más allá de las medidas de aislamiento obligatorio, por lo que se hace necesario la implementación de medidas de alivio financiero, que les permita a las empresas de transporte y a las terminales de transporte terrestre automotor, no sólo reactivar sus servicios, sino recuperar las tasas de operación y el empleo de

personas que existían antes del confinamiento derivado de la llegada al país del Covid – 19.

Por ello, este proyecto de ley plantea una serie de alivios para este sector, con el objetivo de mitigar la afectación económica sufrida a lo largo del año 2020, concediendo beneficios a lo largo del año 2021. Tal como se mencionó, el proyecto de ley dispone:

- La exoneración del pago de la sobretasa o contribución especial en el sector eléctrico.
- Disminución de la tarifa general del impuesto sobre la renta.
- Exención del GMF a los retiros de cuentas bancarias señaladas, a nombre de Terminales de Transporte y Empresas de Transporte Terrestre.
- Apoyo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para la adopción de protocolos de bioseguridad.

Los alivios planteados, permiten recuperar la solidez y liquidez que éste sector disfrutaba antes de la llegada del Covid – 19 y del decreto de las medidas de aislamiento preventivo. Adicionalmente constituye una estrategia para proteger las plazas de empleo directo e indirecto que dependen de este sector, sino que permite garantiza la prestación del servicio público esencial, como aspecto esencial para los procesos económicos y de mercados en el país.

Sobre la disminución de la tarifa del impuesto de renta que se propone, es importante destacar que la misma, en la actualidad, ya se aplica a las empresas de servicios hoteleros y turísticos, empresas editoriales, empresas industriales y comerciales del Estado y sociedad de economía mixta, dedicadas a la explotación de juegos de suerte y azar.

En los casos anteriores, se ha pretendido otorgar un incentivo a aquellos sectores que pueden generar un impacto importante en la economía del país a través de la creación de plazas de empleo tanto formal como informal, directo e indirecto, así como la transacción de otros bienes y servicios asociados a la prestación del servicio de transporte, movilizándolo positivamente otras industrias y generando recursos para los hogares vinculados a este sector.

No obstante, es necesario limitar el periodo de aplicación de los beneficios tributarios planteados en el proyecto de ley, para mantener un equilibrio entre la causa del perjuicio derivado del confinamiento y el auxilio ofrecido; lo anterior para

evitar lesionar el principio de equidad tributaria, al crear un tratamiento tributario injustificado o excesivo en el tiempo.

En tal sentido, las modificaciones propuestas al texto del articulado pretenden otorgar alivios coherentes con los periodos de confinamiento, causantes de la parálisis de las operaciones del sector transportador, ofreciendo condiciones eficientes para garantizar su recuperación en el corto plazo.

Por ello, se plantea como condición para obtener y mantener los beneficios tributarios establecidos en este proyecto de ley, que tanto las empresas de transporte terrestre intermunicipal de pasajeros por carretera, como las terminales de transporte terrestre, acrediten que conservan por lo menos, el setenta por ciento (70%) de las tasas del empleo formal reportado en el mes de febrero de 2020, en la liquidación de la Planilla Integrada de Aportes PILA; porcentaje que deberá mantenerse además durante la vigencia de los beneficios contemplados.

De acuerdo con las cifras reportadas por el Consejo Superior de Transporte (2020), el transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera genera en total, 1.476.850 plazas de empleo, que se destruirían por la imposibilidad de las empresas del sector de atender la carga salarial de los mismos, de forma que el beneficio tributario debe envolver un compromiso común de la protección del empleo directo e indirecto del sector.

Así mismo, el texto que se propone para el primer debate, incluye un artículo que propende por la protección de los usuarios del servicio de transporte, al limitar el cobro de tarifas a la mínima establecida por el Ministerio de Transporte, de acuerdo con la estructura de costos presentada por las respectivas empresas transportadoras para la prestación del servicio público en cada ruta autorizada.

VI. IMPACTO FISCAL

De acuerdo con lo establecido por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, mediante oficio No. 1204 de fecha 25 de septiembre de 2020, el recaudo por concepto de impuesto de renta, realizada a personas jurídicas, cuya actividad económica principal son: 4921 Transporte de pasajeros y 5221 Actividades de estaciones, vías y servicios complementarios para el transporte terrestre, durante las vigencias 2017, 2018 y 2019, es el siguiente:

Actividad económica	2017	2018	2019
Actividades de Estaciones, Vías y Servicios Complementarios para el Transporte Terrestre	14.443	25.975	24.400
Transporte de pasajeros	46.102	75.247	69.862
TOTAL AÑO	60.545	101.222	94.261

Valores millones de pesos corrientes

En este sentido, se estima que el impacto fiscal de la medida propuesta, en consonancia con las cifras de recaudo reportadas por la Dian, estaría por debajo de los 60.000 mil millones de pesos, dada la disminución del 70% en la tarifa del impuesto cobrado a los servicios prestados por las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y los servicios prestados por las terminales de transporte terrestre habilitadas.

Sobre el particular, es importante resaltar que se trata de un servicio público esencial, de carácter estratégico para la economía y estabilidad del país. De manera que, si se considera el impacto de la disminución del recaudo del impuesto de renta de este sector, frente a las consecuencias catastróficas que puede acarrear la pérdida de competitividad y estabilidad económica de las empresas transportadoras, resulta ser mucho menor a los recursos que requerirían para apoyar la recuperación de este sector de la economía en el corto plazo.

VII. PLIEGO DE MODIFICACIONES Y JUSTIFICACIÓN

A continuación, presentamos el pliego de modificaciones para la discusión en primer debate. Conviene advertir que los artículos sobre los que no se hace mención expresa, quedarán idénticos en su contenido.

<p>“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS DE ALIVIO ECONÓMICO PARA EL SECTOR DE</p>	<p>“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS DE ALIVIO ECONÓMICO PARA EL SECTOR DE</p>	
---	---	--

<p>TRANSPORTE TERRESTRE INTERMUNICIPAL DE PASAJEROS POR CARRETERA, TERMINALES DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS POR CARRETERA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</p>	<p>TRANSPORTE TERRESTRE INTERMUNICIPAL DE PASAJEROS POR CARRETERA, TERMINALES DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS POR CARRETERA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</p>	
<p>Artículo 1. Adiciónese un párrafo nuevo al artículo 211, del Estatuto Tributario, en los siguientes términos:</p> <p>PARÁGRAFO: A partir del 1 de enero de 2021, y por un término de dos (2) años, exonérese del pago de la sobretasa o contribución especial en el sector eléctrico de que trata el párrafo 2 del presente artículo, a las terminales de transporte de pasajeros por carretera debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte.</p>	<p>Artículo 1. Adiciónese un párrafo nuevo al artículo 211, del Estatuto Tributario, en los siguientes términos:</p> <p>PARÁGRAFO: A partir del 1 de enero de 2021, y por el término de dos (2) años <u>un (1) año</u>, exonérese del pago de la sobretasa o contribución especial en el sector eléctrico de que trata el párrafo 2 del presente artículo, a las terminales de transporte de pasajeros por carretera debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte.</p>	<p>Se ajusta el término de duración del beneficio, para fijarlo de manera proporcional al periodo de tiempo en el que la actividad del sector se vio directamente afectada por las condiciones de asilamiento obligatorio y las consecuencias económicas de la pandemia.</p>
<p>Artículo 2. Adiciónese un literal nuevo, al párrafo 5, del artículo 240, del</p>	<p>Artículo 2. Adiciónese un literal nuevo, al párrafo 5, del artículo 240, del</p>	<p>Se ajusta el término de duración del beneficio, para fijarlo de manera proporcional al periodo de</p>

<p>Estatuto Tributario, en los siguientes términos:</p> <p>j) A partir del 1 de enero de 2021, los servicios prestados por las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y los servicios prestados por las terminales de transporte de pasajeros por carretera debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte, por un término de diez años.</p>	<p>Estatuto Tributario, en los siguientes términos:</p> <p>j) A partir del 1 de enero de 2021, los servicios prestados por las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y los servicios prestados por las terminales de transporte de pasajeros por carretera debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte, por un término de diez (10) años <u>un (1) año</u></p>	<p>tiempo en el que la actividad del sector se vio directamente afectada por las condiciones de asilamiento obligatorio y las consecuencias económicas de la pandemia.</p>
<p>Artículo 3. Adiciónese un numeral nuevo, al artículo 879, del Estatuto Tributario, en los siguientes términos:</p> <p>32) Los retiros efectuados de las cuentas corrientes o de ahorros abiertas en entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia o de Economía Solidaria, según el caso, que realicen las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros</p>	<p>Artículo 3. Adiciónese un numeral nuevo, al artículo 879, del Estatuto Tributario, en los siguientes términos:</p> <p>32) Los retiros efectuados de las cuentas corrientes o de ahorros <u>identificadas con la exención</u>, abiertas en entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia o de Economía Solidaria, según el caso, que realicen las empresas de servicio público de</p>	<p>Se adiciona el artículo para precisar cuáles serán las cuentas bancarias objeto del beneficio y fijar de manera clara el alcance del mismo.</p>

<p>por carretera y las terminales de transporte de pasajeros por carretera debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte.</p>	<p>transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y las terminales de transporte de pasajeros por carretera debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte.</p>	
	<p><u>Artículo 4. Para obtener los beneficios tributarios establecidos en la presente ley, las empresas de transporte terrestre intermunicipal de pasajeros por carretera y las terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera deberán acreditar que por lo menos el setenta por ciento (70%) del empleo formal que hoy conservan, corresponde a la tasa de empleo formal existente al mes de febrero de 2020, que haya sido reportada en la Planilla Integrada de Liquidación de Aportes (PILA) para tal periodo. Este porcentaje de empleos deberá sostenerse durante la vigencia del beneficio.</u></p>	<p>Se adiciona este artículo, como mecanismo para proteger las plazas de empleo formal que se encuentran generadas por las empresas y sujetos del sector.</p>

	<p><u>Artículo 5. Durante la vigencia de los beneficios contemplados en la presente ley, las empresas transportadoras cobrarán a los usuarios la tarifa mínima establecida por el ministerio de transporte de acuerdo a la estructura de costos presentada por la empresa transportadora, para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera para cada ruta autorizada.</u></p> <p><u>El incumplimiento de esta norma generará sanciones que impondrá la Superintendencia de Puertos y Transportes.</u></p>	<p>Se adiciona este artículo, para garantizar que la medida representará beneficio para el usuario final del sector y las empresas transportadoras garantizaran el cobro de la tarifa mínima a los mismos.</p>
<p>Artículo 4. Adiciónese un párrafo nuevo, al artículo 7, de la Ley 1702, de 2013, en los siguientes términos:</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. La Agencia Nacional de Seguridad</p>	<p>Artículo 6. Adiciónese un párrafo nuevo, al artículo 7, de la Ley 1702, de 2013, en los siguientes términos:</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. La Agencia Nacional de Seguridad</p>	<p>Se ajusta el término de duración del beneficio, para fijarlo de manera proporcional al periodo de tiempo en el que la actividad del sector se vio directamente afectada por las condiciones de asilamiento obligatorio y</p>

<p>Vial, por un término de dos (2) años, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, destinará recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial para apoyar los protocolos de bioseguridad en terminales de transporte de pasajeros por carretera debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte y de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.</p>	<p>Vial, por un término de dos (2) años un (1) año, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, destinará recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial para apoyar los protocolos de bioseguridad en terminales de transporte de pasajeros por carretera debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte y de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.</p>	<p>las consecuencias económicas de la pandemia.</p>
--	--	---

VIII. CONFLICTO DE INTERESES

Teniendo en cuenta el artículo 3° de la Ley 2003 de noviembre de 2019, por la cual se modifica parcialmente la Ley 5ª de 1992 y se dictan otras disposiciones, que modifica el artículo 286 de la misma Ley, que establece la obligación al autor del proyecto presentar la descripción de las posibles circunstancias o eventos que podrán generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, siendo estos, criterios guías para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento.

Frente al presente proyecto, se considera que no genera conflictos de interés, puesto que los beneficios particulares, actuales y directos, conforme a lo dispuesto en la ley, toda vez que, el objeto del proyecto busca establecer alivios para conservar la liquidez y mitigar la grave afectación económica del sector de transporte terrestre intermunicipal de pasajeros por carretera y terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, cuya operación se ha visto afectada seriamente con ocasión a las medidas de aislamiento preventivo

obligatorio tomadas por el Gobierno, en el marco de la pandemia generada por el coronavirus Covid-19.” y ningún congresista puede ser titular de estas.

Sin perjuicio de lo anterior, se debe tener en cuenta que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley, no exime del deber del Congresista de identificar causales adicionales.

PROPOSICIÓN

Con fundamento en las razones expuestas, nos permitimos rendir **Ponencia Positiva** y en consecuencia solicitarle a la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes **dar primer debate** al Proyecto de ley número 165 de 2020 Cámara *“Por medio de la cual se establecen medidas de alivio económico para el sector de transporte terrestre intermunicipal de pasajeros por carretera, terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y se dictan otras disposiciones”*

Cordialmente,



SARA ELENA PIEDRAHITA LYONS
Representante a la Cámara
Coordinadora ponente



SALIM VILLAMIL QUESSEP
Representante a la Cámara
Coordinador ponente



JOHN JAIRO ROLDAN AVENDAÑO
Representante a la Cámara
Ponente.

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA DEL PROYECTO
DE LEY No. 165 DE 2020 CÁMARA**

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN MEDIDAS DE ALIVIO
ECONÓMICO PARA EL SECTOR DE TRANSPORTE TERRESTRE
INTERMUNICIPAL DE PASAJEROS POR CARRETERA, TERMINALES DE
TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS POR
CARRETERA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1. Adiciónese un párrafo nuevo al artículo 211, del Estatuto Tributario, en los siguientes términos:

PARÁGRAFO: A partir del 1 de enero de 2021, y por el término de **un (1) año**, exonérese del pago de la sobretasa o contribución especial en el sector eléctrico de que trata el párrafo 2 del presente artículo, a las terminales de transporte de pasajeros por carretera debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte.

Artículo 2. Adiciónese un literal nuevo, al párrafo 5, del artículo 240, del Estatuto Tributario, en los siguientes términos:

j) A partir del 1 de enero de 2021, los servicios prestados por las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y los servicios prestados por las terminales de transporte de pasajeros por carretera debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte, por un término de **un (1) año**

Artículo 3. Adiciónese un numeral nuevo, al artículo 879, del Estatuto Tributario, en los siguientes términos:

32) Los retiros efectuados de las cuentas corrientes o de ahorros **identificadas con la exención**, abiertas en entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia o de Economía Solidaria, según el caso, que realicen las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y las terminales de transporte de pasajeros por carretera debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte.

Artículo 4. Para obtener los beneficios tributarios establecidos en la presente ley, las empresas de transporte terrestre intermunicipal de pasajeros por carretera y las terminales de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera deberán acreditar que por lo menos el setenta por ciento (70%) del empleo formal que hoy conservan, corresponde a la tasa de empleo formal existente al mes de febrero de 2020, que haya sido reportada en la Planilla Integrada de Liquidación de Aportes (PILA) para tal periodo. Este porcentaje de empleos deberá sostenerse durante la vigencia del beneficio.

Artículo 5. Durante la vigencia de los beneficios contemplados en la presente ley, las empresas transportadoras cobrarán a los usuarios la tarifa mínima establecida por el ministerio de transporte de acuerdo a la estructura de costos presentada por la empresa transportadora, para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera para cada ruta autorizada.

El incumplimiento de esta norma generará sanciones que impondrá la Superintendencia de Puertos y Transportes.

Artículo 6. Adiciónese un párrafo nuevo, al artículo 7, de la Ley 1702, de 2013, en los siguientes términos:

PARÁGRAFO SEGUNDO. La Agencia Nacional de Seguridad Vial, por un término de **un (1) año, contado** a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, destinará recursos del Fondo Nacional de Seguridad Vial para apoyar los protocolos de bioseguridad en terminales de transporte de pasajeros por carretera debidamente habilitadas por el Ministerio de Transporte y de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.

Artículo 7. Vigencias y derogatorias. La presente ley rige a partir de su sanción y promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.



SARA ELENA PIEDRAHITA LYONS
Representante a la Cámara
Coordinadora ponente



SALIM VILLAMIL QUESSEP
Representante a la Cámara
Coordinador ponente



JOHN JAIRO ROLDAN AVENDAÑO
Representante a la Cámara
Ponente.