DECRETO LEGISLATIVO 575 DE 2020

(abril 15)

D.O. 51.286, abril 15 de 2020

Por el cual se adoptan medidas para mitigar los efectos económicos generados por la pandemia Coronavirus COVID-19 en el sector transporte e infraestructura, en el marco del Estado de Emergencia, Económica, Social y Ecológica

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

En ejercicio de las atribuciones que le confieren el artículo 215 de la Constitución Política, en concordancia con la Ley 137 de 1994, y en desarrollo de lo previsto desarrollo (sic) en el Decreto 417 del 17 de marzo de 2020, «Por el cual se declara un Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio nacional», y

CONSIDERANDO

Que en los términos del artículo 215 de la Constitución Política, el Presidente de la República, con la firma de todos los ministros, en caso de que sobrevengan hechos distintos de los previstos en los artículos 212 y 213 ibídem, que perturben o amenacen perturbar en forma grave e inminente el orden económico, social y ecológico del país, o que constituyan grave calamidad pública, podrá declarar el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica.

Que según la misma norma constitucional, una vez declarado el estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica, el Presidente, con la firma de todos los ministros, podrá dictar decretos con fuerza de ley destinados exclusivamente a conjurar la crisis y a impedir la extensión de sus efectos.

Que estos decretos deberán referirse a materias que tengan relación directa y específica con el estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica, y podrán, en forma transitoria, establecer nuevos tributos o modificar los existentes.

Que mediante el Decreto 417 del 17 de marzo de 2020, se declaró el estado de emergencia económica, social y ecológica en todo el territorio nacional, por el término de treinta (30) días calendario, con el fin de conjurar la grave calamidad pública que afecta al país por causa del Coronavirus COVID-19.

Que mediante el Decreto 417 del 17 de marzo de 2020 se advirtió que el vertiginoso escalamiento del brote de nuevo coronavirus COVID-19 hasta configurar una pandemia representa una amenaza global a la salud pública, con afectaciones al sistema económico, de magnitudes impredecibles e incalculables, de la cual Colombia no podrá estar exenta.

Que las medidas sanitarias generan un impacto en la reducción de los flujos de caja de personas y empresas. Los menores flujos de caja conllevan a posibles incumplimientos (sic) pagos y obligaciones, rompiendo relaciones de largo plazo entre deudores y acreedores que se basan en la confianza y pueden tomar períodos largos en volver a desarrollarse.

Que los choques que afectan los mercados financieros y laborales suelen tener efectos profundos y prolongados que deterioran el crecimiento, el bienestar de la sociedad y el empleo como lo muestran la experiencia de la crisis colombiana de fin de siglo y la experiencia de la crisis internacional de 2008. En el caso de la experiencia colombiana, durante 1999 se redujo la tasa de crecimiento económico a -4.1% y se produjo un aumento en la tasa de desempleo de 12,5% en 1997 a 20,2% en el año 2000.

Que como consecuencia del nuevo Coronavirus COVID-19 y su propagación es evidente la afectación al empleo que se genera por la alteración a diferentes actividades económicas, entre otros, de los comerciantes y empresarios que, además, alteran los ingresos de los habitantes y el cumplimiento de los compromisos previamente adquiridos, por lo que es

necesario promover mecanismos que permitan impulsar las actividades productivas de aquellos y la mitigación de los impactos económicos negativos que la crisis conlleva.

Que dentro de las razones generales tenidas en cuenta para la adopción de dicha medida, se incluyeron las siguientes:

Que dentro de las razones generales tenidas en cuenta para la adopción de dicha medida, e incluyeron las siguientes: (sic)

Que el 30 de enero de 2020, la Organización Mundial de la Salud (o en adelanta OMS) identificó el Coronavirus COVID-19 y declaró este brote como emergencia de salud pública de importancia internacional.

Que el 6 de marzo de 2020 el Ministerio de Salud y de la Protección Social dio a conocer el primer caso de brote de enfermedad por Coronavirus COVID-19 en el territorio nacional.

Que el 9 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud solicitó a los países la adopción de medidas prematuras, con el objetivo de detener la transmisión y prevenir la propagación del virus.

Que el 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud declaró el brote de enfermedad por coronavirus COVID-19 como una pandemia, esencialmente por la velocidad de su propagación y la escala de trasmisión, puesto que a esa fecha se habían notificado cerca de 125.000 casos de contagio en 118 países, y que, a lo largo de esas últimas dos semanas, el número de casos notificados fuera de la República Popular China se había multiplicado en 13 veces, mientras que el número de países afectados se había triplicado, por lo que instó a los países a tomar acciones urgentes.

Que según la OMS, la pandemia del Coronavirus COVID-19, es una emergencia sanitaria y social mundial, que requiere una acción efectiva e inmediata de los gobiernos, las personas

y las empresas.

Que mediante la Resolución 0000380 del 10 de marzo de 2020, el Ministerio de Salud y Protección Social adoptó, entre otras, medidas preventivas sanitarias de aislamiento y cuarentena por 14 días de las personas que, a partir de la entrada en vigencia de la precitada resolución, arribaran a Colombia desde la República Popular China, Francia, Italia y España.

Que mediante Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, el ministro de Salud y Protección Social, de acuerdo con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 1753 de 2015, declaró el estado de emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19 en todo el territorio nacional hasta el 30 de mayo de 2020 y, en consecuencia, adoptó una serie de medidas con el objeto de prevenir y controlar la propagación del Coronavirus COVID-19 y mitigar sus efectos.

Que el vertiginoso escalamiento del brote del Coronavirus COVID-19, hasta configurar una pandemia, representa actualmente una amenaza global a la salud pública, con afectaciones al sistema económico, de magnitudes impredecibles e incalculables, de la cual Colombia no podrá estar exenta.

Que la expansión en el territorio nacional del brote de enfermedad por el Coronavirus COVID-19, cuyo crecimiento exponencial es imprevisible, sumado a los efectos económicos negativos que se han venido evidenciando, es un hecho que, además de ser una grave calamidad pública, constituye en una grave afectación al orden económico y social del país, que justificó la declaratoria del Estado de Emergencia Económica y Social.

Que el Ministerio de Salud y Protección Social reportó el 9 de marzo de 2020 0 muertes y 3 casos confirmados en Colombia.

Que al 17 de marzo de 2020 el Ministerio de Salud y Protección Social había reportado que

en el país se presentaban 75 casos de personas infectadas con el Coronavirus COVID-19 y 0 fallecidos, cifra que ha venido creciendo a nivel país de la siguiente manera: 102 personas contagiadas al 18 de marzo de 2020; 108 personas contagiadas al día 19 de marzo de 2020; 145 personas contagiadas al día 20 de marzo, 196 personas contagiadas al día 21 de marzo, 235 personas contagiadas al 22 de marzo, 306 personas contagiadas al 23 de marzo de 2020; 378 personas contagiadas al día 24 de marzo; 470 personas contagiadas al día 25 de marzo, 491 personas contagiadas al día 26 de marzo, 539 personas contagiadas al día 27 de marzo, 608 personas contagiadas al 28 de marzo, 702 personas contagiadas al 29 de marzo; 798 personas contagiadas al día 30 de marzo; 906 personas contagiadas al día 31 de marzo, 1.065 personas contagiadas al día 1 de abril, 1.161 personas contagiadas al día 2 de abril, 1.267 personas contagiadas al día 3 de abril, 1.406 personas contagiadas al día 4 de abril, 1.485 personas contagiadas al día 5 de abril, 1.579 personas contagiadas al día 6 de abril, 1.780 personas contagiadas al 7 de abril, 2.054 personas contagiadas al 8 de abril, 2.223 personas contagiadas al 9 de abril, 2.473 personas contagiadas al día 10 de abril, 2.709 personas contagiadas al 11 de abril, 2.776 personas contagiadas al 12 de abril, 2.852 personas contagiadas al 13 de abril, 2.979 personas contagiadas al 14 de abril y ciento veintisiete (127) fallecidos a esa fecha.

Que pese a las medidas adoptadas, el Ministerio de Salud y Protección Social reportó el 14 de abril de 2020 127 muertes y 2.979 casos confirmados en Colombia, distribuidos así: Bogotá D.C. (1.242), Cundinamarca (119), Antioquia (289), Valle del Cauca (514), Bolívar (145), Atlántico (94), Magdalena (66), Cesar (32), Norte de Santander (50), Santander (30), Cauca (20), Caldas (36), Risaralda (69), Quindío (49), Huila (55), Tolima (26), Meta (39), Casanare (9), San Andrés y Providencia (5), Nariño (41), Boyacá (31), Córdoba (15), Sucre (1) y La Guajira (1), y Chocó (1).

Que según la Organización Mundial de la Salud — OMS, se ha reportado la siguiente información: (i) en reporte número 57 de fecha 17 de marzo de 2020 a las 10:00 a.m. CET[1] señaló que se encuentran confirmados 179.111 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y

7.426 fallecidos, (ii) en reporte número 62 de fecha 21 de marzo de 2020 a las 23:59 p.m. CET señaló que se encuentran confirmados 292.142 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 12.783 fallecidos, (iii) en reporte número 63 de fecha 23 de marzo de 2020 a las 10:00 a.m. CET señaló que se encuentran confirmados 332.930 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 14.509 fallecidos, (iv) en el reporte número 79 de fecha 8 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CET se encuentran confirmados 1.353.361 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 79.235 fallecidos, (v) en el reporte número 80 del 9 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CET señaló que se encuentran confirmados 1.436.198 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 85.521 fallecidos, (vi) en el reporte número 81 del 10 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CET señaló que se encuentran confirmados 1.521.252 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 92.798 fallecidos, (vii) en el reporte número 82 del 11 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CET señaló que se encuentran confirmados 1.610.909 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 99.690 muertes, (viii) en el reporte número 83 del 12 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CET señaló que se encuentran confirmados 1.696.588 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 105.952 fallecidos, (ix) en el reporte número 84 del 13 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CET señaló que se encuentran confirmados 1.773.084 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 111.652 fallecidos, (x) en el reporte número 85 del 14 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CET señaló que se encuentran confirmados 1.844.863 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 117.021 fallecidos, (xi) en el reporte número 85 del 15 de abril de 2020 a las 10:00 a.m. CET señaló que se encuentran confirmados 1.914.916 casos del nuevo coronavirus COVID-19 y 123.010 fallecidos.

Que según la Organización Mundial de la Salud — OMS, en reporte de fecha 13 de abril de 2020 a las 19:00 GMT-5, – hora del Meridiano de Greenwich-, se encuentran confirmados 1.848.439 casos, 117.217 fallecidos y 213 países, áreas o territorios con casos del nuevo coronavirus COVID-19 (sic)

Que el Fondo Monetario Internacional mediante Comunicado de Prensa 20/114 del 27 de marzo de 2020, publicó la "Declaración conjunta del Presidente del Comité Monetario y

Financiero Internacional y la Directora Gerente del Fondo Monetario Internacional", la cual expresa:

"[…] Estamos en una situación sin precedentes en la que una pandemia mundial se ha convertido en una crisis económica y financiera. Dada la interrupción repentina de la actividad económica, el producto mundial se contraerá en 2020. Los países miembros ya han tomado medidas extraordinarias para salvar vidas y salvaguardar la actividad económica. Pero es necesario hacer más. Se debe dar prioridad al apoyo fiscal focalizado para los hogares y las empresas vulnerables a fin de acelerar y afianzar la recuperación en 2021 […]" (sic)

Que el artículo 47 de la Ley Estatutaria 137 de 1994 faculta al Gobierno nacional para que en virtud de la declaración del Estado de Emergencia, pueda dictar decretos con fuerza de ley, destinados exclusivamente a conjurar la crisis y a impedir la extensión de sus efectos, siempre que (i) dichos decretos se refieran a materias que tengan relación directa y específica con dicho Estado, (ii) su finalidad esté encaminada a conjurar las causas de la perturbación y a impedir la extensión de sus efectos, (iii) las medidas adoptadas sean necesarias para alcanzar los fines que dieron lugar a la declaratoria de Estado de Excepción correspondiente, y (iv) cuando se trate de decretos legislativos que suspendan leyes se expresen las razones por las cuales son incompatibles con el correspondiente Estado de Excepción.

Que la Organización Internacional del Trabajo en el comunicado de fecha de 18 de marzo de 2020 sobre el "El COVID-19 y el mundo del trabajo: Repercusiones y respuestas", afirma que "[…] El Covid-19 tendrá una amplia repercusión en el mercado laboral. Más allá de la inquietud que provoca a corto plazo para la salud de los trabajadores y de sus familias, el virus y la consiguiente crisis económica repercutirán adversamente en el mundo del trabajo en tres aspectos fundamentales, a saber: 1) la cantidad de empleo (tanto en materia de desempleo como de subempleo); 2) la calidad del trabajo (con respecto a los salarios y el

acceso a protección social); y 3) los efectos en los grupos específicos más vulnerables frente a las consecuencias adversas en el mercado laboral […]".

Que así mismo la Organización Internacional del Trabajo en el referido comunicado estima "[…] un aumento sustancial del desempleo y del subempleo como consecuencia del brote del virus. A tenor de varios casos hipotéticos sobre los efectos del Covid-19 en el aumento del PIB a escala mundial […], en varias estimaciones preliminares de la OIT se señala un aumento del desempleo mundial que oscila entre 5,3 millones (caso "más favorable") y 24,7 millones de personas (caso "más desfavorable"), con respecto a un valor de referencia de 188 millones de desempleados en 2019. Con arreglo al caso hipotético de incidencia "media", podría registrarse un aumento de 13 millones de desempleados (7,4 millones en los países de ingresos elevados). Si bien esas estimaciones poseen un alto grado de incertidumbre, en todos los casos se pone de relieve un aumento sustancial del desempleo a escala mundial. A título comparativo, la crisis financiera mundial que se produjo en 2008-9 hizo aumentar el desempleo en 22 millones de personas".

Que en consecuencia la Organización Internacional del Trabajo —OIT— en el citado comunicado insta a los Estados a adoptar medidas urgentes para (i) proteger a los trabajadores y empleadores y sus familias de los riesgos para la salud generadas por el coronavirus COVID-19; (ii) proteger a los trabajadores en el lugar de trabajo; (iii) estimular la economía y el empleo, y (iv) sostener los puestos de trabajo y los ingresos, con el propósito de respetar los derechos laborales, mitigar los impactos negativos y lograr una recuperación rápida y sostenida.

Que la Federación Nacional de Comerciantes, en su edición especial de marzo de 2020 de Bitácora Económica, analizó los efectos del Coronavirus COVID-19 en la economía colombiana así:

"Hay consenso entre analistas, gobierno, empresarios y opinión pública en general, que el

panorama económico nacional ha tenido un rápido y significativo deterioro producto del crecimiento exponencial del coronavirus, […] Esta realidad, que día a día se torna más latente, ya impacta negativamente a hogares y empresas."

Que el Centro de Investigación Económica y Social de Fundación para la Educación Superior y el Desarrollo – FEDESARROLLO, estudió el impacto de la pandemia generada por el Coronavirus COVID-19 en la economía colombiana mediante la editorial "Choque dual y posibles efectos sobre la economía colombiana" y afirmó:

"Los dos choques que actualmente sufre la economía mundial no tienen precedentes. El primero se relaciona con la expansión del virus COVID-19, que ha generado choques de oferta al interrumpir el flujo del comercio internacional y las cadenas globales de valor, así como choques de demanda, asociados a la disrupción de la actividad económica mundial producto de las medidas de contención adoptadas en cada país. El segundo, se encuentra asociado a la guerra petrolera entre Arabia Saudita y Rusia, consecuencia de un desacuerdo entre ambos países sobre un recorte de producción entre los países miembros de la Organización de Países Exportadores de Petróleo (OPEP). Estos choques han generado nerviosismo y estrés en los mercados financieros, situación que ha conducido a cambios en los flujos internacionales de capital y a depreciaciones de las tasas de cambio, especialmente en economías emergentes.

Frente a esto Colombia no ha sido la excepción. Las recientes estrategias adoptadas por el Gobierno nacional para afrontar la crisis han generado un trade-off entre las medidas sanitarias y económicas a adoptar con el fin de aplanar la curva de contagio en el país, que al cierre de este Tendencia (sic) se ubica en 470 personas. […] (sic)

Las variables comerciales también se verían afectadas negativamente. […]

Dado el confinamiento para contener la propagación del COVID-19, la actividad productiva se ha estancado en algunos sectores, afectando principalmente a las actividades asociadas

al comercio de bienes y servicios, el turismo y las industrias. El confinamiento obligatorio y la pérdida de empleos, especialmente en el sector informal, se traduce además en un choque de demanda, en donde los hogares reducen sus niveles de consumo. Este choque de demanda se agrava con la reducción en el ingreso disponible del país derivada de la caída en los precios internacionales del crudo, que profundiza la reducción del consumo público y privado. Esto último se vería reflejado en un menor dinamismo en sectores como el comercio, transporte, alojamiento y servicios de comida, actividades financieras, actividades de entrenamiento y la industria manufacturera.

[…] Estas medidas son necesarias en cuanto tienen como propósito proteger la mayor parte de la población colombiana durante las próximas semanas al atacar directamente el ritmo de propagación del virus y así aplanar la curva de contagio. No obstante, el cese de las actividades diarias trae consigo costos económicos no despreciables que afectan principalmente la generación de valor agregado del sector servicios e impulsan la destrucción de empleo (en especial comercio y transporte -17,7% de la economía colombiana- y otros sectores como el de actividades artísticas y de entretenimiento."

Que el artículo 2 de la Constitución Política prevé que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Que el Decreto 531 de 8 de abril de 2020 "Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVI D-19, y el mantenimiento del orden público", derogó el Decreto 457 de 2020 "Por el cual se imparten instrucciones en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID-19 y el mantenimiento del orden público", y ordenó el aislamiento preventivo obligatorio de todas las personas habitantes de la República de Colombia a partir de las cero horas (00:00 horas) del 13 de abril de 2020 hasta las cero horas (00:00 horas) del día 27 de

abril de 2020, en el marco de la emergencia sanitaria por causa del Coronavirus COVID-19.

Que igualmente, el servicio público de transporte y su infraestructura, son esenciales para la movilidad de quienes se encuentran exceptuados de la medida de aislamiento preventivo obligatorio, especialmente quienes desarrollan las actividades comprendidas en el artículo 3 numerales 3.1 —prestación y asistencia de servicios de salud-, 3.2 —adquisición de bienes de primera necesidad-, 3.7 —la cadena de producción, abastecimiento, almacenamiento, transporte, comercialización y distribución de medicamentos, producto (sic) farmacéuticos, insumos, productos de limpieza, desinfección y aseo personal para hogares y hospitales, y 3.18 —la ejecución de obras de infraestructura de transporte y obra pública, así como la cadena de suministro de materiales e insumos relacionados con la ejecución de las mismas.

Que la propagación de la pandemia Coronavirus COVID-19 ha tenido un efecto económico negativo en el sector transporte terrestre de pasajeros ante la disminución de las operaciones y la falta de demanda del servicio público de transporte terrestre.

Que el Centro de Logística y Transporte, en el ejercicio de sus funciones, ha monitoreado el comportamiento de los usuarios del transporte terrestre de pasajeros por carretera —intermunicipal, y, en ese sentido, el 13 de abril de 2020, en sesión número 21 se advirtió que se ha presentado una disminución del 99% en la movilización de pasajeros y de despacho de vehículos, en el mismo periodo de medición respecto del año 2019. Circunstancia que demuestra uno de los impactos que ha sufrido el sector transporte con ocasión de la pandemia del Coronavirus COVID- 19.

Que en atención a los efectos negativos de la pandemia del Coronavirus COVID-19 respecto de las empresas del sector transporte, es necesario adoptar una alternativa económica para éstas con el fin de contribuir a (i) la prestación del servicio público de transporte, (ii) el

funcionamiento de las empresas de transporte como unidad de explotación económica que brindan a la comunidad un servicio esencial, y (iii) la estabilidad económica de quienes obtienen su sustento de la industria del transporte.

Que mediante el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 se establece como principio del transporte público el acceso al transporte, el cual implica "c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo."

Que de conformidad con lo establecido en los artículos 7 de la Ley 105 de 1993 y 5 de la Ley 688 de 2001 los fondos de reposición de las empresas de servicio de transporte terrestre tienen una destinación específica para la reposición de los vehículos. Que por el término que dure la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión a la pandemia del Coronavirus COVID-19, es necesario permitir a las empresas de carácter colectivo de pasajeros y/o mixto, y las organizaciones de carácter cooperativo y solidario de la industria del transporte la disposición de los dineros del fondo de reposición para que obtengan la alternativa económica necesaria para garantizar la operación del servicio público de transporte, el funcionamiento de la empresa y la estabilidad económica de quienes obtienen su sustento de la industria y de la explotación económica de los vehículos.

Que el Centro de Logística y Transporte, en el ejercicio de sus funciones, ha monitoreado el comportamiento del transporte masivo, y, en ese sentido, el 7 de abril de 2020, en sesión número 14 se advirtió que reporta una disminución entre el 83% y 85% en el transporte masivo. Que ante esta circunstancia los sistemas de transporte masivo redujeron sus pasajeros de manera sustancial aumentando su déficit operativo al recibir muchos menos ingresos con los mismos costos fijos.

Que con ocasión de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión a la pandemia del Coronavirus COVID-19 se expidió la Circular Externa Conjunta número 004 del 9 de abril de 2020 entre el Ministerio de Transporte, el Ministerio del Trabajo y el Ministerio de Salud y Protección Social, que exige que dentro de los vehículos de servicio público de pasajeros exista una distancia entre cada usuario de por lo menos un metro lo que implica la reducción de la capacidad de los vehículos de transporte público.

Que posterior a la medida de aislamiento obligatorio general, y mientras se mantenga la emergencia sanitaria, se tendrá un periodo en el cual se requiere mantener el confinamiento para algunos sectores de nuestra sociedad tales como adultos mayores y estudiantes, e igualmente, con las medidas actuales para contener, mitigar y prevenir la expansión del coronavirus COVID-19 se exige restringir la oferta de servicios en un nivel de ocupación no superior al 35% de cada vehículo de servicio de transporte masivo, lo que implica a los sistemas incurrir en costos fijos por oferta de servicios muy superior a los ingresos por venta de pasajes.

Que durante la vigencia 2020, como mínimo, se requiere mantener medidas de gestión de la demanda y de oferta de servicios, que permitan evitar aglomeraciones en los vehículos, estaciones y portales de los sistemas; así como medidas de desinfección de vehículos e infraestructura; dotación de personal de operación y campañas de promoción del autocuidado en los servicios de transporte público, con el propósito de evitar que los sistemas de transporte masivo se conviertan en lugares de propagación del Coronavirus COVID-19.

Que los artículos 98 y 100 de la Ley 1955 de 2019 establecen que en los Convenios de Cofinanciación, la Nación no podrá financiar la operación de los sistemas de transporte masivo, y por tanto, es necesaria una disposición transitoria que así lo permita durante el tiempo de la emergencia sanitaria, y un año adicional, en la medida en que por las

disposiciones de bioseguridad establecidas por el Ministerio de Salud y Protección Social es necesario disminuir el número de pasajeros que se transportan en cada vehículo para mantener el aislamiento social que la pandemia requiere, lo que de suyo implica la disposición de la totalidad de su flota para cumplir con la prestación del servicio público de transporte.

Que dada la afectación económica que ha generado la pandemia del Coronavirus COVID-19, es necesario adoptar medidas que respalden a los entes gestores del transporte masivo del país para la obtención de diferentes recursos ante la Banca Multilateral y nacional, y logren mitigar y hacer frente a la crisis.

Que por lo anterior se requiere establecer mecanismos que permitan mitigar los efectos económicos adversos de la pandemia Coronavirus COVID-19 en los sistemas de transporte masivo, tendientes a apoyar financieramente la operación de los sistemas de transporte público masivo y, así, garantizar la prestación del servicio público de transporte terrestre en los territorios donde operan estos sistemas.

Que en razón de la emergencia económica, social y ecológica causada con ocasión del coronavirus COVID-19, se hace necesario implementar medidas con el fin de mitigar los efectos económicos adversos de la emergencia y reactivar la prestación del servicio público de transporte publico terrestre automotor de pasajeros por carretera, como un servicio público de naturaleza esencial, de manera tal que ante la pandemia generada con ocasión del Coronavirus COVID-19 es necesario agilizar el otorgamiento de permiso de operación de rutas y permitir una reactivación del servicio público de transporte como un servicio público esencial en aquellos lugares donde hoy no se tiene cobertura.

Que frente a la esencialidad del servicio público de transporte la honorable Corte Constitucional ha precisado que: “i) Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero, ii) Cumple la

función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia; iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación – la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios – que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (ley 336/96, art. 2°), iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado; v) El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado. vi) Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas (ley 336/96, art. 22); vii) Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio; viii) Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario. ix) Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida." (La negrilla fuera del texto original).

Que durante la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión a la pandemia del Coronavirus COVID-19, es necesario conceder autorización transitoria a los entes territoriales para destinar un porcentaje del recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito en acciones y medidas que permitan verificar el cumplimiento de (i) las medidas sanitarias adoptadas en el país para prevenir y evitar el contagio y/o propagación de la enfermedad por Coronavirus, (ii) las restricciones de movilidad que se establecen durante el aislamiento preventivo obligatorio, y (iii) las medidas para prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o lesión por accidentes de tránsito.

Que para adoptar medidas que contribuyan a la operación del sector transporte es necesario

que el Ministerio de Transporte suscriba un Convenio lnteradministrativo con el Banco de Comercio Exterior de Colombia – Bancoldex para poner en marcha la línea de crédito denominada 'Transporte Responde — contra los efectos económicos del covid19 coronavirus'.

Que para lo anterior el Ministerio de Transporte requiere recursos del proyecto de inversión del "Programa de Promoción para la Renovación del Parque Automotor de Carga Nacional", el cual solamente tiene disponibilidad para el programa de modernización del parque automotor de carga a través del fondo (sic) del Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga, de que trata el artículo 307 de la Ley 1955 de 2019, requiriéndose la autorización para la utilización de dichos recursos cuya destinación específica se encuentra dada por la ley citada.

Que el desarrollo de los proyectos de infraestructura de transporte de manera ágil y eficiente, permite conservar y mejorar la capacidad que tiene el país para garantizar el servicio público de transporte de carga y pasajeros, indispensable para la salvaguarda de los derechos a la salud, la vida y la supervivencia de los colombianos y evitar la propagación de los efectos de la emergencia en el ámbito económico durante la medida de aislamiento preventivo obligatorio, el estado de emergencia, y los meses subsiguientes, por lo que resulta necesario adoptar medidas que permitan superar circunstancias identificadas que actualmente generan retrasos y sobre costos en las mismas, asociadas al marco legal aplicable.

Que la inversión en infraestructura de transporte se constituye en una de las condiciones necesarias para garantizar crecimiento económico. En efecto, tal como lo reconoce la Comisión Económica para América Latina y el Caribe de la Organización de las Naciones Unidas, la inversión en infraestructura incide en la formación bruta de capital fijo al incrementar la eficiencia, derivado de menores costos de insumos, menores costos de transporte y generación de externalidades positivas sobre la producción.

Que la prestación eficiente de los servicios relacionados a una mayor disponibilidad de la infraestructura de transporte genera expansiones en el mercado local de la economía, se asignen eficientemente los recursos y se alcance mayores niveles de productividad y competitividad, propios de aumentos en los grados de especialización en el proceso productivo.

Que considerando los efectos que la inversión en infraestructura tiene sobre el desarrollo de ventajas comparativas, una mayor provisión de ésta favorece la inserción de la economía nacional en la economía mundial, fortaleciendo mayores flujos de comercio; lo cual implica que (i) las empresas nacionales, al ser más competitivas, pueden consolidar sus exportaciones en el mercado mundial y, derivado de menores costos de producción, puede desarrollar economías de escala y de alcance; y, (ii) los consumidores finales aumentarán sus niveles de bienestar al acceder a una mayor variedad y calidad de bienes a menores costos.

Que con el objeto de aumentar las eficiencias en los procesos de gestión predial de los proyectos de infraestructura de transporte se debe reconocer el pago de las inversiones o mejoras realizadas por los ocupantes de los predios baldíos o ejidos por encima del valor de la vivienda de interés prioritario.

Que el artículo 12 de la Ley 1882 de 2018 impone una limitación en cuanto al reconocimiento del valor de los predios baldíos o ejidos que se requiere para la ejecución de los proyectos de infraestructura, siendo ello necesario para imprimir trámite a aproximadamente 1000 predios, los cuales están afectando alrededor de 15 proyectos carreteros de primera, segunda, tercera y cuarta generación de concesiones y otras obras de infraestructura pública a cargo del Instituto Nacional de Vías, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y del Fondo de Adaptación. Así, para responder a las necesidades de proyectos de infraestructura e imprimir agilidad a estos trámites, es necesario establecer una disposición con ocasión de la emergencia sanitaria para que en los

trámites de gestión predial se determine el precio de adquisición de los mismos mediante avalúo comercial corporativo.

Que de acuerdo con lo previsto en el Documento Conpes 3484 de 2007, las MIPYMES y las PYMES son "actores estratégicos en el crecimiento de la economía, la transformación del aparato productivo nacional, y el mejoramiento de la posición competitiva del país. Además, estos segmentos empresariales contribuyen a reducir la pobreza y la inequidad, al ser alternativas de generación de empleo, ingresos y activos para un gran número de personas".

Que por la pandemia generada por el Coronavirus COVID-19, las empresas del sector transporte se han visto afectadas económicamente, y es necesario adoptar una medida que permita reconocer las obligaciones de los agentes económicos frente a las PYMES y MIPYMES. Así, las conductas encaminadas a que un agente económico no obtenga la contraprestación derivada del cumplimiento de sus obligaciones, restringe, impide y limita la posibilidad que las PYMES y MIPYMES puedan ejercer su actividad empresarial generando un beneficio para la economía del país en materia de empleo y productividad, con lo que, se propiciaría su salida del mercado de manera artificial, hecho que se constituye en una restricción indebida a la libre competencia económica prevista en el artículo 333 de la Constitución Política de Colombia.

Que debido a la importancia de la industria de transporte aéreo para el país, la cual no solo aporta cerca de US $7.5 mil millones al PIB y al alrededor de 600.000 empleos (directos, indirecto e inducidos) sino que representa un servicio público esencial para los colombianos, el Gobierno nacional se encuentra en la necesidad de adoptar medidas de orden legal que impidan que los efectos de la emergencia sobre la misma impliquen la inviabilidad de su continuidad en el país, con lo cual la extensión de los beneficios otorgados a las Mega Inversiones para aquellos interesados en la industria aeronáutica, se constituye en una de ellas.

Que la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA por sus siglas en inglés) estima que en países que presentan más de 10 casos confirmados de COVID-19, sufrirán fuertes reducciones de la capacidad ubicadas entre el 80% y 100% durante los primeros tres meses. En los meses posteriores se iniciará el proceso de recuperación lento. En el caso colombiano, se estima una disminución en la contribución directa al PIB en cerca de US $ 403 millones, y una reducción en el aporte indirecto e inducido de US $2.55 mil millones de dólares al PIB del país. Adicionalmente, este decrecimiento pronunciado en el sector también pondría en riesgo los empleos que este genera. Se estima que esta crisis afectaría cerca de 27.000 empleos directos y alrededor de 208.000 empleos indirectos e inducidos, de tal forma se espera un posible impacto total de aproximadamente 235.000 empleos asociados al sector.

Que para generar condiciones favorables para la reactivación del transporte aéreo una vez sean levantadas las restricciones a su prestación doméstica e internacional, y evitar una reducción drástica tanto de la demanda como de la oferta en este servicio público esencial, se hace necesario otorgar un tratamiento tributario especial a los insumos requeridos para su prestación y su comercialización, para que ello se traduzca en disminución del precio final al consumidor, y sea posible explicar el efecto multiplicador en la actividad económica derivado del transporte aéreo.

Que para generar condiciones favorables para la reactivación del transporte aéreo una vez sean levantadas las restricciones a su prestación doméstica e internacional, y evitar una reducción drástica tanto de la demanda como de la oferta en este servicio público esencial, se hace necesario establecer disposiciones para reducción del impuesto de valor agregado para (i) el transporte aéreo de pasajeros, y (ii) la gasolina de aviación Jet A1 y/o gasolina de aviación 100/130 nacionales como insumo requerido para la prestación y comercialización del servicio de transporte aéreo.

En mérito lo expuesto,

Título I

Medidas Económicas para el Transporte

Capítulo 1

Fondos de Reposición

Artículo 1. Modificación del inciso 1 del artículo 7 de la Ley 105 de 1993. Durante el término de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, o durante el término de cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, modifíquese el inciso 1 del artículo 7 de la Ley 105 de 1993, así:

"Artículo 7o. Programa de reposición del parque automotor. Las empresas de carácter colectivo de pasajeros y/o mixto, y las organizaciones de carácter cooperativo y solidario de la industria del transporte están obligadas a ofrecerle a los propietarios de vehículos, programas periódicos de reposición y permitir a éstos la devolución de sus aportes al programa periódico de reposición del parque automotor. Los propietarios de los vehículos están habilitados para retirar hasta el ochenta y cinco por ciento (85%) de los recursos aportados a los programas periódicos de reposición con el fin de garantizar un ingreso mínimo, sin perjuicio de la obligación de realizar la reposición gradual del parque automotor establecida en el artículo anterior."

Nota, artículo 1º: Artículo declarado exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-294 de 2020.

Artículo 2. Modificación del artículo 8 de la Ley 688 de 2001. Durante el término de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, con ocasión de

la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, o durante el término de cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, modifíquese el artículo 8 de la Ley 688 de 2001, así:

"Artículo 8. Retiros.

Los propietarios de los vehículos que se han visto afectados en el ejercicio de su actividad a causa del Coronavirus COVID-19 podrán retirar del Fondo hasta el ochenta y cinco por ciento (85%) de los recursos aportados con el fin de garantizar un ingreso mínimo. Se le entregará al propietario los recursos de los que disponga en su cuenta individual."

Nota, artículo 2º: Artículo declarado exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-294 de 2020.

Capítulo 2

Servicio Público de Transporte Masivo

Artículo 3. Modificación del artículo 98 de la Ley 1955 de 2019. Durante el término de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, o durante el término de cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, modifíquese el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019, así:

"ARTÍCULO 98. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así:

"Artículo 14. Sostenibilidad de Sistemas de Transporte. Los sistemas de transporte colectivo

y masivo deben ser sostenibles basados en la calidad en la prestación del servicio y en el control de la ilegalidad y la informalidad por parte de las entidades territoriales. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos.

Los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad, y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar."

Nota, artículo 3º: Artículo declarado exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-294 de 2020.

Artículo 4. Modificación del artículo 100 de la Ley 1955 de 2019. Durante el término de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, o durante el término de cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, modifíquese el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019, así:

"ARTÍCULO 100. COFINANCIACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Modifíquese el artículo 2o de la Ley 310 de 1996, el cual quedará así:

Artículo 2o. Cofinanciación de Sistemas de Transporte. La Nación y sus entidades descentralizadas podrán realizar inversiones dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo con un mínimo del 40% y hasta por un 70% en proyectos de sistemas de transporte público colectivo o masivo, con dinero a través de una fiducia, o en especie de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.

Las inversiones financiables podrán ser el servicio de deuda; infraestructura física; sistemas inteligentes de transporte; costos de operación y adquisición total o parcial de vehículos

nuevos o material rodante nuevo con estándares de bajas o cero emisiones, sin afectar el monto inicial de los recursos aprobados en el Conpes que dio origen a cada proyecto; que garanticen accesibilidad para población en condición de discapacidad o movilidad reducida. La adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien este delegue. Las disposiciones de este artículo tendrán vocación de permanencia en el tiempo.

El Ministerio de Transporte verifica el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Que exista o se constituya una sociedad titular de carácter público que se encargue de la gestión del sistema de transporte. Esta sociedad deberá implementar los lineamientos de Gobierno corporativo emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para tal fin.

2. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros, aprobados por la entidad territorial que soporten, para las fases de planeación, construcción, operación y seguimiento, lo siguiente:

a) Definición del esquema operacional y financiero.

b) Definición del esquema institucional.

c) Aplicación de medidas para controlar y minimizar la ilegalidad.

d) Evaluación social y económica.

e) Definición de estrategias para su sostenibilidad, mantenimiento y actualización.

f) Identificación de fuentes de pago para alimentar el fondo de estabilización tarifaria.

g) Análisis de la viabilidad fiscal.

3. Que el proyecto respectivo cuente con un documento Conpes, que defina el sistema de transporte, así como las entidades encargadas de su diseño, construcción y operación con el cronograma respectivo, a partir del cual se autorizarán los desembolsos de manera progresiva de acuerdo con las necesidades y logros del proyecto, en especial aquellos hitos relacionados con la sostenibilidad operacional del sistema.

4. Que el sistema de transporte sea coherente con los objetivos del plan de movilidad adoptado en los casos ordenados por la ley, el plan de ordenamiento territorial y el plan de desarrollo territorial.

5. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos en las disposiciones vigentes sobre la materia.

6. Que esté formalmente constituida una autoridad de transporte del sistema de transporte propuesto.

PARÁGRAFO 1°. Los estudios ambientales, técnicos, legales o financieros que sean realizados por parte de las entidades territoriales o quien estas deleguen hacen parte de su autonomía territorial; el Gobierno nacional, brindará el acompañamiento técnico necesario sin que esto implique su validación o aprobación a los estudios realizados.

Los estudios a los que hace alusión este parágrafo deberán realizarse bajo el marco de la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.

PARÁGRAFO 2°. Para el caso de cofinanciación de sistemas transporte, el Confis podrá autorizar vigencias futuras de acuerdo con el respectivo cupo sectorial para el desarrollo de Asociaciones Público-Privadas.”

Nota, artículo 4º: Artículo declarado exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia

C-294 de 2020.

Artículo 5. Financiamiento a Sistemas de Transporte Masivo. Durante el término de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, o durante el término de cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, con el fin de mitigar el déficit de la operación de los Sistemas de Transporte Masivo, producto de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, se podrá acudir a las siguientes fuentes:

1. Operaciones de crédito celebradas por los entes gestores de los Sistemas de Transporte Masivo, las cuales podrán contar con garantías emitidas por el Fondo Nacional de Garantías por el máximo porcentaje permitido.

2. Operaciones de crédito púbico internas o externas celebradas por las entidades territoriales que podrán contar con garantía de la Nación. Para el otorgamiento de la garantía de la Nación sólo se requerirá Resolución de autorización del Ministerio de Hacienda y Crédito Público previa la constitución de las contragarantías adecuadas a juicio de este último. Los aportes al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales se realizarán conforme a lo dispuesto en el Decreto 1068 de 2015 y demás normas vigentes.

Nota, artículo 5º: Artículo declarado exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-294 de 2020.

Capítulo 3

Otras disposiciones

Artículo 6. Permiso para operación. Durante el término de la emergencia sanitaria declarada

por el Ministerio de Salud y Protección Social, con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, o durante el término de cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, modifíquese el artículo 19 de la Ley 336 de 1996, el cual quedará así:

"Artículo 19.- El permiso para la prestación del servicio público de transporte se otorgará mediante concurso en el que se garanticen la libre concurrencia y la iniciativa privada sobre creación de nuevas empresas, según lo determine la reglamentación que expida al Gobierno nacional.

Cuando el servicio a prestar no esté sujeto a rutas y horarios predeterminados el permiso se podrá otorgar directamente junto con la habilitación para operar como empresa de transporte.

Parágrafo. El acto de adjudicación del permiso por concurso no tendrá recursos en la vía gubernativa; su impugnación procederá mediante el ejercicio del medio de control que corresponda de conformidad con lo dispuesto en la Ley 1437 de 2011 o aquella que la modifique, adicione o sustituya".

Nota, artículo 6º: Artículo declarado exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-294 de 2020.

Artículo 7. Recursos del Fondo Nacional de Modernización. Destinase por una única vez, hasta la suma de CINCO MIL MILLONES DE PESOS ($5.000.000.000), de los recursos asignados del presupuesto general de la Nación de la presente vigencia fiscal al Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga — FOMPACARGA —, para que el Ministerio de Transporte suscriba convenios con el Banco de Comercio Exterior de Colombia – Bancoldex para promover el acceso a créditos de personas naturales y jurídicas asociadas a la prestación del servicio público de transporte, con el fin de mitigar los efectos

económicos del COVID 19.

Nota, artículo 7º: Artículo declarado exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-294 de 2020.

Artículo 8. Adiciónese el parágrafo 2 al artículo 160 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 306 de la Ley 1955 de 2019. Durante el término de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, o durante el término de cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, adiciónese el parágrafo 2 del artículo 160 de la Ley 769 de 2002, así:

"Parágrafo 2. Del recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se podrán destinar recursos para la ejecución, en acciones y medidas que permitan realizar labores de control operativo y regulación del tránsito en el territorio nacional, para verificar el cumplimiento de las medidas adoptadas para prevenir y evitar el contagio y/o propagación de la enfermedad por Coronavirus de quienes en el marco de las excepciones contempladas siguen transitando en el territorio nacional, directamente o mediante acuerdo con terceros, sin perjuicio de las facultades de los Gobernadores y alcaldes otorgadas en el artículo 1 del Decreto 461 de 2020".

Nota, artículo 8º: Artículo declarado exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-294 de 2020.

Título II

Medidas Económicas para el sector de infraestructura de transporte

Artículo 9. Declarado inexequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-294 de 2020.

Modifíquese el artículo 12 de la Ley 1882 de 2018. Durante el término de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, o durante el término de cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, modifíquese el artículo 12 de la Ley 1882 de 2018, el cual quedará así:

"Artículo 12. En los trámites de gestión predial en los cuales el ejecutor de un proyecto de infraestructura identifique que los predios baldíos, ejidos requeridos para el proyecto se encuentran ocupados, será procedente el pago y reconocimiento de las mejoras realizadas por los ocupantes.

El precio de adquisición de estas mejoras se determinará mediante avalúo comercial corporativo.

En caso de que el ocupante irregular no esté de acuerdo con el avalúo, la entidad encargada del proyecto de infraestructura procederá a solicitar a la autoridad policiva del lugar el desalojo del bien y el valor de las mejoras será puesto a disposición del desalojado, mediante pago por consignación a favor del mejoratario."

Artículo 10. Declarado inexequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-294 de 2020. Adiciónese el numeral 7 al artículo 50 del Decreto 2153 de 1992. Durante el término de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, o durante el término de cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, adiciónese el numeral 4 al artículo 48 del Decreto 2153 de 1992, así:

"4. (Sic, , debe ser numeral 7) El incumplimiento en la fecha pactada para el pago de una obligación dinerada por parte de cualquier contratista que tenga a su cargo la ejecución de

un contrato estatal de, infraestructura de transporte, obras públicas y construcción, con cualquiera de sus proveedores que tenga la calidad de PYME o MYPYME, luego de contar con una factura debidamente aceptada por la entidad contratante."

Título III

Medidas Económicas para la industria de transporte aéreo

Artículo 11. Adiciónese un parágrafo al artículo 235-3 del Estatuto Tributario, así:

"Parágrafo 4. A los contribuyentes del impuesto sobre la renta y complementarios que realicen nuevas inversiones en el sector aeronáutico nacional por un valor igual o superior a dos millones (2.000.000) UVT en las demás condiciones establecidas en el presente artículo, le serán aplicables los beneficios de los numerales 1 al 5 del mismo.

Las inversiones deberán iniciarse antes del 31 de diciembre de 2021."

Nota, artículo 11: Artículo declarado exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-294 de 2020.

Artículo 12. Adiciónese un numeral al artículo 468-1 del Estatuto Tributario, hasta el 31 de diciembre de 2021, así:

"La gasolina de aviación Jet Al y/o gasolina de aviación 100/130 nacionales."

Nota, artículo 12: Artículo declarado exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-294 de 2020.

Artículo 13. Adiciónese un numeral al artículo 468-3 del Estatuto Tributario, hasta el 31 de diciembre de 2021, así:

“El transporte aéreo de pasajeros.”

Nota, artículo 13: Artículo declarado exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-294 de 2020.

Artículo 14. Vigencia. El presente Decreto rige a partir de su publicación.

Nota, artículo 14: Artículo declarado exequible por la Corte Constitucional en la Sentencia C-294 de 2020.

PUBLÍQUESE y CÚMPLASE

Dado en Bogotá D. C., a los 15 de abril de 2020

IVÁN DUQUE MÁRQUEZ

LA MINISTRA DEL INTERIOR,

ALICIA VICTORIA ARANGO OLMOS

LA MINISTRA DE RELACIONES EXTERIORES,

CLAUDIA BLUM DE BARBERI

EL MINISTRO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO,

ALBERTO CARRASQUILLA BARRERA

LA MINISTRA DE JUSTICIA Y DEL DERECHO,

MARGARITA LEONOR CABELLO BLANCO

EL MINISTRO DE DEFENSA NACIONAL,

CARLOS HOLMES TRUJILLO GARCÍA

EL MINISTRO DE AGRICULTURA Y DESARROLLO RURAL,

RODOLFO ENRIQUE ZEA NAVARRO

EL MINISTRO DE SALUD Y PROTECCIÓN SOCIAL,

FERNANDO RUÍZ GÓMEZ

EL MINISTRO DE TRABAJO,

ÁNGEL CUSTODIO CABRERA BÁEZ

LA MINISTRA DE MINAS Y ENERGÍA,

MARÍA FERNANDA SUÁREZ LONDOÑO

EL MINISTRO DE COMERCIO, INDUSTRIA Y TURISMO,

JOSÉ MANUEL RESTREPO ABONDANO

LA MINISTRA DE EDUCACIÓN NACIONAL,

MARÍA VICTORIA ANGULO GONZÁLEZ

EL MINISTRO DE AMBIENTE Y DESARROLLO SOSTENIBLE,

RICARDO JOSÉ LOZANO PICÓN

EL MINISTRO DE VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO,

JONATHAN MALAGÓN GONZÁLEZ

LA MINISTRA DE TECNOLOGÍAS DE LA INFORMACIÓN Y LAS COMUNICACIONES,

SYLVIA CRISTINA CONSTAÍN RENGIFO

LA MINISTRA DE TRANSPORTE,

ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ

LA MINISTRA DE CULTURA,

CARMEN INÉS VÁZQUEZ CAMACHO

LA MINISTRA DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN,

MABEL GISELA TORRES TORRES

EL MINISTRO DEL DEPORTE,

ERNESTO LUCENA BARRERO