



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - IVSTITIA ET LITTERAE

AÑO II - No. 197

Santafé de Bogotá, D. C., martes 15 de junio de 1993

EDICION DE 8 PAGINAS

DIRECTORES:

PEDRO PUMAREJO VEGA
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

DIEGO VIVAS TAFUR
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CAMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

al Proyecto de ley número 100 de 1992; "por medio de 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; se otorgan unas facultades extraordinarias y se dictan otras disposiciones".

Honorables Representantes:

En desarrollo del mandato conferido por el Presidente de la Comisión Sexta, nos permitimos rendir ponencia para segundo debate al proyecto de ley en mención, presentado por iniciativa del Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Obras Públicas y Transporte, hoy Ministerio de Transporte, en virtud de lo señalado por el Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992.

Responde este proyecto en primer lugar, a la necesidad de integrar los diferentes medios y modalidades de transporte, estableciendo así mismo sus principios rectores, la regulación y los perímetros para su actividad. En segundo término, define competencias, funciones y responsabilidades en materia de infraestructura y planeación de transporte.

Es indudable que Colombia viene de tiempo atrás, requiriendo un ordenamiento total en materia de transporte que le sirva de soporte a su desarrollo, dentro del modelo de apertura e internacionalización de la economía. La modernización de la infraestructura no es suficiente para el logro de los resultados previstos, mientras no exista un encausamiento legal, operativo y planificador de la actividad transportadora, en cabeza de un solo organismo que la regente, sin la ingerencia de un sinnúmero de entidades que en ella intervienen descoordinadamente.

Se persigue entonces, cumplir con el técnico principio de que las vías deben construirse de acuerdo con las necesidades del transporte y no que el transporte se acomode a los caminos existentes. La conformación de una autoridad rectora, será el inicio de la recuperación del sector, dentro de un orden normativo, técnico y planificador, como base y fundamento de la economía del país.

El proyecto incluye en el capítulo primero, la integración del sector y del Sistema Nacional de Transporte, como entes planificadores y ejecutores de las políticas del transporte y su infraestructura, buscando la unidad que reclama la actividad transportadora. Se establecen los principios fundamentales del transporte en cuanto a soberanía, intervención del Estado, integración nacional e internacional y seguridad como prioridad fundamental.

En el capítulo segundo, se incertan los principios básicos del transporte público en cuanto a transitabilidad, libertad de empresa y asociación, permisos o contratos de asociación, otorgamiento de rutas, transporte intermodal, protección del medio ambiente y el carácter de utilidad pública de los inmuebles necesarios para la infraestructura del transporte.

En los capítulos tercero y cuarto del primer título se establece la regulación del transporte terrestre y el tránsito, y se fijan sanciones por el incumplimiento de la normatividad.

Durante el proceso de estudio que abarcó cerca de ocho meses, a través de varios foros y audiencias públicas se conocieron las diferentes opiniones de los gremios del transporte, sindicatos de trabajadores, asociaciones y autoridades del orden nacional, departamental y municipal. Esta metodología le permitió a la Comisión Sexta introducir sustanciales modificaciones y adiciones al proyecto presentado por el Gobierno, que en términos generales señalamos a continuación:

No obstante abarcar el transporte la infraestructura requerida para su operación en los diferentes medios: terrestre, marítimo, aéreo y fluvial; por la connotación que en ellos tienen las obras públicas, se ha concluido en la necesidad de adicionarle al recientemente reestructurado Ministerio de Transporte, la infraestructura, como parte complementaria del mismo.

Consideramos de igual manera, que dentro de la integración del sector transporte, deben hacer parte los departamentos y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa, en cuanto esté sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte.

Al tomar como punto de referencia la Constitución Política, hemos sustituido el principio de la soberanía del Estado, por la soberanía del pueblo, ampliando el concepto de la libre circulación y restricciones, a las distintas infraestructuras del transporte.

Se introdujeron conceptos técnicos en los diferentes principios, en especial del transporte público, al considerarlo como un servicio público bajo la responsabilidad del Estado, encaminado a garantizar la movilización de personas o cargamentos, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad para los usuarios, sujeto a una contraprestación económica, que podrá ser prestado por los particulares. La regulación será atribución del Gobierno Nacional y su aplicación le corresponderá a las entidades territoriales quienes participarán en la elaboración de los estudios que permitan el otorgamiento de las diferentes rutas por modos de transporte.

Al corresponderle al Estado velar por la seguridad del transporte público, las condiciones de operación deberán estar de acuerdo con el servicio que se preste, y la antigüedad del parque automotor que circula por nuestro país al superar en varios puntos los parámetros internacionales y de los fabricantes, repercute en altos índices de accidentalidad, incomodidad e inseguridad para los usuarios. Es por esto que se ha considerado la necesidad de establecer en 20 años la vida útil del parque automotor destinado al servicio público de pasajeros y/o mixto, sustituyéndolos o transformándolos en los términos que señale el Ministerio de Transporte. Por esta razón se ha insertado el artículo 5º que además establece un plazo determinado para que el Gobierno señale la vida máxima de los equipos destinados al transporte aéreo, férreo y marítimo.

El nuevo artículo 6º persigue la formación de cuerpos especializados, técnicos e idóneos de la policía de tránsito, encargados de velar por el cumplimiento y control del régimen normativo del tránsito y transporte, y por la seguridad de las personas en el transporte urbano y por carretera. Se persigue la profesionalización de esta actividad, con la creación de escuelas de formación de policías de tránsito, correspondiéndole a las entidades territoriales optar por los miembros que de

ella egresen, o por los cuerpos especializados de la Policía Nacional. La regulación y control de la transitabilidad por la responsabilidad que encarna, por el cúmulo de conflictos que generan y por el ordenamiento que requiere, amerita una organización que por mandato constitucional, se establece con la creación de la policía de tránsito.

Se incluyen y adicionan en este primer título, los sujetos de sanción y la escala de la misma; se establecen los perímetros del transporte y tránsito por carretera a nivel nacional, departamental, municipal y finalmente, al considerar como inconstitucional las facultades solicitadas por el Gobierno, se establece un término no superior a 90 días, para que se presenten al Congreso de la República los proyectos sobre las reformas al Estatuto Nacional del Transporte y al Código Nacional de Tránsito, que armonicen con los nuevos principios que por este proyecto de ley se introducen.

El proyecto contempla como aspecto fundamental la definición de la infraestructura vial que por virtud del Decreto 2171 de 1992, su administración debe quedar bajo la responsabilidad de la Nación, y la que, por decisión de la ley deba pasar a ser administrada por los departamentos.

El Gobierno definió en el documento Conpes en 1991: "El plan vial para la apertura" de las vías troncales y transversales que unen las fronteras patrias con los puertos principales de la Costa Atlántica y Pacífica ya que hacen parte de la "red objetivo" cuya administración estará a cargo de la Nación.

Los ponentes incluimos en el artículo 11 del proyecto de ley en cuestión, un párrafo nuevo modificador del artículo 69 del Decreto 2171 de 1992 que le permitirá a la Nación en su tarea de promover la transferencia de las vías que están hoy a cargo de la Nación hacia los departamentos, adelantar su administración, conservación y rehabilitación por medio de contratos, o por administración directa utilizando para ello la experiencia técnica y los equipos de los actuales distritos de carreteras cuya existencia se extenderá hasta por 5 años, contados a partir de la vigencia de la presente ley.

En el Decreto 2171 de 1992, el Gobierno Nacional en el título segundo ordenó la liquidación del Fondo Nacional de Caminos Vecinales; los ponentes y la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes no compartimos esa disposición entre otras razones, porque creemos que con el mismo argumento que tuvo el ejecutivo para reestructurar el Fondo Vial Nacional en el Instituto Nacional de Vías, como establecimiento público adscrito al Ministerio de Transporte e Infraestructura para que sea este organismo el Instituto especializado en la administración de las vías que queden a cargo de la Nación, así mismo, creemos que debe existir un organismo público especializado en la administración de la red de vías veredales y éste debe ser por razones obvias el Fondo Nacional de Caminos Vecinales. Existe además un clarísimo reconocimiento de parte del Departamento de Planeación Nacional para Caminos Vecinales, en cuanto tiene que ver con la eficiencia en los planes de inversión pública, lo que ratifica ampliamente la recomendación dada por los honorables Consejeros de Estado que hicieron parte de la Comisión conformada por el Gobierno Nacional para que evaluaran y recomendaran al Gobierno la fusión, supresión y reestructuración de los establecimientos públicos, las empresas industriales y comerciales y las sociedades de economía mixta del orden nacional, que no estuvieran en "consonancia" con los mandatos de la Constitución Nacional.

Para mayor claridad queremos transcribir el literal c) del numeral 4 del memorando expedido por los Consejeros de Estado el 27 de diciembre de 1992 que a la letra dice:

"c) En dos precedentes memorandos ya expusimos la improcedencia o inconveniencia de trasladar la construcción y el mantenimiento de las carreteras y de los Caminos Vecinales a los departamentos y municipios. Ahora reiteramos nuestra observación: la legislación del Fondo Nacional de Caminos Vecinales está en completa armonía con la Constitución y por la misma no es posible suprimirlo con fundamento en el artículo 20 transitorio de la Constitución, que solo facultó al Gobierno para poner la administración nacional 'en consonancia' con ella, además el Fondo Nacional de Caminos Vecinales es una institución útil, y por lo mismo conveniente para el país".

Teniendo en cuenta, por supuesto, la conveniencia nacional proponemos un nuevo artículo cuya numeración será en el proyecto el doce (12), orientado a mantener la vigencia del Fondo Nacional de Caminos Vecinales con observancia a los decretos vigentes. Solamente podrá el F.N.C.V. reducir sus funciones por acuerdo entre los departamentos y el Ministerio de Transporte e Infraestructura, siempre y cuando que dicha transferencia obedezca a un plan gradual, técnico y económico pactado entre las partes interesadas. Proponemos por consiguiente, modificar este artículo sustituyendo el segundo inciso, el cual quedará así: "El Fondo Nacional de Caminos Vecinales solo podrá reducir el ejercicio de sus funciones, cuando el Ministerio de Transporte e Infraestructura y los departamentos, de común acuerdo, establezcan un cronograma y las condiciones técnicas y presupuestales para que los departamentos puedan recibir adecuadamente la administración de las carreteras vecinales. En ningún caso el plan gradual podrá ser inferior a 3 años ni excederá de 6 años".

El artículo 13, define las especificaciones técnicas para la construcción de las futuras vías a cargo de la Nación, obedeciendo al interés del país para que la infraestructura vial se modernice y juegue un papel importante en la apertura económica propuesta.

En el artículo 14, se obliga al Gobierno a flexibilizar los planes de expansión vial, ordenándole al Ministerio de Transporte e Infraestructura que durante los primeros 2 meses a partir de la vigencia de la ley, la presentación del Plan Nacional de Integración Vial Nacional, el cual debe ser aprobado por el Conpes y, naturalmente, este plan será incorporado al Plan Nacional de Desarrollo.

El artículo 15, define la infraestructura de transporte que quedará a cargo de los departamentos. Propone este artículo que mediante un plan gradual acordado entre la Nación y los departamentos, el cual debe incorporar aspectos técnicos y económicos le garanticen a los departamentos un período prudente de capacitación y tener la certeza, de que las nuevas responsabilidades irán acompañadas de recursos presupuestales que les permita asumirlas con toda seguridad y confianza.

Por esa misma razón consideramos conveniente que durante todo el proceso de descentralización, el Ministerio de Transporte e Infraestructura podrá acudir a la contratación de las obras de conservación y rehabilitación de las vías, o a través de los actuales distritos de carreteras cuya liquidación no se podrá realizar en los tres años originalmente propuestos por el Gobierno, sino que ésta se extenderá hasta el quinto año a partir de la vigencia de la presente ley. Por ello también proponemos adicionarle al artículo 15 un párrafo nuevo que le impida al Ministerio la venta de los bienes y activos necesarios para el cumplimiento del plan. También proponemos en el mismo, el mismo párrafo, que el Ministerio, para el cumplimiento del plan de descentralización, pueda adquirir los bienes y equipos que sean necesarios para el cumplimiento de lo ordenado en esta ley.

Artículo 16. Definida la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de los departamentos era necesario hacerlo con respecto a los municipios y al distrito incorporando en la infraestructura municipal y distrital además de las vías urbanas, los muelles fluviales, puertos marítimos y los terminales de transporte, empresas de las que generalmente son socios los municipios que los tienen.

Los artículos 17, 18 y 19 tienen que ver con las responsabilidades de la Nación y de los departamentos en la administración de la infraestructura de su propiedad y determinan la obligatoriedad y el compromiso de cada una de las partes en la asignación de los recursos presupuestales para el cumplimiento de la ley, incluida la autorización expresa a la Nación para ceder empréstitos a los departamentos para que éstos puedan adquirir sus nuevas responsabilidades ajustadas a lo ordenado en la presente ley.

El artículo 20 se incorporó, teniendo en cuenta que la Nación está obligada a mantener su infraestructura de transporte en forma adecuada.

Artículo 21. La contribución de valorización para la construcción de vías e infraestructura de transporte es un concepto ya institucionalizado en el Ministerio de Transporte e Infraestructura. De todas maneras proponemos aditivamente en este artículo que en ningún caso ni la Nación ni los departamentos podrán cobrar contribución de valorización por beneficio general.

El Gobierno Nacional incorporó en el Decreto 2132 de 1992, artículos 19, 20, 21 y 22, la ampliación de las funciones de Findeter a efectos de que "sin perjuicio de las demás actividades que legalmente se le han asignado, administre los recursos de un Fondo de Cofinanciación para la infraestructura vial y urbana que se manejará como un sistema especial de cuentas".

Los honorables Consejeros de Estado consideraron que Findeter es una sociedad anónima constituida con fundamento en la Ley 57 de 1989, por entidades públicas y por lo tanto ella se rige por lo dispuesto en los estatutos de la Financiera y en las resoluciones reglamentarias que dicte su junta directiva, en consecuencia, no es posible reorganizarla o reestructurarla. Si el artículo 20 transitorio de la Constitución facultó al Gobierno para proveer la administración nacional "en consonancia" con la Constitución, si se refiere a las sociedades, ello es, no para desconocer su autonomía sino para hacerlas prevalecer como un derecho que le reconoce la Constitución" (artículo 38 C. P.).

Además con la decisión tomada por el Gobierno Nacional de incluir dentro de las funciones ampliadas en Findeter en el Fondo de Cofinanciación para la infraestructura vial de proyectos tales como plazas de mercado, alcantarillados, acueductos, campos deportivos, enmallados urbanos, calles urbanas, plazas de ferias, etc. lo que constituye una "miscelánea" de propósitos sin fijar sus prioridades, hacen del Fondo un ente inoperante e ineficaz para los fines propuestos en materia de infraestructura vial.

Por tal motivo se propone la creación de un sólo Fondo de Cofinanciación de Vías dentro de la nueva estructura del Ministerio de Transporte e Infraestructura como un sistema especial de cuentas y cuya única función sería la de administrar a través del Comité de Administración, los recursos que por la presente ley se le asignan a dicho Fondo. Tales recursos serán presupuestados por el Ministerio de Transporte e Infraestructura, teniendo en cuenta el programa de transferencias de vías y los planes que sobre la infraestructura vial elaboren conjuntamente los departamentos con el Ministerio.

El acceso que tendrá los departamentos al Fondo de Cofinanciación de Vías, está directamente relacionado con las responsabilidades que adquieran ellos en las redes secundarias o terciarias de acuerdo a la elegibilidad de los proyectos. De todas maneras se entiende que la asignación de recursos para la cofinanciación de vías en cada departamento, que éstos al aceptarlos expresamente asumen la responsabilidad de administrar las vías que ingresen al plan gradual de transferencias y, la Nación se descargará de ellas. Artículos 22, 23, 24 y 25.

La reactivación del Fondo de Caminos Vecinales y la creación del Fondo de Cofinanciación de Vías nos permiten proponer la derogatoria de los artículos del 124 al 128 del Decreto 2171 de 1992 y los artículos 19, 20, 21 y 22 del Decreto 3132 de 1992.

Los artículos 27 y 28, se refieren a la adecuación institucional de las entidades territoriales y a la delegación de funciones de las Asambleas Departamentales en los Concejos Municipales, todo ello en cumplimiento a lo ordenado en la Constitución Nacional, artículo 300, numerales 1 y 2 y artículo 301.

Artículo 29. Se refiere a otra disposición Constitucional contenida en el artículo 289, que les permite a los departamentos limítrofes adelantar con las entidades territoriales de los países vecinos, programas de cooperación e integración orientados a la solución de problemas comunes de transporte e infraestructura de transporte, sujetos a informar de esos planes de cooperación internacional al Ministerio de Relaciones Exteriores para efectos de celebrar los respectivos convenios.

El Título III, incluye en los artículos 30, 31, 32 y 33 las normas generales de la planeación del transporte e infraestructura, el cual necesariamente será un componente del Plan Nacional de Desarrollo a largo Plazo y fijará las metas y prioridades a mediano plazo sobre las políticas de transporte adoptadas por el Gobierno de acuerdo al señalamiento del Plan Nacional de Desarrollo.

En los departamentos los planes de transporte e infraestructura regionales, harán parte de sus planes sectoriales de desarrollo y serán adoptados por las respectivas autoridades representadas en los gobernadores y alcaldes.

El Decreto 2171 de 1992 reestructuró el Ministerio de Obras Públicas y Transporte en el Ministerio de Transporte, que por virtud de este proyecto se constituirá en Ministerio de Transporte e Infraestructura. Ello conlleva una nueva estructura con una nueva planta de personal, lo que significa que algunos cargos desaparezcan y otros se reubiquen en la nueva estructura administrativa.

Es evidente que algunos empleados pretendan acogerse a los planes de promoción de empleo y para tal efecto el Gobierno Nacional requiere de expresas facultades extraordinarias, otorgadas por el Congreso de la República, de acuerdo con lo dispuesto en el numeral 10 del artículo 150 de la Constitución Nacional. Dichas facultades se le conceden al Gobierno en el artículo 32 del proyecto de ley.

Ninguno de los planes graduales consignados en los artículos 12 y 15 de la presente ley se podrá adelantar sin que exista un programa a previo de capacitación establecido por la Nación y orientado a fortalecer la capacidad de gestión de las entidades territoriales en el sector Transporte e Infraestructura.

El Título IV, relacionado con el transporte aéreo, ameritó un estudio especial, ya que pretendía ceder la propiedad y administración de los aeródromos que están a cargo de la Nación, a las entidades territoriales o sociedades aeroportuarias autónomas, bajo el

principio de la descentralización, pero a nuestro juicio, sin el lleno del requisito constitucional de la transferencia de recursos.

De otra parte observamos, que todo el proceso de gradualidad, delimitación de funciones y el establecimiento de procedimientos y condiciones, que dieran ser fruto de concertación y análisis a través del proyecto de ley que nos ocupa, quedarían restringidas al concepto y criterio del Ejecutivo.

Por esa razón, hemos propuesto, dada la importancia y trascendencia del tema, cuya operación y seguridad vienen siendo cuestionadas a todo nivel, sustituir los artículos referidos al transporte aéreo, por los correspondientes a los numerales 38 y 39 del pliego de modificaciones, que establecen que el Gobierno Nacional presentará a consideración del Congreso de la República, sesenta días después de la vigencia de la presente ley, un proyecto de ley mediante el cual se fije la política de la aviación civil y se reestructure y modernice el actual Departamento de Aeronáutica Civil y el Fondo Aeronáutico Nacional. Mientras tanto, estos organismos continuarán cumpliendo con sus fines de acuerdo con las normas legales vigentes, pero bajo un régimen especial de contratación que les permita adquirir y mantener la red de equipos destinados a las ayudas de aeronavegación en forma ágil y oportuna.

Por estas consideraciones, la Comisión Sexta propuso la supresión del Título V, artículos 67 al 115 inclusive, del Decreto 2171 de 1992.

Por lo anteriormente expuesto, nos permitimos proponer: Désele segundo debate con las modificaciones y adiciones insertadas al Proyecto de ley adjunto número 100, "por medio de 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, se otorgan unas facultades extraordinarias y se dictan otras disposiciones".

Atentamente,

Representantes ponentes: **Julio Bahamón Vanegas, Félix Eduardo Guerrero O.**

COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Santafé de Bogotá, D. C., 10 de junio de 1993.

Autorizamos el presente informe.

El Presidente,

Freddy Sánchez Arteaga.

El Secretario,

Winston Muñoz Vargas.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

PARA SEGUNDO DEBATE

Proyecto de ley número 100 de 1992, Cámara, "por medio de 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, se otorgan unas facultades extraordinarias y se dictan otras disposiciones".

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

TITULO I

Sector y sistema nacional de transporte. Principios y disposiciones generales.

CAPITULO I

Integración del sector transporte y del Sistema Nacional de Transporte.

Artículo 1º. Se modifica así:

Integración del sector y del Sistema Nacional de Transporte. Integra el sector trans-

porte colombiano el Ministerio de Transporte que por esta ley se reestructura en Ministerio de Transporte e Infraestructura y sus organismos adscritos o vinculados, los departamentos en lo que tengan que ver con transporte e infraestructura, además la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto estará sujeta una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte e Infraestructura, conforme a lo dispuesto en el Decreto 2171 de 1992.

Conforma el Sistema Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte e infraestructura, además de los organismos indicados en el inciso anterior, los organismos de tránsito y transporté e infraestructura de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden, que tenga funciones relacionadas con esta actividad.

CAPITULO II

Principios rectores del transporte.

Artículo 2º Igual.

Artículo 3º Se modifica así:

e) **De las rutas para el servicio del transporte público.** Entiéndese por ruta para el servicio público de transporte el trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos.

El otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

El Gobierno regulará el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, teniendo en cuenta los estudios técnicos que elabore con énfasis en las características de la oferta y la demanda. El otorgamiento de rutas se hará por licitación pública cuando así sea solicitado por las entidades territoriales.

CAPITULO III

Regulación del transporte y el tránsito.

Artículo 4º Igual.

Artículo 5º Igual.

Artículo 6º Igual.

CAPITULO IV

Sanciones.

Artículo 7º Igual.

Artículo 8º Igual.

CAPITULO V

Perímetros del transporte y tránsito por carretera en el territorio colombiano.

Artículo 9º Igual.

Artículo 10º Igual.

TITULO II

Infraestructura del transporte.

CAPITULO I

Definición de la infraestructura del transporte.

Artículo 11. Igual.

Artículo 12. Se modifica así:

El Fondo Nacional de Caminos Vecinales creado por el Decreto 1650 de 1960 y reestructurado por los Decretos 1300 de 1988 y 1474 de 1989, continuará ejerciendo las funciones señaladas en dichos decretos y demás normas vigentes como un establecimiento público de orden nacional, adscrito al Ministerio de Transporte e Infraestructura. "El Fondo Nacional de Caminos Vecinales solo podrá reducir el ejercicio de sus funciones cuando el Ministro de Transporte e Infraestructura y

los departamentos, de común acuerdo, establezcan un cronograma y las condiciones técnicas y presupuestales para que los departamentos puedan recibir adecuadamente la administración de las carreteras vecinales. En ningún caso el plan gradual podrá ser inferior a 3 años ni excederá de 6 años".

- Artículo 13. Igual.
Artículo 14. Igual.
Artículo 15. Igual.
Artículo 16. Igual.

CAPITULO II

Funciones y responsabilidades sobre la infraestructura de transporte.

- Artículo 17. Igual.
Artículo 18. Igual.
Artículo 19. Igual.

CAPITULO III

Recursos para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte.

- Artículo 20. Igual.
Artículo 21. Igual.
Artículo 22. Igual.
Artículo 23. Igual.
Artículo 24. Igual.
Artículo 25. Igual.

CAPITULO IV

Adecuación de las estructuras administrativas de las entidades territoriales.

- Artículo 27. Igual.
Artículo 28. Igual.
Artículo 29. Igual.

TITULO III

Planeación del transporte y la infraestructura.

CAPITULO I

Normas generales de la planeación del transporte y la infraestructura.

- Artículo 30. Igual.
Artículo 31. Igual.
Artículo 32. Igual.
Artículo 33. Igual.

CAPITULO II

Responsabilidades para la formulación de los planes de transporte e infraestructura.

- Artículo 34. Igual.
Artículo 35. Igual.
Artículo 36. Igual.
Artículo 37. Igual.

TITULO IV

Del transporte aéreo.

- Artículo 38. Igual.
Artículo 39. Igual.
Artículo 40. Igual.
Artículo 41. Igual.

De los señores Representantes:

Julio Bahamón Vanegas, Félix Eduardo Guerrero Orejuela, Representantes a la Cámara. Ponentes.

Santafé de Bogotá, D. C., junio 9 de 1993.

COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Santafé de Bogotá, D. C., junio 10 de 1993.

Autorizamos el presente informe.

El Presidente,

Freddy Sánchez Arteaga.

El Secretario,

Winston Muñoz Vargas.

TEXTO DEFINITIVO

Aprobado en primer debate.

del Proyecto de ley número 100 de 1992, "por medio de 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, se otorgan unas facultades extraordinarias y se dictan otras disposiciones".

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

TITULO I

Sector y sistema nacional de transporte principios y disposiciones generales.

CAPITULO I

Integración del sector y del sistema nacional de transporte.

ARTICULO 1º Integración del sector y del sistema nacional de transporte. Integra el sector transporte colombiano el Ministerio de Transporte que por esta ley se reestructura en Ministerio de Transporte e Infraestructura y sus organismos adscritos o vinculados, los departamentos en lo que tenga que ver con transporte e infraestructura, además la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto estará sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte e Infraestructura, conforme a lo dispuesto en el Decreto 2171 de 1992.

Conforma el Sistema Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte e infraestructura, además de los organismos indicados en el inciso anterior, los organismos de tránsito y transporte e infraestructura de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden, que tenga funciones relacionadas con esta actividad y el sector privado vinculado al transporte en todos sus modos.

CAPITULO II

Principios rectores del transporte.

ARTICULO 2º Principios fundamentales:

a) **De la soberanía del pueblo:** La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, del cual emana el poder público. El pueblo la ejerce en forma directa por medio de sus representantes, en los términos que la Constitución establece. Corresponde al Estado garantizar la soberanía completa y exclusiva sobre el territorio, el espacio aéreo y el mar territorial;

b) **De la intervención del Estado:** Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas;

c) **De la libre circulación:** De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley.

Por razones de interés público, el Gobierno Nacional podrá prohibir, condicionar o restringir el uso del espacio aéreo, la infraestructura del transporte terrestre, de los ríos y mar territorial y la navegación aérea sobre determinadas regiones, el transporte de determinados objetos o el uso de ciertas aeronaves, naves y vehículos;

d) **De la integración nacional e internacional:** El transporte y su infraestructura son elementos básicos para la integración nacional y el desarrollo territorial, así como para la integración del país al concierto internacional;

e) **De la seguridad:** La seguridad de las personas constituye una prioridad del sistema y del sector transporte.

ARTICULO 3º Principios del transporte público. Entiéndese por servicio público de transporte, el traslado de personas, animales, plantas y objetos, de un lugar a otro.

El transporte público está encaminado a garantizar la movilización de personas o cargamentos por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad a los usuarios y sujeto a una contraprestación económica:

a) **De la circulación y tránsito.** El cual implica:

I. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.

II. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que les son ofrecidos y las formas de su utilización.

III. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios colectivos de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda.

IV. Que en el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos;

b) **Del carácter del servicio público de transporte.** La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la responsabilidad del Estado, que podrá ser prestado por particulares. El Estado lo regulará y ejercerá el control y vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

La Nación, las entidades territoriales, los establecimientos públicos y las empresas industriales y comerciales del Estado, de cualquier orden solamente prestarán el servicio público de transporte cuando éste no sea prestado por los particulares. En todo caso cuando fuere prestado por cualquiera de ellos, se someterán a las regulaciones establecidas por la autoridad competente;

c) **De la colaboración entre entidades.** Los diferentes organismos del Sistema Nacional

del Transporte velarán porque su operación se funde en criterios de coordinación, planificación, descentralización y participación;

d) **De la participación ciudadana.** Todas las personas, en forma directa, o a través de las organizaciones sociales, podrán colaborar con las autoridades en el control y vigilancia de los servicios de transporte. Las autoridades prestarán especial atención a las quejas y sugerencias que se formulen y deberán darles el trámite debido.

e) **De las rutas para el servicio del transporte público.** Entiéndese por ruta para el servicio público de transporte el trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos.

El otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

El Gobierno regulará el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte. Para tal efecto, por solicitud de los entes territoriales o por necesidad del servicio, el Ministerio de Transporte e Infraestructura adjudicará las rutas para el servicio público de transporte por licitación pública;

f) **De la libertad de empresa y asociación.** Para la constitución de empresas o de formas asociativas de transporte no se podrá exigir

otros requisitos que los establecidos en las leyes.

Las autoridades sólo podrán aplicar las restricciones a la iniciativa privada establecidas en la ley, que tiendan a evitar la competencia desleal, el abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado, igualmente para garantizar la eficiencia del sistema, el principio de seguridad y condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio;

g) **De los permisos o contratos de concesión.** Sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio de transporte público estará sujeta a la expedición de un permiso o contrato de concesión u operación por parte de la autoridad competente.

Quien cumpla con las exigencias que al respecto se establezcan, tendrá derecho a ese permiso o contrato de concesión u operación. Quedan incluidos dentro de este literal los servicios de transportes especiales;

h) **Del transporte intermodal.** Las autoridades competentes promoverán el mejor comportamiento intermodal, favoreciendo la sana competencia entre modos de transporte, así como su adecuada complementación;

i) **De los subsidios a determinados usuarios.** El Gobierno Nacional las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, podrán establecer subsidios a favor de estudiantes, personas disminuidas físicamente, personas de la tercera edad y personas atendidas por servicios de transporte indispensables, con tarifas fuera de su alcance económico. En estos casos, el pago de tales subsidios será asumido por la entidad que lo establece, la cual debe estipular en el acto correspondiente la fuente presupuestal que lo financie y una forma de operación que garantice su efectividad. Los subsidios de la Nación sólo se podrán canalizar a través de transferencias presupuestales;

j) **De la libre empresa e iniciativa.** En armonía con los principios anteriores, habrá libre acceso de empresas nacionales a la prestación de los servicios de transporte comercial domésticos.

Se entienden incluidos en este artículo los servicios de trabajos aéreos especiales;

k) **Del carácter de utilidad pública de los bienes inmuebles necesarios para la expansión de la infraestructura de transporte.** La autoridad competente podrá declarar de utilidad pública y de interés social la adquisición de los bienes inmuebles de propiedad privada necesarios para la construcción, expansión o mantenimiento de la infraestructura de transporte;

l) **Protección del ambiente.** Corresponde al Ministro de Transporte, en colaboración con las autoridades del ambiente, la formulación de las políticas en cuanto a la construcción de infraestructura y la operación del transporte, para la debida preservación del ambiente.

CAPITULO III

Regulación del transporte y el tránsito.

ARTICULO 4º Definición de competencias, desarrollo de políticas, regulación sobre transporte y tránsito. Es atribución del Ministerio de Transporte la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito. Las funciones de regulación serán ejercidas por el Gobierno Nacional y aplicadas por las entidades territoriales en lo que es de su competencia.

PARAGRAFO. Para tal efecto, por solicitud de los entes territoriales, o por necesidades del servicio, el Ministerio del Transporte adjudicará las rutas y su operación, previa la elaboración y aprobación de un estudio técnico presentado, por las entidades territoriales interesadas en las nuevas rutas por modos de transporte.

ARTICULO 5º Control y reposición del parque automotor del servicio público de pasajeros y/o mixto. El Ministerio de Transporte, exigirá la reposición del parque automotor de servicio público de pasajeros y/o mixto, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida útil, o sean transformados, de modo que, en todo caso, se garantice su perfecto estado de funcionamiento. El reconocimiento de la transformación consiste en fijarle al vehículo el modelo equivalente al del año en que se lleve a cabo dicha transformación.

Para los efectos indicados en el inciso anterior, la vida útil de los vehículos nuevos del servicio público de pasajeros y/o mixto será de 20 años. La transformación, prolongará dicho ciclo de vida útil por una sola vez y por 12 años.

PARAGRAFO 1º El Ministerio de Transporte definirá, reglamentará y fijará los requisitos de la transformación del parque automotor del servicio público de pasajeros y/o mixto, dentro de un término no superior a 120 días, contados a partir de la vigencia de la presente ley, y así mismo, revisará cada 5 años los parámetros que determinarán la vida útil de los vehículos de que trata el presente artículo y en ningún caso ésta podrá ser superior a la establecida en la presente ley.

PARAGRAFO 2º El Ministerio de Transporte señalará la vida útil máxima de los vehículos y equipos destinados al transporte aéreo, férreo y marítimo, dentro de un término no superior a 120 días, contados a partir de la vigencia de la presente ley.

PARAGRAFO 3º El incumplimiento de lo preceptuado en este artículo será causal de mala conducta.

ARTICULO 6º Control de tránsito. Le corresponde a la Policía de Tránsito velar por el cumplimiento y control del régimen normativo del tránsito y transporte, y por la seguridad de las personas en el transporte urbano y por carretera.

La Policía de Tránsito estará conformada por un cuerpo especializado en tránsito y transporte de la Policía Nacional o por los cuerpos especializados de las entidades territoriales.

Las Asambleas Departamentales y los Concejos Distritales o Municipales, podrán a su elección, convenir la prestación de este servicio con la Policía Nacional o conformar cuerpos especializados, técnicos e idóneos en su respectiva jurisdicción, para la vigilancia y control del cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.

El Gobierno Nacional, en un término no superior a noventa (90) días contados a partir de la vigencia de la presente ley, reglamentará la creación de escuelas de formación de policías de tránsito, que tendrán como finalidad la instrucción y capacitación de los aspirantes en áreas específicas de Ingeniería de Transporte, Primeros Auxilios Médicos, Mecánica Automotriz, Relaciones Humanas y Protección del Medio Ambiente. Fijará así mismo, los parámetros y requisitos para homologar o convalidar el título de Policía de Tránsito, a los actuales agentes o guardas de tránsito que vienen prestando esta función en el territorio nacional, de acuerdo con sus conocimientos, experiencia y antigüedad, como requisito para integrar los cuerpos especializados de tránsito y transporte de la Policía Nacional y de las entidades territoriales de que trata el presente artículo.

PARAGRAFO 1º A partir de la vigencia de la presente ley, a iniciativa del Gobernador o del Alcalde respectivo, las Asambleas Departamentales y los Concejos Distritales o Municipales deberán decidir si la prestación de este servicio público lo efectúa la Policía Nacional o los cuerpos especializados territoriales.

PARAGRAFO 2º Los miembros de los cuerpos especializados de las entidades territoriales, egresados de las escuelas de formación, se asimilarán con los niveles salariales de los técnicos en las administraciones departamentales, distritales y municipales.

CAPITULO IV

Sanciones.

ARTICULO 7º Sujetos de las sanciones. Las autoridades que determinen las disposiciones legales están facultadas para imponer sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.

Podrán ser sujeto de sanción:

1. Los operadores del servicio público de transporte y los de servicios de transportes especiales.

2. Las personas que conduzcan vehículos.

3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte.

4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.

5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.

6. Las empresas del servicio público que no cumplan con las rutas y horarios que les han sido asignados por las autoridades competentes.

Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en:

1. Amonestación.

2. Multas.

3. Suspensión de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.

4. Cancelación de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.

5. Liquidación de la empresa transportadora.

6. Inmovilización de vehículos.

7. Retención de vehículos.

ARTICULO 8º De los códigos. El Gobierno Nacional presentará al Congreso de la República en un término no superior a 90 días contados a partir de la vigencia de la presente ley, los proyectos sobre el Estatuto Nacional de Transporte y el Código Nacional de Tránsito, que unifiquen los criterios que rigen los diferentes modos de transporte con los principios establecidos en esta ley.

CAPITULO V

Perímetros del transporte y tránsito por carretera en el territorio colombiano.

ARTICULO 9º Perímetros del transporte público por carretera. Constituyen perímetros para el transporte nacional, departamental y municipal los siguientes:

a) El perímetro del transporte nacional comprende el territorio de la Nación.

El servicio nacional está consecuentemente constituido por el conjunto de las rutas cuyo origen y destino están localizados en diferentes departamentos.

No hacen parte del servicio nacional las rutas departamentales, municipales asociativas o metropolitanas.

b) El perímetro del transporte departamental comprende el territorio del departamento. El servicio departamental está constituido consecuentemente por el conjunto de rutas cuyo origen y destino están contenidos dentro del perímetro departamental.

No hacen parte del servicio departamental las rutas municipales, asociativas o metropolitanas.

c) El perímetro de transporte municipal comprende las áreas urbanas, suburbanas y rurales y las entidades territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción.

Los municipios podrán asociarse para la prestación conjunta del transporte público,

a través de empresas privadas o en forma directa. El perímetro de los municipios integrantes de una asociación o de un área metropolitana constituye el perímetro para el transporte asociativo o metropolitano.

ARTICULO 10. Administración del tránsito. El Ministerio de Transporte regulará el tránsito en el territorio nacional, y los departamentos tendrán a cargo el desarrollo de estas disposiciones y su ejecución.

La administración del tránsito será responsabilidad de los departamentos y del Distrito Capital.

TITULO II

Infraestructura del transporte.

CAPITULO I

Definición de la infraestructura de transporte.

ARTICULO 11. Definición e integración de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Se entiende por infraestructura de transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de éste con los demás países. Está constituido por:

a) La red nacional de carreteras incluida su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes parámetros:

i. Las carreteras troncales y transversales que empiezan en las fronteras y terminan en los puertos de las Costas Atlántica y Pacífica.

ii. Las carreteras transversales que integran las anteriores entre sí y con el resto del país.

iii. Las carreteras que unen las capitales de departamento con la red conformada con los anteriores parámetros, de acuerdo con su factibilidad técnica y económica; esta conexión puede ser de carácter intermodal.

iv. Las vías para cuya construcción se ha comprometido el Gobierno Nacional con gobiernos extranjeros, mediante convenios o pactos.

PARAGRAFO. Con el propósito de que se promueva la transferencia de las vías que están hoy a cargo de la Nación hacia los departamentos, el Ministerio de Transporte e Infraestructura adoptará los mecanismos necesarios para que la administración, conservación y rehabilitación de esas vías se puedan adelantar por contrato, o por administración directa por intermedio de los Distritos de Carreteras. El Ministerio de Transporte e Infraestructura determinará el número de distritos de carreteras que deban establecerse en el país para cumplir con lo preceptuado en esta ley.

b) Los ríos, su señalización y aquellos puertos públicos fluviales de interés nacional;

c) Los puertos públicos marítimos de propiedad de la Nación y sus accesos fluviales;

d) Las líneas férreas de propiedad de la Nación;

e) La red de ayudas, comunicaciones y meteorología del transporte aéreo, básicos para prestar los servicios de aeronavegación;

f) La red de oleoductos y poliductos atendidos por la Empresa Colombiana de Petróleos, Ecopetrol;

g) Los faros, boyas y otros elementos de señalización para el transporte marítimo.

ARTICULO 12. Del Fondo Nacional de Caminos Vecinales. El Fondo Nacional de Caminos Vecinales creado por Decreto 1650 de 1960 y reestructurado por los Decretos 1300 de 1988 y 1474 de 1989, continuará ejerciendo las funciones señaladas en dichos decretos y demás normas vigentes como un establecimiento público de orden nacional, adscrito al Ministerio de Transporte e Infraestructura. El Fondo Nacional de Caminos Vecinales podrá reducir el ejercicio de sus fun-

ciones. El Ministerio de Transporte e Infraestructura, de acuerdo con los departamentos, establecerá el cronograma y las condiciones técnicas y presupuestales para la entrega de las vías veredales que se encuentren dentro del inventario vial del Fondo Nacional de Caminos Vecinales y para la liquidación de las oficinas regionales que finalicen sus funciones. El proceso será gradual y en ningún caso excederá de seis años.

ARTICULO 13. Especificaciones de la Red Nacional de Carreteras. La Red Nacional de Carreteras, que se construya, a partir de la vigencia de la presente ley, tendrá como mínimo las siguientes especificaciones promedio de diseño:

a) Para carreteras cuyo tránsito promedio diario se encuentre entre 2.000 y 5.000 vehículos:

Tipo de terreno	Escarpado montañoso	Ondulado plano
Velocidad Kms./h:	60/80	100/120
Radio mínimo Mts.:	120/250	450/750
Peralte máximo %:	8/6	4.5/3
Pendiente máxima %:	7/6	4/3
Carril Mts.:	3.65	3.65
Calzada Mts.:	7.30	7.30
Berma: Mts.:	1.8	2.5/3.0

b) Para carreteras cuyo tránsito promedio diario sea superior a los 5.000 vehículos:

Tipo de terreno	Escarpado montañoso	Ondulado plano
Velocidad Kms./h:	60/80	100/120
Radio mínimo Mts.:	120/250	450/750
Peralte máximo %:	8/6	4.5/3
Pendiente máxima %:	6/5	4/3
Calzada Mts.:	2 de 7.30	2 de 7.30
Carril Mts.:	3.65	3.65
Berma izquierda Mts.:	0.5	1.0
Berma derecha Mts.:	2.5	3.0

c) Carga de diseño para puentes (3.S.2.):
Camión de diseño: Configuración geométrica HS-20-44 de la AASHTO pero con cargas de 17.3 toneladas en los dos ejes traseros y 6.0 en el eje delantero para un total de 40.6 toneladas de peso bruto vehicular.

Franja de carga: La del HS-20-44 ampliada por la relación de pesos entre 3-S-2 y HS20-44.

En casos excepcionales, la Nación podrá realizar inversiones en rehabilitación y construcción de carreteras nacionales, con especificaciones promedio inferiores a las descritas, si por razones técnicas y de costos no es posible alcanzar las especificaciones fijadas en este artículo.

ARTICULO 14. Planes de expansión de la Red de Carreteras a cargo de la Nación. Los planes de expansión vial podrán modificar la Red Nacional de Carreteras, incorporando o excluyendo vías específicas. Las inversiones públicas que se hagan en materia de infraestructura vial nacional se ceñirán a lo expuesto en los planes de expansión vial.

PARAGRAFO. El Ministerio de Transporte presentará en un término no mayor de dos (2) meses, contados a partir de la vigencia de la presente ley, para consideración y aprobación del Consejo Nacional de Política Económica y Social, Conpes, el proyecto de integración de la Red Nacional de Carreteras, de acuerdo con los criterios previstos en esta ley.

ARTICULO 15. Integración de la infraestructura de transporte a cargo de los departamentos. Hacen parte de la infraestructura departamental de transporte, las vías que son hoy de propiedad de los departamentos, además aquellas vías que la Nación les transfiera, previo acuerdo con los entes territoriales, entregadas a entera satisfacción, mediante acta suscrita por las partes. Para el cumplimiento del programa de transferencia de las vías de la Nación a los departamentos,

el Ministerio de Transporte e Infraestructura elaborará un plan gradual de transferencia de vías, de tecnología y de recursos económicos, de tal forma que ello les permita una eficaz administración, conservación y rehabilitación de las carreteras que reciban. En ningún caso el plan gradual de transferencia de vías a cargo de la Nación a los departamentos, podrá exceder de cinco años.

PARAGRAFO. El Ministerio de Transporte e Infraestructura no enajenará bienes o activos y adquirirá aquellos que sean necesarios para el cumplimiento de lo ordenado en esta ley.

ARTICULO 16. Integración de la infraestructura distrital y municipal de transporte. Hace parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del municipio, los puertos y muelles fluviales, los puertos marítimos y los terminales de transporte terrestre, de acuerdo con la participación que tengan los municipios en las sociedades portuarias y los aeropuertos, en la medida que sean de su propiedad o cuando éstos les sean transferidos.

CAPITULO II

Funciones y responsabilidades sobre la infraestructura de transporte.

ARTICULO 17. Construcción y conservación. Corresponde a la Nación y a las entidades territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de la infraestructura de transporte de su propiedad, en los términos establecidos en la presente ley.

ARTICULO 18. Planeación e identificación de prioridades de la infraestructura de transporte. Corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades que integran el sector transporte y a las entidades territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura, determinando las prioridades para su conservación y construcción.

Para estos efectos la Nación y las entidades territoriales harán las apropiaciones presupuestales con recursos propios y con aquellos que determine esta ley.

ARTICULO 19. Cesión de recursos y compromisos para la ejecución de obras de la infraestructura del transporte. Los departamentos podrán asumir las responsabilidades a que se hubiere comprometido la Nación, en materia de conservación y construcción de la infraestructura de transporte, mediante empréstitos con organismos de crédito. Para estos efectos, suscribirán convenios con la Nación, donde acordarán los mecanismos y condiciones bajo los cuales asumirán estas obligaciones.

CAPITULO III

Recursos para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte.

ARTICULO 20. Del establecimiento de 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, ésta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de todas 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 usará 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 de tasas, tarifas y peajes se considerará:

a) Los ingresos totales de la entidad prestataria del servicio por concepto de tasas o tarifas en un período dado, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;

b) Deberán cobrarse a todos los usuarios;

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

ARTICULO 21. Valorización. La Nación y las entidades territoriales podrán financiar total o parcialmente la construcción de infraestructura de transporte a través del cobro de la contribución de valorización. En ningún caso la Nación y las entidades territoriales podrán cobrar contribución de valorización por beneficio general.

ARTICULO 22. Fondo de Cofinanciación. Para garantizar a los departamentos los recursos para la construcción, rehabilitación y mantenimiento de las vías, créase a partir del 1º de enero de 1994 un Fondo de Cofinanciación de Vías, el cual actuará como un sistema especial de cuentas como dependencia del Ministerio de Transporte e Infraestructura y cuya función será la de administrar los recursos que destine la Nación en su presupuesto para atender la construcción, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura vial que en virtud de la presente ley la Nación les transfiera a los departamentos. Le corresponde al Gobierno Nacional la reglamentación del Fondo de Cofinanciación de Vías Departamentales.

ARTICULO 23. Comité de Administración. Para todos los efectos de administración del Fondo de Cofinanciación de Vías, funcionará un Comité que estará conformado por:

1. El Ministro de Transporte e Infraestructura, quien lo presidirá.
2. El Director del Departamento Nacional de Planeación.
3. Los Directores de los Corpes.
4. El Director del Fondo de Cofinanciación de Vías, designado por el señor Ministro de Transporte e Infraestructura, quien asistirá al Comité con voz pero sin voto.

ARTICULO 24. Recursos del Fondo. Serán recursos del Fondo de Cofinanciación de Vías, los siguientes:

1. Las sumas que se apropien en el Presupuesto Nacional.
2. Los recursos provenientes del impuesto a la cerveza, artículo 157 del Código de Régimen Departamental, generados en las entidades territoriales que en cumplimiento de esta ley asuman la responsabilidad de la red terciaria de carreteras a cargo de la Nación.
3. Los recursos provenientes de créditos internos o externos destinados a financiar programas de construcción, conservación y rehabilitación de vías departamentales.
4. El 5% de las rentas provenientes del impuesto a la gasolina.

PARAGRAFO. Los recursos del Fondo de Cofinanciación Vial serán presupuestados por el Ministerio de Transporte e Infraestructura, de acuerdo con el programa anual de transferencia y de conservación de las vías entregadas a los departamentos.

ARTICULO 25. Estructura del Fondo de Cofinanciación. El Fondo de Cofinanciación de Vías entregará recursos no reembolsables para la cofinanciación de las vías departamentales, de la siguiente forma:

a) Para las inversiones viales que se ejecuten mediante contratación, en la red secundaria de carreteras a cargo de los departamentos, el Fondo podrá aportar recursos que cofinancien entre el 30% el 95% del costo total de los proyectos elegidos;

b) Para las inversiones viales que se ejecuten mediante contratación, en la red terciaria de carreteras a cargo de los departamen-

tos, el Fondo podrá aportar recursos que cofinancien hasta el 90% del costo total de los proyectos elegidos;

c) El porcentaje de participación de los recursos del Fondo en el costo de las obras viales de cada entidad territorial será igual al Índice de Necesidades Básicas Insatisfechas.

PARAGRAFO 1º Las especificaciones de las vías secundarias y terciarias serán definidas por el Ministerio de Transporte e Infraestructura.

PARAGRAFO 2º En cualquier caso al asignar los recursos de cofinanciación de vías a cada departamento, éste asumirá expresamente la responsabilidad de la administración de las vías hoy a cargo de la Nación.

ARTICULO 26. Quedan derogados del Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992, el Capítulo Segundo con sus correspondientes artículos del 124 al 128 inclusive y del Decreto 2132 del 29 de diciembre de 1992, los artículos 19, 20, 21 y 22, en todo aquello que tenga que ver con la cofinanciación de la infraestructura vial.

CAPITULO IV

Adecuación de las estructuras administrativas de las entidades territoriales.

ARTICULO 27. Adecuación institucional de las entidades territoriales. Para el cumplimiento de los objetivos del sistema de transporte establecidos en esta ley, las entidades territoriales, por determinación de las Asambleas Departamentales o de los Concejos Municipales, según el caso, podrán adoptar las reformas que consideren indispensables en sus estructuras administrativas y plantas de personal, fusionando, suprimiendo o reestructurando los organismos del sector central o descentralizado de la respectiva entidad, vinculados con el sistema.

ARTICULO 28. Delegación de funciones de las Asambleas en los Concejos Municipales. En desarrollo de lo dispuesto en el artículo 301 de la Constitución Política, las Asambleas Departamentales podrán delegar en los Concejos Municipales las atribuciones establecidas en el artículo 300, numerales 1 y 2, referentes a la reglamentación del transporte, las obras públicas, las vías de comunicación y el desarrollo de sus zonas de frontera, dentro de los lineamientos de la presente ley.

ARTICULO 29. Prestación del servicio de transporte público y obras de infraestructura de transporte en las zonas de frontera. En desarrollo de lo dispuesto en el artículo 289 de la Constitución Política, los departamentos limítrofes podrán, en coordinación con los municipios de su jurisdicción limítrofes con otros países, adelantar directamente con la entidad territorial limítrofe del país vecino, de similar nivel, programas de cooperación e integración dirigidos a solucionar problemas comunes de transporte e infraestructura de transporte.

Las autoridades territoriales indicadas deberán informar sobre estos programas de cooperación al Ministerio de Relaciones Exteriores, por conducto del Ministerio de Transporte, para efectos de la celebración de los respectivos convenios cuando a ello hubiere lugar.

TITULO III

Planeación del transporte y la infraestructura.

CAPITULO I

Normas generales de la planeación del transporte y la infraestructura.

ARTICULO 30. Conformación del plan sectorial. El plan sectorial de transporte e infraestructura será un componente del Plan Nacional de Desarrollo; estará conformado por:

a) Una parte general que contenga las políticas y estrategias sectoriales, armónicas con el Plan Nacional de Desarrollo;

b) El Plan de Inversiones Públicas para el sector.

ARTICULO 31. Parte general del plan sectorial. En la parte general del plan sectorial se señalarán los propósitos y objetivos nacionales de largo plazo; las metas y prioridades a mediano plazo y las estrategias y orientaciones generales de la política de transporte adoptada por el Gobierno, de acuerdo con las orientaciones contenidas en el Plan Nacional de Desarrollo.

ARTICULO 32. Planes de inversiones y planes modales. El plan de inversiones de transporte e infraestructura contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública en transporte e infraestructura de la Nación, y la especificación de los recursos requeridos para su ejecución.

El plan de transporte e infraestructura, desagregado por temas, contendrá planes modales de transporte, con el fin de singularizar la inversión en cada modo de transporte a nivel nacional. La parte general del plan sectorial será aplicable, en lo pertinente, a cada modo de transporte. El plan incluirá un componente de transporte multimodal y de transporte intermodal.

ARTICULO 33. Planes territoriales de transporte. Los planes de transporte e infraestructura de los departamentos harán parte de sus planes de desarrollo y serán elaborados y adoptados por sus autoridades competentes.

Los planes de transporte e infraestructura de los distritos y municipios harán parte de sus planes de desarrollo.

Estos planes estarán conformados por una parte estratégica y un plan de inversiones a mediano y corto plazo.

Los planes territoriales deberán corresponder a las necesidades y prioridades del transporte y su infraestructura en la respectiva entidad territorial y reflejar las propuestas programáticas de los gobernadores y alcaldes.

PARAGRAFO. Las asociaciones de municipios creadas con el fin de prestar servicio unificado de transporte, las provincias, los territorios indígenas y las áreas metropolitanas, elaborarán en coordinación con las autoridades de sus municipios integrantes y con las de los niveles departamentales y regionales, planes de transporte que comprendan la totalidad de los territorios bajo su jurisdicción.

CAPITULO II

Responsabilidades para la formulación de los planes de transporte e infraestructura.

ARTICULO 34. Plan sectorial y planes modales, responsabilidades. Corresponde al Ministerio de Transporte e Infraestructura, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación y las entidades rectoras de los diferentes modos de transporte, la elaboración del proyecto del Plan Sectorial de Transporte e Infraestructura.

La elaboración de los planes modales de transporte e infraestructura será responsabilidad del Ministerio de Transporte e Infraestructura, en estrecha y permanente colaboración con las entidades ejecutoras de cada modo de transporte y con las entidades territoriales.

ARTICULO 35. Facultades extraordinarias. De conformidad con el numeral décimo del artículo 150 de la Constitución Política, revisese al Presidente de la República de facultades extraordinarias, hasta por seis (6) meses contados a partir de la fecha de promulgación de la presente ley, para expedir normas con fuerza de ley sobre promoción de empleo, de los servidores públicos cuyos cargos se suprimen como consecuencia de la redistribución de competencias que establece la presente ley.

ARTICULO 36. Capacitación territorial. Durante los dos primeros años la Nación

establecerá un programa orientado a fortalecer la capacidad de gestión de las entidades territoriales en el sector de transporte e infraestructura.

TITULO IV

Del transporte aéreo.

Artículo 37. Deróguese el Título V del Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1993, con sus artículos del 67 hasta el 115 inclusive.

Artículo 38. De la aviación civil. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte e Infraestructura, presentará, dentro de los 60 días siguientes a la vigencia de la presente ley, a consideración del Congreso de la República un proyecto de ley para fijar la política aeronáutica nacional, reestructurar y modernizar el actual Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil y el Fondo Aeronáutico Nacional.

PARAGRAFO. El Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, para todos los efectos de adquisición, montaje y mantenimiento de equipos y elementos tecnológicos requeridos para la seguridad aérea en el país, se regirá por las excepciones dadas a la Empresa Nacional de Telecomunicaciones, en el artículo 38 del Estatuto General de Contratación Pública.

ARTICULO 39. El Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil y el Fondo Aeronáutico Nacional, mientras se expide la ley, continuarán cumpliendo con sus funciones de acuerdo con las normas legales vigentes.

ARTICULO 40. Traslados y apropiaciones presupuestales. El Gobierno Nacional realizará los traslados y apropiaciones presupuestales requeridos para el cabal cumplimiento de lo previsto en esta ley.

ARTICULO 41. Vigencia de la ley. Esta ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

CAMARA DE REPRESENTANTES

COMISION SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

En la sesión de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes del día 2 de junio de 1993, se consideró el informe anterior el cual dispone: Désele primer debate al Proyecto de ley número 100 de 1992 Cámara, "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, se regula el impuesto de rodamiento, se modifica el Código de Comercio, y se dictan otras disposiciones". Fue aprobado así: 10 votos afirmativos y 1 negativo.

Leído el articulado del proyecto y puesto en consideración, fue aprobado en la misma sesión, con modificaciones. Leído el título del proyecto y puesto en consideración, fue aprobado con modificaciones. Preguntada la Comisión si deseaba que este proyecto de ley tuviera segundo debate, contestó afirmativamente, con excepción de un miembro de la misma.

Se nombró como ponentes para segundo debate a los honorables Representantes Julio Bahamón Vanegas y Félix Guerrero Orejuela.

El Presidente,

Freddy Sánchez Arteaga.

El Secretario,

Winston Muñoz Vargas.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

al Proyecto de ley número 305 Cámara de 1993, "por medio de la cual se rinde honores a la memoria del Presidente Alberto Lleras Camargo".

Señor Presidente
Honorables Representantes:

Uno de los demócratas más importantes de América Latina, que mereció el reconocimiento como tal, no sólo de nuestro continente sino del concierto de las naciones que sustentan sus gobiernos en la voluntad popular. Es por ello que a continuación me permito hacer una breve semblanza.

ALBERTO LLERAS CAMARGO nace en Santafé de Bogotá el 3 de julio de 1906,

realiza sus estudios secundarios en el Colegio "Antonio Ricaurte". Luego ingresa a la Universidad Externado de Colombia a estudiar Derecho. Sin embargo, la inquietud intelectual y política lo lleva a viajar a la Argentina, en donde se vincula al diario "El Mundo", regresa al país y se vincula como Secretario del Partido Liberal, al lado del doctor Alfonso López Pumarejo. En 1931, a los 25 años, es electo Representante a la Cámara, constituyéndose en su Presidente, después de un largo período de dominación conservadora. Simultáneamente trabaja para el diario "El Tiempo" desde la Jefatura de Redacción.

En 1934, a los 28 años, es llevado por el doctor López Pumarejo a la Presidencia de la República para que lo acompañara allí como Secretario General. En 1936 actúa vigorosamente frente al Congreso Nacional para impulsar la reforma constitucional propuesta por el Gobierno de López, a quien además acompañó desde los Ministerios de Gobierno, Educación y Relaciones Exteriores. Para ese entonces, Lleras contaba ya con 32 años. En 1938 se da nuevamente en volver de lleno a la carrera periodística. Es entonces cuando funda el diario "El Liberal", con la finalidad de apoyar la segunda candidatura de López Pumarejo a la Presidencia. López, ya en su segunda presidencia, lo nombra Embajador de Colombia ante el Gobierno Americano, en abril de 1944.

Sin embargo, Lleras es llamado nuevamente por el Presidente López para que se desempeñe como Ministro de Gobierno, esto en abril de 1944, contando para entonces con 38 años.

Sin vacilaciones, Lleras asume el Ministerio y desde allí encabeza nuevamente la defensa de la reforma constitucional, que se concreta en acto legislativo de 1945.

Siendo Ministro de Gobierno, el 10 de julio de 1944, frente a un intento de golpe de estado, Lleras dirigiéndose al país por la Radiodifusora Nacional debela el intento, garantizándose así la supervivencia de la democracia en el país.

Ante la renuncia del Presidente López, Lleras es nombrado por el Congreso Nacional primer designado y en esa calidad es electo Presidente de los colombianos, el 7 de agosto de 1945, a la edad de 39 años, convirtiéndose hasta la fecha en el Presidente más joven de los colombianos.

Durante el año que ejerció como Presidente, se dedica fundamentalmente a poner en marcha la reforma constitucional que años antes había impulsado en el Congreso Nacional, además con el ambiente político enrarecido, dedica sus mejores esfuerzos para otorgar garantías a todos los candidatos que aspiran a sucederlo.

En 1946 funda la Revista "Semana", en la que trabajó hasta su designación como Primer Secretario de la Unión Panamericana de los Estados Americanos (O.E.A.).

Regresa al país en 1954, en donde asume la Rectoría de la Universidad de los Andes. Para entonces, como consecuencia de un golpe militar, desde el 13 de junio de 1953 ejercía las funciones de Presidente el General Gustavo Rojas Pinilla. Lleras lidera valientemente la oposición contra el régimen y se presenta como orador en el banquete de homenaje al doctor Eduardo Santos, con motivo de la clausura del periódico "El Tiempo" por parte del gobierno militar. El 26 de agosto de 1954 es elegido Presidente de la Asociación Nacional de Radiodifusión, Anradio, en donde permanece hasta que es llamado a servirle al país como Jefe Unico del Partido Liberal, con la misión específica de organizar la oposición contra el régimen militar. En tal calidad, conjuntamente con el doctor Laureano Gómez y debido a la violencia política partidista reinante en el país, firma los Tratados de Benidorm y Sietges

que dieron origen al Frente Nacional, como una etapa de pacificación entre los colombianos.

Caído el régimen militar es escogido como candidato a la Presidencia de la República. Es masivamente elegido Presidente de Colombia para el período 1958-1962, votación jamás superada en Colombia. Desde allí se empeña en traerle un clima de paz a los colombianos, y en la recuperación del prestigio de las Fuerzas Armadas. Igualmente, conjuntamente con el Presidente Kennedy de los Estados Unidos, impulsa la Alianza para el Progreso. Reconstruye institucionalmente al país instituciones que habían sido destruidas por el régimen militar.

Entre 1962 y el día de su muerte, Lleras fue varias veces llamado a desempeñar la Jefatura del Partido Liberal, sin embargo, dedica gran parte de sus esfuerzos al periodismo, actividad ésta que realizaba a diario.

Lleras escribe en la década de los 70 el libro "Mi Gente", en donde relata pormenorizadamente su vida de pequeño al lado de sus padres y abuelos. Ocasionalmente aparece en público, pues se dedica al reposo de su hogar al lado de su esposa Bertha Puga, de sus hijos y de sus nietos.

Fallece en Santafé de Bogotá el 4 de enero de 1990 y sus exequias se realizan sin ningún honor u homenaje, pues en su estilo modesto y discreto no habían ni las ceremonias ni las pompas. Siempre consideró que él le debía un favor al país al haberlo dejado servirle durante toda su existencia. Recibió múltiples honores, casi a regañadientes. Entre ellos se destacan los doctores Honoris Causa de las Universidades Externado de Colombia, Antioquia, Cauca, Princeton, Georgetown, Columbia, John Hopkins y California.

Pocos hombres pueden presentar para la historia una trayectoria como la de este gran estadista, que merece todos los honores para ejemplo de las nuevas generaciones. En consideración me permito proponer: Dése primer debate al Proyecto de ley 305, "por medio de la cual se rinde honores a la memoria del Presidente Alberto Lleras Camargo".

Ponente,

Armando Pomarico Ramos
Representante a la Cámara.

CAMARA DE REPRESENTANTES

Comisión Segunda Constitucional Permanente

Santafé de Bogotá, D. C., junio 9 de 1993.

En la fecha fue sometido a discusión el Proyecto de ley número 305/93 Cámara. "por medio de la cual se rinde honores a la memoria del Presidente Alberto Lleras Camargo", siendo aprobado por la Comisión en votación ordinaria por unanimidad, sin modificaciones al texto original.

Por autorización del señor Presidente de la Comisión se reprodujo mecánicamente el documento para su posterior publicación (artículo 156, inciso 2º).

El Secretario General,

Hugo Alberto Velasco Ramón.

CONTENIDO

GACETA número 187 - martes 15 de junio de 1993.

CAMARA DE REPRESENTANTES

Págs.

Ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 100 de 1992, por medio de 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, se otorgan unas facultades extraordinarias y se dictan otras disposiciones 1

Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 305 Cámara de 1993, por medio de la cual se rinde honores a la memoria del Presidente Alberto Lleras Camargo 3