



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - IVSTITIA ET LITTERAE

AÑO IV - Nº 306

Santafé de Bogotá, D. C., viernes 22 de septiembre de 1995

EDICION DE 24 PAGINAS

DIRECTORES:

PEDRO PUMAREJO VEGA
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

DIEGO VIVAS TAFUR
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NUMERO 112 DE 1995 SENADO

“por la cual se modifica y adiciona el Libro Cuarto de la Ley 100 de 1993”.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1º. El Libro Cuarto de la Ley 100 de 1993, denominado: “Servicios Sociales Complementarios”, se divide en tres (3) capítulos que se denominarán así:

“Capítulo I. Programa de protección a la tercera edad, especialmente a los ancianos indigentes, discapacitados y dementes”.

“Capítulo II. Programa de protección a la niñez desamparada”.

“Capítulo III. Programa para mejorar la situación social de los desempleados”.

Artículo 2º. El Capítulo I, intitulado: “Programa de protección a la tercera edad, especialmente a los ancianos indigentes, discapacitados y dementes”, comprenderá los artículos 257, 258, 259, 260, 261 y 262, del Libro Cuarto, de la Ley 100 de 1993, en la forma como están comprendidos en la ley vigente. Vale decir, no sufren modificación alguna.

Artículo 3º. El Capítulo II, intitulado: “Programa de protección a la niñez desamparada”, quedará así:

CAPITULO II

“Programa de protección a la niñez desamparada”

Artículo 262A. Asignación de recursos complementarios para programas asistenciales a la

niñez desamparada. Sin perjuicio de los planes y programas que actualmente se adelantan en beneficio de la niñez desamparada, adóptese un programa de subsidios con el fin de garantizar la asistencia a los niños que carezcan de hogar o de personas responsables de su sostenimiento y educación.

Para tener derecho a este subsidio, se deben cumplir los siguientes requisitos:

- Que el niño se encuentre en situación de abandono y carezca de hogar o de una persona responsable de su asistencia y educación;
- Que sea colombiano de nacimiento;
- Que sea menor de edad.

Tendrán derecho preferencial a este subsidio, los niños que presenten limitaciones físicas o mentales.

Por parte de la Nación los recursos para la financiación de este programa se obtendrán en la forma prevista en el artículo 257.

Las apropiaciones del orden nacional y departamental se distribuirán en proporción a las sumas que asignen los distritos o municipios, a fin de implementar programas eficaces orientados a la solución social del problema de la niñez desamparada, e igualmente para controlar el fenómeno de la vagancia y delincuencia juvenil.

El Instituto Colombiano de Bienestar Familiar en coordinación con las entidades territoriales, establecerá los mecanismos necesarios para la marcha de estos programas.

El Gobierno Nacional dictará las disposiciones complementarias que fueren necesarias para los fines de este artículo.

Con el fin de ampliar la cobertura de atención a la niñez que carece de hogar, será obligación incluir en los planes de desarrollo de la Nación y las entidades territoriales, programas encaminados a solucionar esta situación social.

Para cumplir este objetivo anualmente se asignará dentro de los respectivos presupuestos generales de rentas y gastos, una partida no inferior al dos por ciento (2%) de las rentas o ingresos ordinarios, que se destinarán a la educación y la capacitación laboral de estos niños, para formarlos como ciudadanos de bien.

Parágrafo. En los eventos que no proceda el subsidio de que trata esta norma, se podrá, para los efectos del inciso segundo del artículo 255 de la Constitución Política, contratar la asistencia a los respectivos beneficiarios como una institución privada sin ánimo de lucro.

Artículo 262B. Control y registro. Los Alcaldes Distritales y Municipales dispondrán lo conducente para que se lleve en sus respectivas jurisdicciones el control de los niños que carezcan de hogar o se encuentren en situación de desamparo.

De acuerdo con este registro se adoptarán los planes y programas que permitan su educación y formación conforme a lo previsto en el artículo anterior.

Para este registro, los alcaldes en coordinación con el Instituto Colombiano de Bienestar

Familiar y las demás autoridades encargadas de la protección de la niñez establecerán los mecanismos que permitan colocar bajo amparo legal a los niños que practiquen la vagancia, o sean utilizados por fines de mendicidad y en general a quienes carezcan de hogar o de una persona responsable que vele por su educación y formación.

En estos eventos, será obligación del Estado proporcionar la asistencia legal y de formación que el menor requiera.

Artículo 4º. El Capítulo III, intitulado: "Programa para mejorar la situación social de los desempleados", quedará así:

CAPITULO III

"Programa para mejorar la situación social de los desempleados"

Artículo 263. *Subsidio al desempleo y capacitación tecnológica.* Autorízase a las entidades territoriales para que de acuerdo con los requerimientos sociales y las posibilidades de financiación, creen planes de subsidio al desempleo complementados con programas de capacitación tecnológica para quienes carezcan de trabajo en sus respectivas jurisdicciones y cumplan los requisitos de capacitación o readaptación laboral que fueren necesarios. Tendrán prelación para la inclusión en estos planes y programas: los discapacitados, las viudas, las mujeres separadas y en general, las que sean cabeza de hogar.

El subsidio de que trata este artículo se otorgará por un término máximo de seis (6) meses, excepto, que el beneficiario demande una mayor capacitación laboral. Será cofinanciado con recursos de la Nación y las entidades territoriales.

Para este fin se incluirán dentro de los planes de desarrollo los programas correspondientes y anualmente en el presupuesto de rentas y gastos, se asignarán las apropiaciones que permitan la ejecución de estos planes y programas. Los recursos provenientes de la Nación y los departamentos para estos programas se asignarán previa concertación, en proporción a la partidas que para este fin destinen los distritos y municipios, de acuerdo con la reglamentación que para el caso establezca el Gobierno Nacional.

Artículo 263A. *Participación en los planes de capacitación tecnológica.* La implementación de los planes de capacitación tecnológica a los desempleados de los distintos distritos o municipios se hará con la colaboración del SENA y demás entidades que cumplan funciones en esta materia.

La ciudadanía podrá incorporarse a estos proyectos mediante las organizaciones no gubernamentales que se establezcan para este fin. Las autoridades deberán prestar su concurso para facilitar la organización y funcionamiento de estas entidades.

Las organizaciones de los pensionados podrán crear programas de capacitación tecnológica para desempleados, vinculados a sus afiliados con

experiencia en las distintas áreas de capacitación o formación laboral. Será obligación de las autoridades facilitar a los pensionados su vinculación a estos programas a fin de que puedan aportar su capacidad y experiencia a los mismos.

El Gobierno Nacional dictará medidas orientadas a incentivar la participación de la empresa privada en la formación de microempresas satélites con grupos de desempleados. Para este fin se podrán establecer incentivos de orden tributario, conjuntamente con las entidades territoriales en lo que fuere de su competencia.

Artículo 263B. *Subsidio microempresarial.* La Nación conjuntamente con las entidades territoriales, podrá crear y cofinanciar un subsidio con destino a la organización o formación de nuevas microempresas que favorezcan a quienes han recibido la capacitación tecnológica y laboral de que tratan los artículos anteriores.

Este subsidio será hasta de cincuenta (50) salarios mínimos legales mensuales, que tendrá como destinación la adquisición de maquinaria, herramientas y en general, implementos necesarios para poner en marcha las nuevas microempresas beneficiarias. La administración, manejo y la regulación de este subsidio se asimilará al de la vivienda de interés social. Tendrán prelación para la adjudicación de este subsidio: los discapacitados, así como las viudas, mujeres separadas y en general, las que sean cabeza de hogar, siempre que cumplan los requisitos para tener derecho al mismo.

El Gobierno Nacional dictará las medidas que estime conducentes a fin de promover el desarrollo de este subsidio y determinará la participación de la Nación y las entidades territoriales en el mismo. De igual modo, se podrán dictar disposiciones encaminadas a estimular la asociación de las microempresas para promover su inducción al campo de la mediana y pequeña industria".

Artículo 5º. La presente ley rige a partir de su fecha de publicación.

Proyecto de ley presentado a la consideración del honorable Senado de la República por:

Gabriel Camargo Salamanca,
Senador.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Señor Presidente y honorables Senadores:

De manera comedida me permito presentar a la consideración de la honorable Corporación el proyecto de ley: "Por la cual se modifica y adiciona el Libro Cuarto de la Ley 100 de 1993". Para señalar la conveniencia del proyecto, procede anotar:

Antecedentes

La Ley 100 de 1993 regula una de las materias más importantes para el país, como es la Seguridad Social. Al examinarse su contenido se concluye que para que la misma responda a los reales alcances y expectativas que se despen-

den de su título, es necesario incluir dentro de su desarrollo materias fundamentales como las que tienen que ver con el trabajo, la vivienda, educación, recreación, etc., y no limitarse exclusivamente al régimen pensional y la salud como lo hace la ley vigente.

En efecto, la Ley 100 de 1993 desarrolla los siguientes temas:

a) El Libro Primero, está dedicado a la regulación del sistema general de pensiones;

b) El Libro Segundo, se ocupa del sistema general de Seguridad Social en materia de salud;

c) El Libro Tercero, del sistema general de riesgos profesionales (invalidez por accidentes de trabajo y enfermedad profesional);

d) El Libro Cuarto, de los servicios sociales complementarios, que en concreto implementa programas encaminados a proteger la tercera edad;

e) El Libro Quinto se denomina "Disposiciones finales" y se ocupa de los aspectos presupuestales.

Observaciones

Al reflexionar sobre los cinco (5) libros de la Ley 100 de 1993; así como en su título se piensa que la misma recoge y desarrolla todo lo relacionado con la Seguridad Social. Sin embargo, no es así ya que se limita a implementar el régimen pensional y la salud. quedan al margen materias sustanciales a la Seguridad Social como son las relacionadas con el trabajo y la generación de empleo, vivienda, educación, recreación, etc.

Se estima como esencial dentro del marco de la ley de Seguridad Social el que la misma se ocupe del trabajo y la generación de empleo. Es evidente, que si no hay trabajo, no habrá ingresos económicos para los hogares y estaremos fallando en el elemento más importante dentro de la concepción de la Seguridad Social.

La salud y la educación que son los elementos que siguen en importancia al del trabajo, no pueden financiarse exclusivamente con los recursos oficiales. Hay necesidad de acudir a la colaboración de los trabajadores, para que aporten parte de sus ingresos salariales con miras a reforzar la inversión del Estado. Este último, por sí solo no puede satisfacer la carga que demanda el costo de estos servicios.

La misma Ley 100 de 1993 está soportando la financiación, tanto del régimen pensional como de la salud (Libros I y II), en las deducciones que se les impone a los trabajadores. Es un hecho, que estos últimos son los que en general responden por dicha carga.

La solidaridad social de que trata la ley que se comenta, deriva de los descuentos que se hacen al salario de los trabajadores. Bajo esta premisa, si no se incentiva la fuente generadora de estos recursos que es el trabajo los programas previstos en la Ley de Seguridad Social se verían seriamente afectados. Si no hay trabajo, es cierto

que no podrá existir régimen pensional y por ende, queda sin piso el principio pregonado en la ley respecto a ampliar la cobertura pensional a todos los colombianos.

Reformas propuestas sobre el Libro IV

Sobre el particular conviene anotar:

1. El Libro IV de la Ley 100 de 1993 se refiere a los "Servicios sociales complementarios" y regula lo relacionado con la tercera edad, fundamentalmente.

Se pretende establecer el subsidio de desempleo, pero su creación y la responsabilidad que deriva de su costo, se traslada a las entidades territoriales. Vale decir, la Nación se margina del problema más grave que tiene el país como es el del desempleo.

El artículo 263 de la Ley 100 de 1993 establece en lo pertinente:

"Artículo 263:...

2. La reforma que se proyecta busca implementar dos capítulos nuevos referidos, el primero, a la protección de la niñez desamparada y el segundo a un programa para mejorar la situación social de los desempleados.

3. Respecto al nuevo capítulo que se introduce (como Capítulo II), se implementa un programa de protección a la niñez desamparada. Lo anterior en razón a que lo determinante en el Libro IV vigente, es el programa sobre la tercera edad. Entendemos que es conveniente y saludable para el país, atender a las personas que han llegado a la mayor edad y que carecen de recursos económicos para sostenerse.

Sin embargo, se considera que la Ley de Seguridad Social no puede marginar de sus efectos o dejar de lado la atención de la niñez desamparada, que constituye la nueva generación del país.

La tercera edad representa el presente y pasado del país. La niñez y la juventud, el futuro. Bajo esta circunstancia, no podemos concebir una Ley de Seguridad Social que se olvide de quienes serán la Nueva Nación.

Como la ley vigente omitió regular esta materia, debemos subsanar el vacío y a este objetivo apunta la reforma propuesta ya que no podemos continuar auspicando el desarrollo de una niñez y juventud dedicadas a la vagancia, al vicio, a la drogadicción, a la delincuencia, etc., para culminar en lo que podría denominarse la generación del sicariato, que tanto daño ha hecho al país.

4. En las actuales condiciones de abandono en el que crece y se forma nuestra niñez y juventud, es evidente que no se podrá augurar un futuro promisorio para el país. Si realmente queremos darle un giro a ese futuro incierto que se proyecta con la actual juventud, habrá que ocuparnos seriamente del programa social que presenta la niñez desamparada.

Corresponde al Estado asumir una posición seria y responsable frente a esta situación o de lo

contrario, habrá que asumir las consecuencias que para Colombia conllevará la nueva generación que está en desarrollo.

A nadie escapa que el panorama que avisoramos es desconsolador habida cuenta a que nuestra juventud se desenvuelve en un medio adverso, no propicio a su formación y educación adecuadas. En general, puede apreciarse que la mayor parte de la población juvenil crece bajo condiciones de total abandono y que regularmente para lograr subsistir debe acudir a la delincuencia menor. Aquí inicia su práctica y hace su escuela para culminar cometiendo delitos cada día de mayor gravedad, en la medida que acumula una mejor experiencia.

Este es el escenario normal y regular en el que se mueve nuestra niñez y juventud. Si no cambiamos estas condiciones, se reitera, el futuro del país será cada día más incierto y preocupante. Toda inversión que se haga en materia de seguridad ciudadana, carece de sentido si no invertimos primero en nuestra niñez y juventud.

5. Finalmente, se introduce un tercer capítulo al Libro IV de la Ley 100, que se denomina "Programa para mejorar la situación social de los desempleados".

Este tercer capítulo, desarrolla el tema relacionado con el subsidio al desempleo y los complementa con el de la capacitación tecnológica. No se concibe que el Estado otorgue un subsidio al desempleado, pero que a su vez, no se busque una solución a lo que constituye la causa de ese desempleo. Por esta razón, quien recibe el subsidio debe capacitarse tecnológicamente para que pueda asumir una actividad laboral útil.

De igual modo, se implementa un subsidio adicional para quienes reciben la capacitación tecnológica, que está referido a la formación microempresarial.

Vale decir, que el desempleado que se ha capacitado tecnológicamente, de igual modo puede recibir del Estado una colaboración complementaria materializada en un subsidio, para que pueda iniciar su propia microempresa.

Estos subsidios se asimilan dentro de su regulación a la experiencia que se tiene con el subsidio para vivienda de interés social. De este modo, se ejerce control sobre el beneficiario y el adecuado uso del subsidio.

Cordialmente,

Gabriel Camargo Salamanca,
Senador de la República.

Agosto 19 de 1995

SENADO DE LA REPUBLICA
SECRETARIA GENERAL
TRAMITACION DE LEYES

Santafé de Bogotá, septiembre 19 de 1995

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 112 de 1995, "por la cual se modifica y adiciona el Libro Cuarto de la Ley

100 de 1993", me permito pasar a su Despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante la Secretaría General. La materia de qué trata el mencionado proyecto de ley es de competencia de la Comisión Séptima Constitucional Permanente.

Pedro Pumarejo Vega,

Secretario General

Honorable Senado de la República.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE
SENADO DE LA REPUBLICA

Septiembre 19 de 1995.

De conformidad con el informe de la Secretaría General, dése por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Séptima Constitucional Permanente, para lo cual se harán las anotaciones de rigor y se enviará copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la Gaceta Legislativa del Congreso.

Cumplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Julio César Guerra Tulena.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

PROYECTO DE LEY NUMERO 113 DE 1995 SENADO

"por la cual se hacen regulaciones para evitar que en general, se traslade al ciudadano el cumplimiento de la función pública de liquidar sus impuestos. Se protege a los contribuyentes de menores recursos económicos que regularmente carecen de los conocimientos y medios técnicos para cumplir esta función".

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

CAPITULO I

Aspecto general y liquidación de impuestos

Artículo 1º. *Objeto.* La presente ley tiene como fin propiciar la adopción de mecanismos que comprometan a la administración en sus distintos órdenes con el deber de cumplir, directamente, la función de liquidar los impuestos y contribuciones de los administrados a fin de procurar que solamente se traslade al ciudadano esa obligación solo en los eventos estrictamente necesarios.

En el último caso, se dispondrá la debida asesoría para los contribuyentes de escasos recursos económicos que no puedan pagar asesores para cumplir esa labor.

Artículo 2º. *Deber de liquidar los impuestos y contribuciones, especialmente el impuesto predial.* Corresponde a la administración como regla general, tanto en el orden nacional como de las entidades territoriales, cumplir la función pública de liquidar los impuestos y contribuciones de los ciudadanos. Esta función no podrá

trasladarse al contribuyente excepto en aquellos eventos que expresamente determine la ley, ordenanzas o acuerdos distritales o municipales.

Las Asambleas Departamentales, los Concejos Distritales o Municipales, según el caso, establecerán en sus respectivas entidades territoriales los eventos en los cuales el contribuyente deba hacer su propia liquidación privada.

En ningún evento, se podrá trasladar al ciudadano la función pública de liquidar los impuestos, cuando se trate de aquéllos cuya base gravable la determine el valor del bien, como en el caso del impuesto predial; vehículos automotores, etc.

Artículo 3º. *El ciudadano no está obligado a cumplir la función de liquidador de impuestos.* Salvo las excepciones que expresamente determine la ley para los impuestos nacionales y las que establezcan para los impuestos de las entidades territoriales las Asambleas Departamentales, Concejos Distritales y Municipales, según el caso, no se podrá trasladar al ciudadano la función pública de liquidar los impuestos o contribuciones.

La función de liquidar los impuestos, tasas y contribuciones corresponderá como norma general a los funcionarios públicos capacitados para ese fin.

Artículo 4º. *Mínimo de requisitos.* Cuando corresponda al contribuyente la liquidación de su impuesto, se deben limitar al mínimo los requisitos y no se podrán exigir operaciones que rebasen la comprensión normal del ciudadano.

Tampoco se podrá imponer el diligenciamiento de formularios complicados o de difícil entendimiento para el ciudadano común.

Cuando se trata de diligenciar formularios, éstos deberán ser sencillos, prácticos, precisos y claros. En los mismos formularios se deberán suministrar todas las instrucciones para su diligenciamiento por el ciudadano normal que no puede acceder o pagar asesorías técnicas.

Artículo 5º. *Obligación de liquidar el impuesto predial.* Corresponde a la Administración Distrital o Municipal la obligación de liquidar el impuesto predial. En ningún caso se podrá trasladar esta función al contribuyente de los estratos 1, 2 y 3.

Artículo 6º. *Obligación de liquidar los impuestos sobre vehículos automotores.* Corresponde a la administración como regla general, la obligación de liquidar los impuestos que recaigan sobre los vehículos automotores. En ningún caso se podrá trasladar esta función a personas de escasos recursos económicos que sean propietarias de un solo vehículo automotor y manifiesten a la administración no estar en capacidad de efectuar la respectiva liquidación privada.

Artículo 7º. *Autoavalúo.* Cuando la base gravable del impuesto provenga o derive del valor del bien objeto del mismo, como en el caso de la propiedad raíz o de los vehículos automotores

y la administración no pueda cumplir oportunamente la función de practicar el avalúo respectivo, podrá permitir que el ciudadano, a título de colaboración, contribuya señalando el valor del inmueble, de su vehículo o del bien que corresponda.

En estos casos, no se podrán imponer sanciones al ciudadano habida cuenta a que su gestión se hace a título de colaboración, especialmente, si se trata de contribuyentes de escasos recursos económicos o que residan en sectores de estratos 1, 2 y 3. La administración queda en libertad de practicar el avalúo, si lo considera necesario.

CAPITULO II

Mecanismos para determinar el incremento o reajuste de los impuestos que tienen como base gravable el valor de un bien. Se protege a contribuyentes de escasos recursos económicos

Artículo 8º. *Fijación del impuesto y sus incrementos.* Cuando la base gravable del impuesto provenga del valor de un bien, el monto del impuesto respectivo se establecerá, por la primera vez, practicando el correspondiente avalúo a dicho bien. El avalúo correspondiente, será la base para fijar el impuesto inicial. Para los años subsiguientes, el incremento o reajuste de este impuesto, se cumplirá tomando como base el mismo porcentaje en el que se incrementa para el correspondiente año el salario mínimo legal mensual, siempre que el interesado reúna uno de los siguientes requisitos:

1. *Bienes inmuebles.* Tener solo un inmueble y que su valor comercial no sea superior a los trescientos (300) salarios mínimos legales mensuales o que el respectivo predio esté ubicado en un sector de estrato 1, 2 o 3.

2. *Vehículos automotores.* Tener sólo un vehículo automotor y que éste no tenga un valor superior a los cien (100) salarios mínimos legales mensuales.

Artículo 9º. *Personas cuya fuente principal de ingresos derive del salario mínimo o de honorarios.* Los efectos del artículo anterior se extenderán igualmente a los bienes de aquellas personas naturales que demuestren que su fuente principal de ingresos proviene de una pensión, un salario o de honorarios por el ejercicio de una profesión liberal.

Para todos los eventos, los ingresos por salario, pensión y honorarios, no podrán exceder el monto correspondiente a cinco salarios mínimos, en promedio mensual. Igual tratamiento recibirán los discapacitados.

Los interesados, en calidad de propietarios o poseedores del bien, harán conocer oportunamente de la administración su respectiva situación y solicitarán que se les liquide para cada año el incremento del impuesto aplicando el porcentaje en el que se reajuste el salario mínimo legal.

La solicitud pertinente no requerirá formalidad alguna. Se acompañará a la misma certifica-

ción de que se devenga salario. Para los honorarios, en el caso de no poderse allegar la prueba documental pertinente, bastará señalar el monto de los honorarios percibidos en el respectivo año. Esta manifestación se entenderá hecha bajo la gravedad del juramento.

No será necesario renovar cada año la solicitud, si la situación jurídica del bien o del interesado permanece igual a la del año anterior.

Parágrafo. Lo previsto en este artículo rige con relación a la determinación o fijación del monto en materia de impuestos nacionales. Con relación a los de las entidades territoriales, las Asambleas, Concejos Distritales y Municipales establecerán lo que corresponda, de acuerdo con sus competencias.

Artículo 10. *Pensionados y desempleados.* Situación similar a la prevista en el artículo anterior se aplicará con relación a los propietarios o poseedores de bienes cuyo titular reciba pensión de jubilación, invalidez o vejez inferior a cinco salarios mínimos legales mensuales; o se encuentre desempleado. En este último caso, el interesado manifestará en su solicitud a que se encuentra en esa situación.

Las entidades territoriales determinarán de acuerdo con sus competencias, lo que corresponda en materia de sus propios impuestos.

Artículo 11. *Distrito Capital.* Los efectos de esta ley se aplicarán también al Distrito Capital de Santafé de Bogotá.

CAPITULO III

Facilidades para el pago de los impuestos

Artículo 12. *Comunicación oportuna de la liquidación.* Efectuada la liquidación por la administración, se enviará por correo copia de la misma al interesado para su pago oportuno. La comunicación correspondiente deberá remitirse con una anticipación no menor a dos meses, respecto de la fecha del vencimiento del pago.

Artículo 13. *Reclamación.* El interesado podrá impugnar la liquidación del impuesto o contribución dentro del mes siguiente a la fecha del recibo de la misma.

La reclamación no requerirá de formalidades especiales. Bastará al ciudadano o interesado remitir un escrito a la autoridad competente. En este escrito se hará conocer el motivo de la inconformidad y se formulará la solicitud de lo que desea el contribuyente. Dentro del mes siguiente, la administración deberá dar respuesta a la reclamación.

Si no hay respuesta oportuna, se entenderá agotada la vía gubernativa, sin perjuicio de la acción disciplinaria que corresponda por la omisión de la administración.

Artículo 14. *Pago en bancos.* La administración deberá facilitar al ciudadano el pago de sus impuestos o contribuciones para lo cual podrá establecer las dependencias que estime condu-

centes y en general, contratar con los bancos o entidades financieras el recibo de estos pagos.

Artículo 15. *Incentivos.* La administración podrá, en cada caso, establecer estímulos especiales para motivar al ciudadano a pagar oportunamente sus impuestos o contribuciones. Estos incentivos podrán consistir en una rebaja parcial de intereses y en general, lo que estime conveniente la autoridad competente.

CAPITULO IV

Sanciones disciplinarias y vigencia

Artículo 16. *Aspecto disciplinario.* Los servidores públicos que infrinjan lo previsto en esta ley serán sancionados por la primera vez, con una suspensión hasta de treinta (30) días y en caso de reincidencia, con suspensión en el cargo hasta por noventa (90) días o la destitución según la gravedad de la falta.

Se entenderá por falta grave que conllevará la destitución del funcionario responsable, el omitir la liquidación del impuesto o contribución cuando corresponda hacerlo a la administración.

Artículo 17. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

El presente proyecto de ley se presenta a consideración de la honorable Corporación por:

Gabriel Camargo Salamanca,
Senador de la República.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Señor Presidente y honorables Senadores:

De manera comedida me permito presentar a la consideración de la honorable Corporación el proyecto de ley: "Por la cual se hacen regulaciones para evitar que en general, se traslade al ciudadano el cumplimiento de la función pública de liquidar sus impuestos. Se protege a los contribuyentes de menores recursos económicos que regularmente carecen de los conocimientos y medios técnicos para cumplir esta función". Para establecer la conveniencia de este proyecto, se anota:

Antecedentes

Actualmente estamos observando que la mayor parte de las administraciones locales y regionales están trasladando al contribuyente la obligación de liquidar sus propios impuestos. Esta práctica incuestionablemente afecta con mayor rigor a los contribuyentes de escasos recursos económicos que por sus conocimientos se sabe no son personas especializadas en materia tributaria y por esta circunstancia son las personas más vulnerables a incurrir en equívocos o en la no elaboración formal de su declaración privada.

Se hace entonces necesario establecer mecanismos que permitan proteger a estos ciudadanos, bien sea mediante la adopción de formularios sencillos y comprensibles de acuerdo con su nivel de capacitación o promoviendo que la administración cumpla con el deber de hacer la respectiva liquidación.

Consideraciones adicionales

En la generalidad sabemos que la ciudadanía no recibe con agrado las imposiciones que se le hacen en materia tributaria. Existe recelo y temor ante esta temática. Complementariamente, el contribuyente se muestra apático o desmotivado para cumplir su deber ciudadano de pagar sus impuestos, si a esta situación personal que es de conocimiento público, le acondicionamos nuevas cargas como la de liquidar sus propios impuestos, necesariamente se creará un ambiente más negativo en torno al cumplimiento de esta obligación.

Los ciudadanos de menores recursos económicos, por su mismo nivel de capacitación que es limitado no está en condiciones de diligenciar formularios complicados y se le somete en consecuencia a recurrir a asesores tributarios con lo cual se le recarga el costo de sus impuestos y se les expone a sanciones innecesarias.

Lo conveniente en estos casos es procurar que la administración que tiene empleados capacitados en la materia cumplan la respectiva función, al menos, cuando se trate de liquidar impuestos de ciudadanos que residen en los estratos sociales 1, 2 y 3. Esto último es elemental, ya que por norma general estos ciudadanos carecen de los conocimientos tributarios para efectuar su propia liquidación privada.

Se estima que la administración debe facilitar al ciudadano el cumplimiento de estos deberes y no establecerle nuevas cargas como la que se pretende subsanar con este proyecto de ley.

Honorables Senadores,

Gabriel Camargo Salamanca,
Senador de la República.

SENADO DE LA REPUBLICA

SECRETARIA GENERAL

TRAMITACION DE LEYES

Santafé de Bogotá, D. C., septiembre 19 de 1995

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 113 de 1995, "por la cual se hacen regulaciones para evitar que en general, se traslade al ciudadano el cumplimiento de la función pública de liquidar sus impuestos, se protege a los contribuyentes de menores recursos económicos que regularmente carecen de los conocimientos y medios técnicos para cumplir esta función". Me permito pasar a su Despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado proyecto es de competencia de la Comisión Tercera Constitucional Permanente.

Pedro Pumarejo Vega,

Secretario General

Honorable Senado de la República.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO DE LA REPUBLICA

Septiembre 19 de 1995

De conformidad con el informe de la Secretaría General, dése por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Tercera Constitucional Permanente, para lo cual se harán las anotaciones de rigor y se enviará copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la Gaceta Legislativa del Congreso.

Cumplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Julio César Guerra Tulena.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

PROYECTO DE LEY NUMERO 114 DE 1995 SENADO

"por la cual se modifica parcialmente la Ley 50 de 1990, en relación con los Fondos de Cesantía de los Trabajadores y la Ley 100 de 1993 respecto de los Fondos de Pensiones, para establecer nuevas alternativas orientadas al fortalecimiento de la microempresa, la construcción de vivienda y el cumplimiento de otros fines sociales".

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

CAPITULO I

Modificaciones a la Ley 50 de 1990, en materia de los Fondos de Cesantías.

Artículo 1º. Modifícase el artículo 99, en sus ordinales 1º y 3º de la Ley 50 de 1990. En consecuencia, las características de los ordinales que se modifican, quedarán así:

"Artículo 99..."

1ª. Dentro de los diez (10) primeros días de cada mes el empleador hará la liquidación del auxilio de cesantía por el mes anterior o por fracción correspondiente a los días trabajados, sin perjuicio de la cesantía que deba pagarse en fecha diferente por la terminación de la relación laboral.

Se modifica para los fines de esta ley el sistema de la liquidación anual, que se sustituye por el de la liquidación mensual, para buscar una mayor equidad y justicia con el trabajador al anticiparse la periodicidad de la liquidación de esta prestación para procurar un mejor rendimiento económico.

3ª. El valor liquidado por concepto de la cesantía se consignará antes del día diez (10) del mes siguiente a la causación, en cuenta individual a nombre del trabajador en el Fondo de Cesantías que él mismo elija. El empleador que incumpla el plazo señalado, deberá pagar como indemnización a favor del trabajador un (1) día de salario por cada día de retardo".

Artículo 2º. Derógase el ordinal segundo del artículo 99 de la Ley 50 de 1990.

Artículo 3º. Adiciónase el artículo 99 de la Ley 50 de 1990, con tres nuevos ordinales que corresponderán al séptimo, octavo y noveno, por lo cual el que aparece de último en la ley que se modifica mantendrá ese orden pero como ordinal décimo. Los nuevos ordinales, son del siguiente tenor:

“Artículo 99...”

7ª. Con el fin de garantizar la pluralidad de alternativas a los trabajadores, adicionalmente a los Fondos y Administradoras existentes conforme a la ley que se modifica, se podrán crear nuevos Fondos de Cesantías que tengan como objetivo cumplir fines de orden social en beneficio directo de los trabajadores o de la comunidad. Los actuales Fondos y sus Administradoras podrán transformarse o asumir también el ejercicio de funciones de esta naturaleza.

Para este propósito se podrán crear Fondos y Administradoras que tengan como objetivo la construcción de vivienda; de financiamiento y fortalecimiento de la microempresa; para la prestación de servicios de salud y en general, los que tengan como objeto promover nuevas fuentes de trabajo o implementar la prestación de servicios a sus afiliados.

El Gobierno Nacional reglamentará lo relacionado con la organización y funcionamiento de estos Fondos y sus entidades administradoras.

8ª. Los Fondos y las entidades Administradoras que se constituyan para la construcción de vivienda, tendrán adicionalmente las siguientes características y prerrogativas:

a) Realizarán o promoverán la construcción de planes de vivienda de interés social, como de mayor valor. Para este fin tendrán en cuenta los requerimientos de los trabajadores afiliados;

b) Cuando se trate de vivienda de interés social la cuota inicial será, mínimo, del diez por ciento (10%) del valor total de la vivienda. El saldo se financiará a quince (15) o más años, de acuerdo con la concertación entre el Fondo y los trabajadores afiliados.

Para la amortización de este saldo se aportará al fondo una vez se entregue la vivienda, la liquidación que mensualmente se consigna al trabajador por concepto de cesantía y adicionalmente, como mínimo, una suma igual que el adjudicatario de la vivienda se obliga a pagar directamente. En los estatutos o en el reglamento de la entidad Administradora se determinará lo relacionado con los plazos y forma de amortización de la obligación según las regulaciones de esta ley y las que expida el Gobierno Nacional;

c) En la adjudicación del subsidio del Inurbe para los planes de vivienda de interés social, tendrán prioridad los programas de los Fondos;

d) La vivienda de interés social tendrá prelación sobre los demás programas de construcción;

e) Cuando se trate de vivienda distinta a la de interés social, el trabajador deberá cumplir las

condiciones y requisitos que se establezcan en el reglamento del Fondo, para su adjudicación y forma de pago;

f) En todos los casos, el plazo de financiación para amortizar el saldo del costo de la vivienda, será mínimo de quince (15) años;

g) El Gobierno Nacional reglamentará todo lo relacionado con el desarrollo de estos Fondos.

9ª. Los Fondos de Financiación y Fortalecimiento de la Microempresa, tendrán como finalidad estimular la formación de microempresas en general; así como de las que proyecten con el carácter de microempresas satélites, que tengan como objeto la producción de bienes o elementos con destino a empresas que los requieran, para complementar su actividad.

El Gobierno Nacional reglamentará el desarrollo de estas nuevas características y podrá establecer incentivos especiales para facilitar el objeto social de estos Fondos y sus Administradoras.

Artículo 4º. Adiciónase el artículo 101 de la Ley 50 de 1990, con dos nuevos incisos, que se ubicarán dentro de la respectiva norma como incisos segundo y tercero. Estos incisos son del siguiente tenor:

“Artículo 101...”

Para los fines del inciso anterior la Comisión Nacional de Valores al determinar las condiciones y límites para la inversión de los recursos de los Fondos de Cesantía por parte de las Sociedades Administradoras, tendrá el mayor cuidado de garantizar que se cumpla el objeto del fondo, especialmente, en los orientados que la inversión determinada a las formación y fortalecimiento de microempresas para incentivar el trabajo independiente y los de la construcción de vivienda destinada a los trabajadores afiliados.

La Comisión Nacional de Valores en las condiciones anteriores, deberá velar porque se cumplan estrictamente las características que regulan los Fondos de Cesantía y a que se refiere el artículo 99 de la Ley 50 de 1990, con las adiciones y modificaciones de esta ley.

Artículo 5º. Modifícase el numeral 2º, el artículo 102 de la Ley 50 de 1990, que quedará así:

“Artículo 102...”

2. En los eventos en que la legislación vigente autoriza la liquidación y pago de cesantía durante la vigencia del contrato de trabajo, especialmente cuando se trate de la adquisición, reparación y/o mejoramiento de la vivienda. El valor de la liquidación respectiva se descontará del saldo del trabajador desde la fecha de la entrega efectiva.

Artículo 6º. Introdúcese un nuevo inciso al artículo 105 de la Ley 50 de 1990. El nuevo inciso es del siguiente tenor:

“Artículo 105...”

Se exceptúan de lo previsto en el inciso anterior las Sociedades Administradoras de Fondos destinados a la construcción de vivienda, por cuanto que los recursos captados se invertirán prioritariamente en el objeto del Fondo.

CAPITULO II

Modificaciones a la Ley 100 de 1993, en relación con los Fondos de Pensiones y las entidades Administradoras.

Artículo 7º. Modifícase el literal e), del artículo 60 de la Ley 100 de 1993, el que quedará así:

“Artículo 60...”

e) Las entidades Administradoras deberán garantizar una rentabilidad mínima del Fondo de Pensiones y/o Cesantías que administran.

Sin perjuicio de esta rentabilidad y las garantías correspondientes, las administradoras deberán buscar que los recursos captados cumplan fines sociales que beneficien a sus afiliados o a la comunidad dentro de sus proyecciones de inversión. Para este fin se podrá orientar esta inversión a la construcción de vivienda o a la promoción y fortalecimiento de la microempresa y en general, las encaminadas a garantizar una pluralidad de alternativas y beneficio social como se ha previsto en esta ley respecto a las modificaciones a la Ley 50 de 1990.

Artículo 8º. Adiciónase el artículo 90 de la Ley 100 de 1993 con un párrafo, que es del siguiente tenor:

“Artículo 90...”

Parágrafo. Se podrán constituir sociedades Administradoras de los Fondos de Pensiones y/o Cesantías que tengan como objeto principal la construcción de vivienda o el fortalecimiento de la microempresa; la prestación de servicios de salud y otros fines sociales.

Para cumplir este objetivo se tomarán en cuenta las previsiones consagradas en los artículos anteriores de esta ley respecto a la creación, organización y funcionamiento de estas entidades.

Artículo 9º. Modifícase el párrafo del artículo 98 de la Ley 100 de 1993, el que quedará así:

“Artículo 98...”

Parágrafo. Las sociedades que administren Fondos de Pensiones y de Cesantías tendrán en total tres (3) representantes de sus afiliados, elegidos por los mismos.

Artículo 10. Adiciónase el artículo 100 de la Ley 100 de 1993, con un nuevo inciso, que se ubicará como inciso segundo. El nuevo inciso es del siguiente tenor:

“Artículo 100...”

La inversión de que trata el inciso anterior deberá como regla general proyectarse de modo que los recursos captados por los Fondos de Pensiones y/o Cesantías cumplan una finalidad

social en beneficio de sus afiliados o la comunidad, especialmente, en el orden de la construcción de vivienda o la generación de nuevas fuentes de trabajo a través de la microempresa.

CAPITULO III

Disposiciones comunes

Artículo 11. Los Fondos de que tratan las Leyes 50 de 1990 y 100 de 1993 podrán captar simultáneamente los recursos provenientes del auxilio de cesantías y del régimen pensional de los trabajadores. En estos eventos, los respectivos fondos se denominarán: "Fondos de Pensiones y de Cesantía".

Artículo 12. Para los efectos del artículo anterior, las sociedades Administradoras deberán adecuar sus estatutos a las regulaciones de las Leyes 50 de 1990 y 100 de 1993 si los respectivos fondos administrados perciben los recursos derivados de la cesantía y las pensiones.

Artículo 13. Serán inembargables las sumas consignadas a los fondos en la cuenta individual de los trabajadores, salvo los depósitos voluntarios de sus afiliados.

Artículo 14. Las entidades administradoras de los fondos deberán organizar una dependencia con el fin de administrar mediante la figura jurídica de la anticrisis las viviendas construidas o financiadas con recursos del fondo, a fin de proteger a la familia del afiliado o beneficiario de la vivienda, cuando el mismo no cumpla adecuadamente sus obligaciones de amortización.

En el reglamento o estatutos de la entidad administradora se establecerá todo lo relacionado con la organización y funcionamiento de esta dependencia.

Artículo 15. El Gobierno Nacional expedirá, en general, las normas complementarias que fueren necesarias para garantizar la organización y funcionamiento de los fondos y sus administradoras.

Artículo 16. Dentro de los programas de vivienda y de promoción de la microempresa establecidos por los Fondos de Pensiones y/o Cesantías, tendrán prelación para ser beneficiarios los discapacitados afiliados.

Artículo 17. La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Proyecto de ley presentado a la consideración del honorable Senado de la República por:

Gabriel Camargo Salamanca,
Senador de la República.

EXPOSICION DE MOTIVOS

El proyecto de ley que ponemos a consideración del Congreso de la República tiene como finalidad primordial el desarrollo de la Constitución en sus aspectos primordiales de bienestar social, Seguridad Social y derecho a la virtud digna de que gozamos todos los colombianos.

Una de las directrices prioritarias que motivó la creación de una nueva Carta Política fue la necesidad de crear un Estado Social de Derecho como se indica en el artículo 1º. (Artículo 1º Constitución Política: "Colombia es un Estado Social de Derecho..."); no simplemente por cambiar el nombre adicionándole objetivos populistas, sino como razón última y prioritaria de todo el Gobierno.

Es por lo anterior que los esfuerzos y recursos estatales deben canalizarse en busca de lograr bienestar social para todos los colombianos por encima de cualquier otro aspecto relevante.

Así mismo, la Constitución en su artículo 51 dice: ("Artículo 51: ...Todos los colombianos tienen derecho a vivienda digna. El Estado fijará las condiciones necesarias para hacer efectivo este derecho y promoverá planes de vivienda de interés social, sistemas adecuados de financiación a largo plazo y formas asociativas de ejecución de estos programas de vivienda"), por lo tanto y teniendo en cuenta además el artículo 57 de la Carta que consigna: ("Artículo 57: ...La ley podrá establecer los estímulos y los medios para que los trabajadores participen en la gestión de las empresas"), es que buscamos la ampliación y complementación de la Ley 50 de 1990.

La citada ley reforma el Código Sustantivo del Trabajo y dicta otras disposiciones en materias como las cesantías, y es en este tema específico de las cesantías en el que proponemos algunos cambios:

La filosofía y la finalidad del ahorro que hacemos los colombianos en los Fondos de Cesantías, están basados en la posibilidad de adquirir una vivienda propia por parte de todos los trabajadores como medio de obtener un patrimonio y mejorar nuestro nivel y calidad de vida, pero desafortunadamente en la práctica esta circunstancia no solo no se da, sino que la brecha que impide que alcancemos este sueño es cada vez mayor.

Lo anterior debido a la diferencia desproporcional en que aumenta el costo de la vivienda al público con relación a la rentabilidad que obtenemos los colombianos por nuestras cesantías.

Según datos obtenidos en Camacol, el DANE y la Superintendencia Bancaria, podemos observar lo siguiente:

Mientras el precio de venta de vivienda al público entre marzo de 1993 y marzo de 1994 subió un 38% en Bogotá, la rentabilidad de los Fondos de Cesantías entre el 1º de octubre de 1993 y el 30 de junio de 1994 fue del 23.77%, sólo un 0.69% más alto que la variación del costo de vida para el mismo período.

Esta circunstancia nos muestra cómo se ha perdido en gran medida el poder adquisitivo de las familias ante la vivienda deseada, y por tanto se desdibuja la función primordial de las cesantías.

Por todas estas razones y teniendo en cuenta además que en los últimos dos años el precio de

vivienda en general registra un aumento del 123%, en tanto que el índice de precios al consumidor sólo un 77.5%, solicito a esta Corporación se adicione a la Ley 50 los artículos referidos que amplían y especifican el campo de acción de los fondos y posibilita la creación de nuevos fondos especialmente en las actividades de construcción de vivienda y creación de microempresas, dejando además la posibilidad de participación en otras actividades productivas.

La única intención que inspira la iniciativa que presentamos al honorable Congreso es hacerle justicia por fin a los trabajadores colombianos, dándoles la posibilidad de obtener sus mínimos derechos constitucionales y reconociéndoles el esfuerzo a su encomiable labor de desarrollo del país.

Gozamos en Colombia de una mano de obra de excelente calidad que además es muy barata con relación a otros países del hemisferio; es por lo tanto injusto e inconstitucional que no le demos a nuestros trabajadores la posibilidad de gozar de unas cesantías rentables y amplias para que ellos puedan escoger la opción que más les convenga como adquirir vivienda, participar en microempresas, o buscar un ahorro real efectivo valorizando el patrimonio.

En caso de que se realicen estas reformas, podremos ver cómo la rentabilidad de los fondos no sólo subirá ya que estarían invirtiendo en las actividades económicas con mayor proyección, solvencia y fortaleza, sino que ellos estarían directamente aportando el capital de sus afiliados a los campos de inversión que interesan específicamente a ellos, como son la vivienda y las microempresas.

Este aporte además, se realizaría mensualmente para que los trabajadores no pierdan el valor real de su dinero y poder así invertirlo directamente y cada mes en la compra de su vivienda o en la microempresa que tenga el Fondo, o en algún campo específico de aplicación.

Por último quisiera agregar que, teniendo en cuenta que el 30 de junio del año en curso el total de afiliados a los fondos era de 1.413.314 personas y el valor patrimonial de los dieciséis (16) fondos existentes era de trescientos sesenta y cinco mil doscientos cinco millones de pesos (\$365.205.000.000), con proyección al aumento, no podemos descuidar la confianza y la esperanza de todos estos colombianos que con su esfuerzo esperan la ayuda efectiva del Estado para reivindicar sus derechos mínimos y esenciales.

ANEXOS

1. Informe de la Superintendencia Bancaria, sobre el comportamiento de los Fondos de Cesantías durante el segundo trimestre de 1994.

2. Informe de Camacol sobre el precio de venta de vivienda al público.

3. Reportés de prensa escrita sobre el tema de las cesantías y su baja rentabilidad, y el costo de la construcción.

Gabriel Camargo Salamanca,
Senador.

ANEXO NUMERO 1

Informe Superintendencia Bancaria

"Comportamiento de los Fondos de Cesantías durante el segundo trimestre de 1994".

En virtud de la expedición del Decreto 740 del 11 de abril de 1994, se modificó la metodología de cálculo de la rentabilidad mínima que deben garantizar a sus afiliados las sociedades administradoras de los Fondos de Cesantía. En tal sentido, la estabilidad mínima exigida a los fondos estará ligada a la manera como se encuentre conformado su portafolio diferenciando entre títulos de renta fija y títulos de renta variable (acciones).

En lo concerniente al comportamiento de los fondos durante el primer semestre del año, se encontró que a 30 de junio de 1994 el valor patrimonial de los 16 fondos de cesantía era de \$365.205 millones, con disminución de 5.13% en el segundo trimestre. A la misma fecha, el sistema contaba con un total de 1.413.314 afiliados, de los cuales el 78.5% correspondía a forzosos y el resto compartido entre voluntarios e independientes. Si se tiene en cuenta que a 30 de junio de 1994 el sistema contaba con 1.038.982 afiliados, se advierte un crecimiento anual del 36%.

Por su parte, la rentabilidad promedio obtenida por los Fondos de Cesantía en el período de verificación comprendido entre el 1º de octubre de 1993 y el 30 de junio de 1994 fue de 23.77%, vale decir, 0.25 puntos por encima de la rentabilidad mínima verificada por la Superintendencia Bancaria para el mismo período.

Al cierre de junio de 1994 el portafolio de los Fondos de Cesantía estaba representado en un 44.9% en CDT, 35% en bonos emitidos con tasas DTF y TCC, 8.5% en TAC, al paso que un 2.1% se hallaba en títulos emitidos por el Banco de la República. Es preciso advertir que a la misma fecha del año anterior la inversión de los Fondos de Cesantía en títulos del Emisor alcanzaba cerca del 15% del portafolio, evidenciándose una recomposición del portafolio durante el último año, que a su vez es producto, en buena parte, de la drástica reducción de la oferta de papeles oficiales en el mercado y el repunte de la emisión de bonos privados.

Agosto 22 de 1995.

ANEXO NUMERO 2

Precios de venta

Fuente: Camacol Cundinamarca y DANE

En marzo de 1994, se comienza a observar una disminución en el ritmo de crecimiento en los precios de venta, al alcanzar un incremento pro-

medio del 38% en el año completo, cuando al mes de septiembre este porcentaje ascendía al 43%.

Es importante resaltar aquí que varios factores han incidido en este comportamiento, que además de obedecer a una presión de la demanda por soluciones habitacionales, están conllevando a crecimiento del orden de las anotados en los valores finales de la vivienda. En primera instancia, se debe destacar el importante crecimiento que vienen presentando los precios de los terrenos, a todo nivel y en todos los estratos de la población, lo cual sin duda viene incidiendo de manera importante en el comportamiento del precio de venta final. Se estima que en promedio los costos de los terrenos urbanizados han anotado aumentos anuales del orden del 70%.

De esta manera, sólo por mencionar algunos casos, en Ciudad Salitre, el precio del terreno al iniciarse el proyecto, se ubicaba en marzo de 1989 en \$27.000 por metro cuadrado, en agosto de 1992 ascendía a \$95.000 por metro cuadrado llegando a \$170.000 y \$200.000 por metro cuadrado en octubre de 1993 y junio de 1994, respectivamente.

En la Colina Campestre, en diciembre de 1993 el metro cuadrado de terreno tenía un valor de \$170.000, ascendiendo en marzo de 1994 a \$200.000 por metro cuadrado, con un aumento del 17% en tres meses. En la zona de Bella Suiza, en tanto que en 1991 el valor del terreno se ubicaba en \$38.000 por metro cuadrado, en 1992 era de \$75.000 por metro cuadrado, en 1993 pasó a \$120.000 por metro cuadrado y en 1994 su valor asciende a \$180.000 por metro cuadrado.

Adicionalmente, el costo de los materiales básicos, si bien ha venido disminuyendo su ritmo de crecimiento gracias a las ampliaciones efectuadas en algunas industrias y a la importación de productos, alcanzaron en el año anterior incrementos acumulados del orden del 29%, sin considerar la incidencia que en los precios finales de los materiales tienen el pago anticipado y la entrega efectiva a plazos.

Por su parte, los costos de la obra de mano, en la Capital, se ubican en niveles del 30%, cuando en años anteriores a este auge, su incremento era muy similar al del salario mínimo, superando en la actualidad cerca de seis puntos su crecimiento, situación que evidencia las importantes limitaciones que se presentan en la Capital en la disponibilidad de trabajadores no sólo para actividades especializadas sino de ayudantes y oficiales.

De otro lado, se deben contemplar los costos por derecho de conexión de servicios públicos y aumentos en la carga impositiva de las empresas.

Evolución de las ventas

A pesar de la intensa actividad edificadora adelantada, que ha conllevado a que se hayan ofrecido en el mercado cerca del doble de las unidades que se realizaban en abril de 1991, el

volumen de ventas ha sido extraordinariamente alto. De esta manera, en el período de seis meses (septiembre de 1993 - marzo de 1994) salieron al mercado 25.205 unidades, de las cuales se vendieron 20.498, representando un porcentaje del 83% el mayor alcanzado desde que se elaboran este tipo de indicadores en la Capital.

Precios de venta

Al estudiar la evolución que vienen registrando los precios de ventas de las viviendas ofrecidas en la ciudad, se observa tal como se registra en las tablas números 2.11 y 2.12, una disminución en el ritmo de crecimiento del precio promedio por metro cuadrado. De esta manera, al considerar el aumento en el año completo (marzo/93 - marzo/94) se alcanza un porcentaje de incremento del 38% cifra que disminuye en cerca de cinco puntos con relación al 44% anotado en septiembre de 1993.

Los mayores incrementos de precios siempre se registran al comenzar el año, situación que es evidente al mirar la evolución de los mismos. Así, el mayor aumento se dio en el período septiembre/92 - marzo/93 con un ascenso promedio del 24% en seis meses; al considerar el período septiembre/93 - marzo/94, este aumento es del 20%, lo que confirma la tendencia de menores ritmos de crecimiento.

Los factores que han venido incidiendo en el aumento de los precios son claramente palpables, pues además de obedecer a incrementos tanto de la obra de mano como en los materiales básicos, el mayor porcentaje está representado en la fuerte incidencia que en los mismos viene teniendo el incremento en los precios de la tierra con ritmos del orden del 70% anual, lo que ha conllevado a que el terreno urbanizado aumente de manera importante su participación en el total, dado que en el año 1991 esta incidencia oscilaba alrededor de 13% o 14% para vivienda multifamiliares y en la actualidad fácilmente podría estar ubicando en porcentaje del orden de 18 o 20%.

De otro lado, se deben considerar los costos correspondientes a impuestos, cuando al sector se le ha venido incrementando de manera importante, la carga tributaria no sólo en lo correspondiente a renta y complementarios sino en el impuesto de delineación urbana que registró a partir del mes de octubre un aumento superior al 300%, así mismo, la ampliación del cobro del IVA a los servicios también han implicado aumentos de costos para el sector.

No obstante lo anterior, el comportamiento anotado por los precios de venta en los últimos dos años, ha registrado un aumento acumulado del 123% en tanto que el índice de precios al consumidor lo ha hecho en 77.5%, lo cual puede mostrar en alguna medida la pérdida en el poder adquisitivo de las familias ante la vivienda deseada, siendo importante considerar aquí, que la demanda proveniente de los estratos medios y bajos son altamente sensibles a esta situación.

Santafé de Bogotá, D. C., septiembre 9 de 1994.
Los anteriores documentos contribuyen a ilustrar la conveniencia de tramitar el presente proyecto.

Gabriel Camargo Salamanca,
Ciudad.

SENADO DE LA REPUBLICA
SECRETARIA GENERAL
TRAMITACION DE LEYES

Santafé de Bogotá, D. C., septiembre 19 de 1995
Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 114 de 1995, "por la cual se modifica parcialmente la Ley 50 de 1990, en relación con los Fondos de Cesantía de los Trabajadores y la Ley 100 de 1993 respecto de los Fondos de Pensiones, para establecer nuevas alternativas orientadas al fortalecimiento de la microempresa, la construcción de vivienda y el cumplimiento de otros fines sociales". Me permito pasar a su Despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es de competencia de la Comisión Séptima Constitucional Permanente.

Pedro Pumarejo Vega,
Secretario General

Honorable Senado de la República.
PRESIDENCIA DEL HONORABLE
SENADO DE LA REPUBLICA

Septiembre 19 de 1995

De conformidad con el informe de la Secretaría General, dése por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Séptima Constitucional Permanente, para lo cual se harán las anotaciones de rigor y se enviará copia de la misma a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la Gaceta Legislativa del Congreso.

Cúmplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Julio César Guerra Tulena.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

PROYECTO DE LEY NUMERO 115
DE 1995 SENADO

"por la cual se crea la especialización en medicina familiar en armonía con la Ley 100 de 1993 y el documento Conpes 2750 de 1993".

Artículo 1º. A más tardar a partir de 1997, las facultades de medicina debidamente aprobadas por el Gobierno Nacional, implantarán el **Programa de Medicina Familiar** a nivel Pre-Grado mediante organización intracurricular en dos semestres a nivel de posgrado con duración de por lo menos tres (3) años académicos.

Artículo 2º. El programa de posgrado de medicina familiar a que hace referencia la presente ley deberá hacer énfasis en las áreas básicas de la Medicina: **Pediatría, Ginecoobstetricia, Medicina Interna, Salud y Urgencias, Salud Pública y Epidemiología.** Cada una de estas áreas será estudiada por períodos de un (1) semestre académico. Dicho programa de postgrado en Medicina Familiar será conducente al título de maestría (Magister) en esa especialidad y, entre los requisitos académicos que reglamente cada establecimiento educativo, será necesario que el graduado presente y apruebe un trabajo de investigación científica, cuyos parámetros de diseño serán precisados por la respectiva institución académica.

Parágrafo. Será requisito *sine qua non* de ingreso a la especialización de que trata el presente artículo el reunir los requisitos exigidos por el Ministerio de Salud para la acreditación de profesionales de la salud.

Artículo 3º. El Ministerio de Salud y las instancias y organismos legalmente constituidos al fin de que trata este artículo, reglamentarán lo pertinente para que se dé preferencia en la contratación de los especialistas sobre cuya formación versa esta ley, en las entidades prestadoras de servicios de salud y en las Direcciones Territoriales de Salud.

Artículo 4º. Las entidades públicas a cuyo servicio y para cuyo objeto se encuentran vinculados en planta médicos generales, incluirán en sus presupuestos las partidas necesarias para atender los programas de capacitación que demandare dicha planta y poder así ordenar debidamente la respectivas comisiones de estudio que de aquellos se deriven.

Artículo 5º. Los médicos generales que, como efecto de la aplicación de la presente ley, se beneficiaren de los programas de capacitación a que se alude en el artículo precedente, deberán comprometerse contractualmente con la entidad patrocinadora a trabajar para la entidad por lo menos el doble del tiempo de la comisión de estudios.

Parágrafo. La entidad reglamentará los aspectos relevantes al propósito del desarrollo cabal de este artículo.

Artículo 6º. El Ministerio de Salud presentará los proyectos de acuerdo, ante el Consejo Nacional de Seguridad Social en Salud, que reglamenten el debido desarrollo de la presente ley.

Artículo 7º. El Ministerio de Salud organizará e implantará en estructura orgánica la dependencia de desarrollo de Medicina Familiar cuyo objetivo funcional, fundamental será formular propuestas de política pública en salud sobre esa materia y realizar su seguimiento institucional.

Artículo 8º. Esta ley deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Artículo 9º. Esta ley rige a partir de su sanción.
Presentada a consideración por,

José Name Terán.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Tanto la Constitución Política de Colombia en 1991, como la Ley 100 de 1993 que creó la nueva estructura de la seguridad social en el país, establecieron tres principios fundamentales en torno de cuyo desarrollo operativo se habría de informar, y de hecho se informan, la formulación e implantación de la política pública en salud para los colombianos. Tales principios son: El de Universalidad (objetivo de cobertura sin discriminación para todos los connacionales); el de la Atención Integral (objetivo de atención preventiva curativa sin recortes a la calidad del servicio médico prestado); y Cobertura Familiar (objetivo de cobertura en términos de definir como sujeto y objeto esencial de atención médica a la familia, como célula básica de la sociedad). La aplicación real y progresiva de la Ley 100 de 1993 no pretende caso distinto que desarrollar la praxis-orgánico-institucional de tales principios.

A ello es necesario agregar que serios estudios e investigaciones científicas, como el denominado "carga de la enfermedad en Colombia", del DPN/93, han confirmado que entre las primeras y preponderantes causas de consulta médica en nuestro país, son las que se asocian y se deben a patologías del binomio **madre-hijo**. Razones por las cuales, también a partir de la operacionalización de la Ley 100 de 1993 se configuró el denominado Plan de Atención Materno Infantil (PAMI), cuyo objetivo se centraba en procurar atención prioritaria y crea subsidios a ese grupo poblacional madre-hijo de escasos ingresos.

Es así como la confluencia de tales eventos, desarrollo de principios constitucionales y legales en materia de salud por el Estado y la realidad de los hechos de morbilidad en el binomio madre-hijo, han consolidado la impostergable necesidad de fortalecer los mecanismos que garanticen a los colombianos la prestación eficiente, eficaz y oportuna de los servicios de medicina familiar. Es por ello por lo que el proyecto de ley consagra una propuesta enderezada a mejorar, a fortalecer cualitativamente, la preparación del médico general colombiano, formado en las Facultades de Medicina del país.

Este profesional suele adquirir la condición de graduado sin haber internalizado la experiencia suficiente en intensidad y en calidad de forma tal que le permita encarar la solución de casos clínicos con un cierto grado de complejidad. Es así como, consecuentemente, el objetivo central de la propuesta tiende a promover una formación holística, proactiva, socializada, enfocada a identificación y control de riesgos para la salud.

En este orden de ideas, las facultades y escuelas de medicina del país deberán implantar, con carácter obligatorio, un programa de postgrado en **Medicina Familiar**, cuya duración

será de tres años. Tal programa apuntaría a fortalecer los conocimientos y destrezas en materia clínica que se adquieren durante la carrera, a fin de buscar el ulterior mejoramiento de la calidad de la atención en los niveles básicos de salud.

Las entidades responsables del diseño y aplicación de las políticas públicas en el sector salud, v.gr., Consejo Nacional de Salud y Seguridad Social, Ministerio de Salud, direcciones seccionales de salud, IPS, universidades, etc., promoverán y fortalecerán los mecanismos de contratación de los especialistas en medicina familiar, que se forjarían en los programas estructurados en cumplimiento de la ley que en este proyecto se propone.

Las características operativas y curriculares del programa de especialización en propuesta se ampliarían y/o adaptarían y/o mejorarían de acuerdo con la calidad, perfil e intensidad de las necesidades carenciales del país -como un todo-, en particular, de algunas regiones específicas. Podría así orientarse a beneficiar a los médicos que ejerzan en las zonas alejadas de los grandes núcleos de población, por ejemplo los departamentos que ayer se denominaban como de "territorios nacionales", y zonas donde las NBI, especialmente en su sector salud, sean comparativamente elevadas, por ejemplo, Chocó y las Costas Atlántica y Pacífica.

En casos particulares, como los ejemplificados en el párrafo anterior, se podrá diseñar un programa semiescolarizado, semipresencial, eventualmente subsidiable por la institución de salud pública o privada a la cual se encuentre vinculado y/o por el Ministerio de Salud.

Finalmente, es importante destacar que el proyecto de ley que aquí se motiva persigue alcanzar, en principio, tres objetivos generales fundamentales, a saber:

1. Ajustar y adecuar el ejercicio social de la medicina a lo establecido en el marco normativo vigente para el sector salud; y de modo especial, a lo dispuesto en la Ley 10 de 1990, Ley 60 de 1993 y Ley 100 de 1993, y disposiciones reglamentarias pertinentes. En estas materias, resulta conveniente recordar el adecuar dicha práctica profesional al respecto a los principios rectores del sistema de salud y seguridad social en particular los atinentes a la protección integral en salud; y el cumplimiento de lo señalado en los artículos 65 y 91 del Decreto 1298 de 1993, así como de los lineamientos de política sectorial en salud consagrados en el documento CONPES 2750 de 1993.

2. Desarrollar el ejercicio del médico general en las áreas básicas de atención que, según el perfil de morbilidad, demanda el país.

3. Integrar los conocimientos académicos obtenidos en la carrera de medicina general, con las habilidades y destrezas necesarias para enfrentar con éxito el mapa colombiano de riesgos en salud.

Presentado por el honorable Senador,

José Name Terán.

SENADO DE LA REPUBLICA SECRETARIA GENERAL TRAMITACION DE LEYES

Santafé de Bogotá, D. C., septiembre 20 de 1995

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 115 de 1995, "por la cual se crea la especialización en medicina familiar en armonía con la Ley 100 de 1993 y el documento CONPES 2750 de 1993". Me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado Proyecto de ley es de competencia de la Comisión Séptima Constitucional Permanente.

Pedro Pumarejo Vega,

Secretario General

Honorable Senado de la República.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO DE LA REPUBLICA

Septiembre 20 de 1995

De conformidad con el informe de la Secretaría General, dése por repartido el Proyecto de ley de la referencia a la Comisión Séptima Constitucional Permanente, para lo cual se harán las anotaciones de rigor y se enviará copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la *Gaceta Legislativa del Congreso*.

Cúmplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Julio César Guerra Tulena.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

PROYECTO DE LEY NUMERO 116 DE 1995 SENADO

"por la cual se expide el Estatuto Nacional para el Servicio Público Colectivo Municipal de Pasajeros y Mixto".

El Congreso de la República de Colombia,

DECRETA:

TITULO I

OBJETIVOS, PRINCIPIOS Y GENERALIDADES

CAPITULO I

Objetivos y principios

Artículo 1º. *Objetivos*: El presente ordenamiento tiene los siguientes objetivos.

- a) Establecer los fundamentos sobre los cuales esta actividad económica se podrá ejercer en forma libre y cuándo podrá ser objeto de intervención, regulación, control y vigilancia, determinando los parámetros sobre los cuales se cumplirá;

- b) Establecer los criterios únicos sobre los cuales se debe basar y expedir la reglamentación;

- c) Establecer los principios que enmarcarán el desarrollo y ejercicio de la actividad;

- d) Fijar condiciones y requisitos en relación con actividades afines al transporte.

Artículo 2º. *Principios del transporte público terrestre automotor*: Constituyen principios para el desarrollo y ejercicio de la actividad, los siguientes:

1. *De Legalidad*. Las autoridades competentes de transporte y tránsito deberán en todas sus actuaciones, ceñirse a las disposiciones contenidas en el presente ordenamiento.

2. *De Seguridad*. La seguridad de las personas y de los bienes sin ninguna excepción constituye una prioridad tanto para el Gobierno como para los particulares.

3. *De Comodidad*. Los usuarios tienen el derecho a ser transportados con comodidad, para lo cual el diseño y estructura de los equipos deberá ceñirse a parámetros ergonómicos y que faciliten el desplazamiento y ubicación de las personas.

4. *De Oportunidad*. El servicio de transporte debe ser oportuno para que cubra las necesidades básicas de los usuarios, para lo cual el servicio público colectivo de pasajeros gozará de una planeación y tratamiento preferencial sobre los demás medios de transporte.

5. *Preferencia en el uso de la Infraestructura*. En caso de conflicto que genere congestión y demora para el desplazamiento, las autoridades competentes deberán para el uso de la infraestructura vial, otorgar preferencia al servicio público colectivo de pasajeros sobre el transporte privado o particular.

6. *De la Participación Ciudadana*. Conforme a los postulados constitucionales, todas las personas en forma directa o a través de las organizaciones sociales debidamente constituidas, podrán colaborar con las autoridades en el control y vigilancia de los servicios de transporte, para lo cual se tendrá en cuenta que el acceso al transporte implica:

- a) Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja libremente;

- b) Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos en buenas condiciones de seguridad, comodidad y calidad, así como de las formas de su utilización;

- c) Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas previamente concertadas con los gremios privados del transporte, dirigidas a fomentar el uso de medios masivos de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda.

7. *Servicio Básico de Transporte*. Las autoridades competentes garantizarán la existencia

de un servicio básico de transporte accesible a todos los usuarios.

Excepcionalmente la Nación, las entidades territoriales, los establecimientos públicos y las empresas industriales y comerciales del Estado de cualquier orden, podrán prestar el servicio básico de transporte, cuando éste no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopolísticas u oligopólicas que afecten los intereses de los usuarios.

En todo caso el servicio prestado por las Entidades Públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.

8. *Equidad Económica.* Para que exista reciprocidad entre la inversión efectuada y el servicio prestado, el Estado deberá garantizar un equilibrio entre las tarifas cobradas por los diferentes modos y niveles de servicio de transporte público y los costos reales ocasionados por la prestación del servicio.

9. *Libertad de Empresa.* Para la constitución de empresas cuyo objetivo sea la prestación del servicio público de transporte, así como para su habilitación, la autoridad competente solo les exigirá acreditar condiciones que demuestren la capacidad técnica, operativa, de seguridad y comodidad, financiera y procedencia del capital social.

Parágrafo. Cualquier duda en la interpretación o aplicación de las disposiciones contenidas en esta ley se resolverá preferencialmente con fundamento en estos principios rectores.

CAPITULO II

Generalidades y definiciones

Artículo 3º. *Restricciones.* Por razones de orden público, el Gobierno Nacional podrá prohibir, condicionar o restringir el uso de la infraestructura del transporte municipal en forma parcial en uno o varios municipios, o en forma total en todos los municipios del país, así como el transporte de elementos y cosas.

Artículo 4º. *Elemento de Integración.* El transporte es elemento básico para la unidad municipal y/o distrital, por lo cual debe ser objeto de especial atención por parte de las autoridades competentes.

Artículo 5º. *Colaboración entre Entidades.* Los organismos del Sistema Nacional de Transporte velarán porque la actividad de control y vigilancia se funde en criterios de coordinación, planeación, descentralización y participación.

Artículo 6º. *Definiciones.* Para la interpretación y correcta aplicación de las disposiciones contenidas en esta ley, se adoptan las siguientes definiciones:

1. *Actividad transportadora.* Para los efectos de esta ley entiendase como actividad transportadora terrestre, el conjunto organizado de operaciones cuya finalidad es la realización del contrato de transporte.

2. *Áreas de operación.* La división territorial establecida por la autoridad competente dentro de la cual se autoriza a una empresa o a un vehículo para satisfacer la demanda de transporte.

3. *Calificación.* Es la apreciación de las calidades de una empresa de transporte público expresada en un puntaje obtenido con base en los criterios o parámetros que esta ley establece.

4. *Condiciones normales de la demanda.* La movilización regular de pasajeros en períodos no sujetos a factores que distorsionen los deseos de viaje de los usuarios.

5. *Conteo estacionario.* Es la toma de información cuantitativa de pasajeros movilizados en sillas ofrecidas por clase de vehículo a nivel de servicio en un punto fijo de la ruta.

6. *Convocatoria.* Se denomina así al acto administrativo que debe expedir y publicar la autoridad competente cuando haya rutas y horarios disponibles.

7. *Cubrimiento.* Es la longitud autorizada a una empresa de transporte, dentro de una ruta determinada.

8. *Demanda de transporte.* Es el número de pasajeros-kilómetro que necesitan movilizarse en una ruta en un lapso determinado.

9. *Demanda potencial.* Posibles usuarios que captaría una ruta o un servicio de transporte bajo determinadas condiciones específicas de tarifa, nivel de servicio, accesibilidad y tipo de vehículo, entre otros.

10. *Demanda regular.* Es la cantidad y calidad de servicio de transporte que requiere algún sector de la sociedad para satisfacer sus necesidades de movilización en condiciones de normalidad, no afectadas por factores externos.

11. *Duplicidad de horarios.* Es la realización simultánea de dos (2) o más despachos de vehículos en cualquier tramo de la ruta, por diferentes empresas, sin consideración a la clase de vehículos.

12. *Despacho.* La salida de un vehículo de su terminal en un horario autorizado y efectivamente planillado por la empresa.

13. *Encuestas de origen.- Destino.* Se refiere a la toma de información que se hace directamente al usuario mediante una investigación de campo verificable y con el uso de una metodología cierta, que contenga datos sobre su procedencia, destino, clase de vehículo, nivel de servicio, costumbre y asiduidad de viaje.

14. *Frecuencia de despacho.* Es la ejecución periódica de los despachos en un lapso determinado.

15. *Horario autorizado.* Es la indicación de la hora en la cual se ha adjudicado un despacho.

16. *Horarios disponibles.* Son las horas de despacho establecidas por los estudios de demanda, que no han sido autorizadas a las empresas.

17. *Horarios necesarios.* Son los indispensables para atender los requerimientos de la de-

manda regular teniendo en cuenta una ocupación vehicular mínima.

18. *Jerarquía de la calificación.* Es el ordenamiento de las empresas según el puntaje obtenido.

19. *Modificación de horarios.* Es el cambio de la hora de despacho asignada a una empresa, con la misma frecuencia, sin alterar el número de horarios asignados en la ruta.

20. *Nivel de servicio.* Es el conjunto de elementos que determinan la calidad en la prestación del servicio de transporte.

21. *Oferta de transporte.* Es el número total de sillas-kilómetro, autorizadas a las empresas, para ser ofrecidas a los usuarios en un lapso y en una ruta determinada.

22. *Paraderos.* Son los sitios fijos establecidos a lo largo de la ruta debidamente demarcados en donde el vehículo se detiene a recoger o dejar pasajeros.

23. *Período pico.* Es el lapso en que se presenta la mayor demanda de servicio.

24. *Plan de rodamiento.* Es la programación de los vehículos necesarios para cubrir las rutas y los horarios autorizados a las empresas, para ser ofrecidas a una empresa de transporte, por nivel de servicio y clase de vehículo.

25. *Parque automotor.* Es el número de vehículos con el cual cuenta una empresa.

26. *Ruta.* Es el trayecto comprendido entre dos lugares unidos entre sí por una vía. El sentido de una ruta se indica con la enunciación de los lugares de origen y destino. Cuando la ruta tuviere dos (2) sentidos, en una misma dirección, se agregará la palabra viceversa. La dirección de la ruta se determina por los lugares y sitios intermedios, o por la trayectoria del recorrido según el caso.

27. *Ruta de influencia.* La franja de 200 metros a lado y lado de una ruta.

28. *Zona de influencia.* Para la prestación del servicio de transporte urbano entiendese por tal, el conjunto de dos o más municipios o el de un Distrito con uno o más municipios vinculados por estrechas relaciones de orden poblacional, físico, económico y social, en cuyo caso la competencia la tendrá el alcalde del municipio con mayor número de habitantes.

29. *Rotación de demanda.* Es la relación porcentual entre el número de pasajeros movilizados en cumplimiento de un horario en una ruta y la capacidad disponible de un vehículo.

30. *Sistema de transporte.* Es el conjunto de elementos físicos, técnicos, legales y administrativos necesarios para satisfacer la demanda de transporte en un área urbana, metropolitana o distrito especial o capital.

Sistema de rutas. Es el conjunto de rutas necesarias para satisfacer la demanda de transporte de un área urbana, metropolitana o distrito especial o capital.

31. *Subsistema de rutas.* Es el conjunto de rutas necesarias para satisfacer la demanda de transporte en una zona de un área urbana, metropolitana o distrito especial o capital.

Subsistema de transporte. El conjunto de elementos físicos, técnicos, legales y administrativos necesarios para satisfacer la demanda de transporte en una zona de un área urbana metropolitana o distrito especial o capital.

32. *Terminal.* Es el lugar de despacho de los vehículos, dotado de las instalaciones y personal mínimo para desarrollar esta actividad.

33. *Tiempo de recorrido.* Es la duración promedio, expresada en unidades de tiempo que transcurre entre el despacho del vehículo y la terminación del viaje en una ruta determinada.

34. *Tiempo de espera.* Es la duración promedio que debe permanecer el vehículo en la terminal para iniciar un nuevo recorrido.

35. *Utilización vehicular.* Es la relación, en términos porcentuales, entre la demanda y la oferta de transporte.

Artículo 7º. *Comité de veeduría gremial.* En los municipios o distritos se podrán establecer Comités de Veedurías Gremial, con el fin de velar por el cumplimiento de lo dispuesto en la presente ley, así como garantizar el control y fiscalización de las actuaciones administrativas de las autoridades correspondientes.

TITULO II

DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE CREACION, FUNCIONAMIENTO Y CLASIFICACION DE LA ACTIVIDAD, CALIFICACION DE LAS EMPRESAS

CAPITULO I

Creación

Artículo 8º. *Requisitos para su constitución.* Para la constitución de empresas cuyo objetivo sea la prestación del servicio público de transporte, los interesados deberán acreditar ante la autoridad competente lo siguiente: capacidad técnica, capacidad operativa, capacidad financiera, condiciones de seguridad y comodidad de los equipos, constitución de fondo de responsabilidad civil y de reposición vehicular y/o pólizas de compañía de seguros, procedencia y monto mínimo del capital social.

Parágrafo 1º. Por capacidad técnica se entiende que la empresa cuenta con estudios de oferta y demanda, comprobados por la autoridad competente y en los que se demuestre que existe una demanda insatisfecha por parte de los operadores existentes, con recursos humanos capacitados y entrenados para cumplir las funciones de gerencia, administración de personal, conducción de vehículos, funciones de despacho y control, mantenimiento y reparación de vehículos.

Parágrafo 2º. La capacidad operativa se demostrará con la existencia de instalaciones de su propiedad o en arrendamiento para el funcionamiento de sus oficinas, talleres, número de

despachadores e inspectores de ruta suficientes para efectuar los controles.

Parágrafo 3º. La capacidad financiera se demostrará con la propiedad del parque automotor de la empresa, de los socios y/o asociados, o también en arrendamiento financiero, debiendo contar con un mínimo de vehículos conforme se establece en el parágrafo 6º así como con los bienes dedicados a la actividad transportadora.

Parágrafo 4º. Las condiciones de seguridad y comodidad se cumplirán con la demostración que los vehículos dedicados a la prestación del servicio, cumplen con las especificaciones legales exigidas, así como con los programas de mantenimiento y reparación del equipo.

Parágrafo 5º. La existencia de fondos de responsabilidad civil y de reposición, con los reglamentos respectivos y con los libros de contabilidad y/o las pólizas de compañías de seguros.

Parágrafo 6º. La procedencia del capital social se demostrará con las declaraciones de renta de los socios y deberá acreditar el siguiente capital pagado o patrimonio líquido vinculado a la actividad transportadora:

Bogotá: mil (1.000) salarios mínimos mensuales vigentes y mantener un patrimonio técnico mínimo equivalente al tres (3) por mil del activo conformado por los vehículos afiliados a la empresa.

Medellín, Cali y Barranquilla: setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes y mantener un patrimonio técnico mínimo equivalente al tres (3) por mil del activo conformado por los vehículos afiliados a la empresa.

Armenia, Bucaramanga, Cúcuta, Cartagena, Ibagué, Manizales y Pereira: Quinientos (500) salarios mínimos mensuales vigentes y mantener un patrimonio técnico mínimo equivalente al tres (3) por mil del activo conformado por los vehículos afiliados a la empresa.

Buenaventura, Buga, Cartago, Girardot, Honda, Montería, Neiva, Palmira, Pasto, Popayán, Santa Marta, Tuluá y Villavicencio: Trescientos (300) salarios mínimos mensuales vigentes y mantener un patrimonio técnico mínimo equivalente al dos y medio (2.5) por mil del activo conformado por los vehículos afiliados a la empresa.

Las demás ciudades: Doscientos (200) salarios mínimos mensuales vigentes y mantener un patrimonio técnico mínimo equivalente al dos y medio (2.5) por mil del activo conformado por los vehículos afiliados a la empresa.

Cuando el radio de acción de las rutas de la empresa de transporte involucren más de un municipio o distrito, el capital y patrimonio técnico que regirá para todos los efectos, será el correspondiente al más alto de los municipios o distritos.

Parágrafo 7º. Las empresas que se constituyan a partir de la presente ley, deberán garantizar que un cincuenta por ciento (50%) de la capacidad transportadora que se les autorice estará dedicada a cubrir el servicio básico y periférico, y todos los vehículos serán de modelo correspondiente al año en el cual se le otorgue la autorización y de ninguna manera podrán provenir de otras empresas o cooperativas de transporte.

Artículo 9º. *Aviso de intención.* Una vez acreditados los requisitos señalados en el artículo anterior, el interesado publicará en un diario de amplia circulación regional o local, dos (2) avisos de un cuarto de página, con un intervalo de tres días entre ellos, en los cuales se anuncie la intención de constituirse como empresa de transporte para entrar a prestar el servicio público, indicando las áreas de operación y/o rutas que aspira a servir, las frecuencias y horarios, el radio de acción, el nivel de servicio y el tipo de vehículo.

Parágrafo 1º. Con fundamento en ese aviso de intención, los terceros que tengan interés jurídico y puedan ser perjudicados, podrán presentar oposiciones sustentadas ante la autoridad competente, dentro de los treinta días siguientes al segundo aviso, para cuyo efecto el expediente quedará a su disposición.

Parágrafo 2º. Dentro de los treinta (30) días siguientes la autoridad competente deberá estudiar y pronunciarse sobre las oposiciones, mediante acto administrativo motivado contra el cual proceden los recursos legales, debiendo tramitarse el de apelación ante el respectivo superior y concederse en el efecto suspensivo. Además, en caso de oposición procederá ante el Ministerio del Transporte el correspondiente recurso de revisión.

Parágrafo 3º. Si las oposiciones no prosperan se concederá la habilitación, la cual será indefinida mientras subsistan las condiciones y requisitos que condujeron a su otorgamiento.

Artículo 10. *Naturaleza jurídica de las empresas de transporte público.* Las empresas de transporte público de pasajeros, carga y/o mixto, deberán ser personas jurídicas constituidas en la forma y con los requisitos establecidos en el Código de Comercio y en la Legislación Cooperativa o la Ley colombiana.

Parágrafo. Las empresas que actualmente cuentan con autorización para prestar el servicio público de transporte y tengan licencia de funcionamiento vigente, continuarán en la operación de transporte conforme a las disposiciones, reglamentos y actos administrativos bajo los cuales se les otorgó el permiso o concedió la autorización y tendrán plazo para acogerse a lo dispuesto en la presente ley en un término de cinco (5) años o al momento de vencerse la licencia de funcionamiento.

Artículo 11. *Formas asociativas.* Las empresas de transporte debidamente constituidas y con licencia de funcionamiento vigente, podrán recu-

rrir a cualquiera de las formas de asociación legalmente permitidas, con el objeto de administrar y operar servicios de transporte público de pasajeros, para lo cual solo deberán presentar a la autoridad competente copia autenticada del respectivo contrato.

La propuesta de constitución de un ente de esta naturaleza puede llevarse a cabo, teniendo en cuenta lo siguiente:

a) Dos o más empresas de transporte se asocian para administrar y operar total o parcialmente, los servicios que les han sido asignados a cada una de ellas;

b) Dos o más empresas de transporte se asocian para participar en propuestas sobre nuevos servicios, o en licitaciones o convocatorias efectuadas por la autoridad competente.

c) Que las empresas que se asocian, tengan la misma área de operación, el mismo radio de acción, la misma modalidad y nivel de servicio, y que presten el servicio en la misma ciudad incluyendo áreas metropolitanas.

Parágrafo 1º. Estas formas asociativas tienen como fin, hacer más eficiente la prestación del servicio, contar con controles más adecuados, reducir costos administrativos y financieros y permitir hacia el futuro la agilidad y oportunidad del traslado de personas a través de las vías troncales o corredores viales en las ciudades capitales de departamento o en el distrito capital.

CAPITULO II

Obligaciones empresas de transporte

Artículo 12. *Obligaciones de las empresas de servicio público de transporte.* Son obligaciones de las empresas las siguientes:

a) Tener un reglamento de funcionamiento y operación;

b) Mantener una programación para el adecuado mantenimiento mecánico preventivo y correctivo de los vehículos, así como los sistemas para controlar su cumplimiento, o facilitar a los propietarios los medios para hacerlo;

c) Controlar que la conducción de los vehículos se realice por sus propietarios, o conductores contratados directamente conforme a las normas laborales o de seguridad social;

d) Controlar que todos los vehículos porten la razón social y distintivos que identifican a la empresa;

e) Exigir que los conductores coloquen en lugar visible la calcomanía o distintivo especial que muestre el valor tarifario autorizado, y los elementos que identifican el origen, destino y trayecto de la ruta;

f) Servir las rutas, horarios y/o áreas de operación otorgados con las frecuencias y tarifas que estén vigentes.

g) Despachar los vehículos desde los terminales;

h) Elaborar y presentar a los propietarios de los vehículos vinculados programas de reposición del parque automotor y tener Fondos de Reposición;

i) Llevar estadísticas de la operación de la empresa;

j) Crear y mantener fondos de Responsabilidad Civil y/o mantener vigentes las pólizas de seguros exigidos por la ley;

k) Constituir agremiaciones de segundo o tercer grado para contar con representantes debidamente elegidos, quienes como delegatarios tramiten sus asuntos ante el Congreso de la República, ante el Gobierno Nacional, departamental o municipal, según el caso.

Parágrafo 1º. El Reglamento de Funcionamiento deberá contener:

a) Esquemas de organización, órganos y sistemas de administración y funciones de cada uno de ellos, ya se aplique a la oficina principal o a las subsidiarias o a las agencias;

b) Sistemas y normas generales sobre el manejo contable y financiero;

c) Reglamentación de constitución y manejo de los diferentes fondos de la empresa destinados a fines, tales como: reposición de equipos, responsabilidad civil, accidentes, reparaciones, ahorro y crédito, prestaciones y reservas;

d) Normas sobre planes de utilización del equipo en las rutas, áreas de operación asignadas y sistemas de reparación y mantenimiento de los mismos;

e) Normas sobre la utilización de los servicios complementarios que las empresas tengan establecidos para sus socios, conductores y usuarios, y

f) Las demás especificaciones que se consideren necesarias para el buen funcionamiento de la empresa.

CAPITULO III

Clasificación de la actividad transportadora

Artículo 13. *Clasificación de la actividad.* El servicio público de transporte municipal, se clasifica de la siguiente manera:

a) Según su radio de acción en:

Metropolitano: Cuando se presta entre municipios de un área metropolitana constituida de conformidad con la ley. También cuando se trata de transporte que se presta desde un municipio o distrito hacia otros de menor población para lo cual el competente será el alcalde del primero de los señalados.

Suburbano o interveredal: Cuando comunica entre sí veredas o suburbios de un distrito especial o de un mismo municipio, o a aquellos con la cabecera municipal respectiva.

Urbano: Cuando se presta dentro del perímetro urbano de una ciudad o distrito especial.

Periférico: Cuando se presta dentro del perímetro urbano, área metropolitana o distrito espe-

cial y sirve zonas de condiciones topográficas y/o de infraestructura vial de difícil acceso. Se incluye dentro de este radio de acción a los conjuntos residenciales aislados de escasa demanda. La autoridad competente definirá para cada caso las zonas que estarán sujetas a esta denominación y el servicio se prestará únicamente entre zona periférica y las rutas de servicio urbano o metropolitano. Este servicio se concibe única y exclusivamente como complemento al transporte masivo de pasajeros y se prestará con vehículos adecuados según la topografía y la infraestructura vial;

b) Según la modalidad del servicio:

De pasajeros. Cuando se transporten personas.

Mixtos. Cuando se presta en vehículos automotores para transportar simultáneamente personas y bienes entre los centros de abastecimiento o mercadeo y diferentes sitios del área metropolitana, distrito especial o municipio con o sin sujeción a rutas y horarios, pero no podrán utilizar las vías troncales ni corredores viales;

c) Según la forma de contratación en:

Colectivo. Si el contrato se celebra por separado entre la empresa o conductor y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo para recorrer parcial o totalmente una o más rutas.

Individual. Si el contrato lo celebra la empresa o conductor con una sola persona, quien al utilizar el servicio del vehículo fijará la trayectoria a seguir.

Especial. Si el contrato se celebra por parte de la empresa con personas naturales o jurídicas representantes de un grupo de usuarios, para utilizar el servicio de uno o varios vehículos en forma regular y por un lapso, observando la trayectoria señalada por el contratante dentro de una zona determinada.

d) *Según los niveles de servicio.* La autoridad competente en su jurisdicción definirá los niveles de servicio que podrán denominarse como básico, ordinario, de lujo, ejecutivo y los demás que se determinen teniendo en cuenta:

1. Las especificaciones, capacidad, disponibilidad, seguridad y comodidad de los equipos. Tanto los vehículos como las carrocerías deben ser previamente homologados para el respectivo nivel de servicio por el Ministerio de Transporte a petición de la autoridad municipal competente.

2. La accesibilidad de los usuarios a las respectivas rutas.

3. El recorrido, su duración y las frecuencias del despacho.

4. Las condiciones socioeconómicas de los usuarios, y

5. Las demás circunstancias que previamente se consideren determinantes, tales como paraderos, terminales, etc.

Parágrafo. Se entiende por servicio básico aquel que garantiza una cobertura mínima ade-

cuada de todo el territorio municipal y frecuencias mínimas de acuerdo con la demanda, en términos de servicio y costo que lo hagan accesible a la mayoría de los usuarios.

CAPITULO IV

Calificación de las empresas

Artículo 14. *Calificación y aspectos que la conforman.* Las empresas de transporte público terrestre automotor de pasajeros y mixto, tendrán una calificación otorgada por la autoridad competente y con vigencia de cinco años y será tenida en cuenta para la adjudicación de rutas, horarios y aumento de capacidad transportadora. Para tal efecto constituirán factores de calificación los siguientes aspectos:

- a) Patrimonio líquido vinculado a la actividad transportadora. Hasta 200 puntos;
- b) Nivel de Organización de la empresa. Hasta 300 puntos;
- c) Seguridad y Comodidad para los usuarios. Hasta 200 puntos;
- d) Capacidad técnica y operativa. Hasta 150 puntos;
- e) Condiciones del recurso humano. Hasta 150 puntos. Total 1.000 puntos.

Parágrafo. El porcentaje mínimo para que esta calificación pueda ser tenida en cuenta es de 600 puntos.

Artículo 15. Para la determinación de los puntos señalados en el artículo anterior, se aplicará el siguiente procedimiento:

1. *Patrimonio líquido vinculado a la actividad transportadora.*

Se obtendrá de la siguiente manera:

- 1.1 Cumpliendo con el patrimonio técnico mínimo establecido en el artículo 7º, parágrafo 6º, hasta 50 puntos.
- 1.2 Cuando el patrimonio técnico exceda en un 25% del mínimo, hasta 100 puntos.
- 1.2 Cuando el patrimonio técnico exceda en un 50% del mínimo, hasta 200 puntos.

2. *Nivel de organización de la empresa.*

Se obtendrá de la siguiente manera:

- 2.1 Elaboración diaria y mensual consolidada de estadísticas por vehículo y por ruta, hasta 50 puntos.
- 2.2 Programación diaria y mensual del parque (plan de rodamiento), hasta 50 puntos.
- 2.3 Sede con oficina y áreas aptas para el desarrollo social, hasta 100 puntos.
- 2.4 Asesoría, económica y financiera, hasta 50 puntos.
- 2.5 Porcentaje de capacidad transportadora de la empresa, hasta 50 puntos. Total 300 puntos.

3º. *Seguridad y comodidad para los usuarios.*

El puntaje se obtendrá de la siguiente manera:

- 3.1 Programación de mantenimiento para la totalidad del parque automotor (previo y correctivo), hasta 50 puntos.

3.2 Fichas técnicas para control e inspección del mantenimiento, hasta 50 puntos.

3.3 Inspección mensual de seguridad y comodidad general de todos los vehículos, hasta 50 puntos.

3.4 Cincuenta por ciento (50%) del parque automotor que no sobrepase los diez años de vida útil, hasta 50 puntos. Total 200 puntos.

4. *Capacidad técnica y operativa.*

El puntaje se obtendrá de la siguiente manera:

- 4.1 Si cuenta con personal adiestrado y capacitado para hacer los despachos y efectuar los controles en rutas, hasta 50 puntos.
- 4.2 Si cuenta con fondos de responsabilidad civil y de reposición, y pólizas de compañías de seguros, hasta 50 puntos.
- 4.3 Si cuenta con talleres para efectuar el mantenimiento y reparación de los vehículos, hasta 50 puntos. Total 150 puntos.

5. *Condiciones del recurso humano.*

- 5.1 Cuenta con conductores profesionales y capacitados en un instituto técnico; hasta 50 puntos.
- 5.2 Cuenta con planes de recreación y salud ocupacional para sus trabajadores, hasta 50 puntos.
- 5.3 Cuenta con planes de estímulo para los conductores que no hayan tenido accidentes durante un período determinado, hasta 50 puntos. Total 150 puntos.

Parágrafo 1º. En cualquier momento a solicitud del interesado, la autoridad competente previa confrontación puede modificar esta calificación.

Parágrafo 2º. Quienes presenten oposiciones a la adjudicación, podrán pedir con la debida sustentación que se revise la calificación otorgada.

TITULO III

DE LA PRESTACION DEL SERVICIO

Para la prestación del servicio público de transporte la autoridad competente deberá autorizar las áreas de operación, ruta, frecuencia, horarios de despacho, capacidad transportadora y forma de vinculación de los vehículos conforme se establece a continuación.

CAPITULO I

Autorización de áreas de operación, rutas, frecuencias y horarios

Artículo 16. *Elaboración de estudios.* Tanto el Estado como los particulares podrán efectuar estudios técnicos de oferta y demanda de transporte los cuales servirán de soporte para convocar o solicitar la prestación del servicio en rutas y/o áreas de operación incluyendo frecuencias y horarios. Estos estudios deberán contener como mínimo las siguientes informaciones:

- a) Croquis de la ruta, con indicación de longitud, tiempo de recorrido características de las vías a utilizar, paraderos y su ubicación,

terminales y recorrido diario de servicio, frecuencias de despacho, tipo de vehículo y nivel de servicio;

b) Características socioeconómicas de los sectores o zonas de influencia;

c) Cuantificación de la demanda potencial de transporte mediante orígenes, destinos y niveles de servicio;

d) Confrontación e incidencia de la ruta solicitada con aquellas similares ya autorizadas;

e) Análisis vial y de tráfico sobre la ruta solicitada;

f) Demostración técnica y financiera que dispone o puede disponer del parque automotor con el cual pretende atender la ruta solicitada, sin que vaya en detrimento del servicio en las ya autorizadas.

Artículo 17. *Procedimiento para otorgamiento de rutas.* Con fundamento en los estudios realizados y las solicitudes efectuadas y evaluada técnicamente la solicitud dentro de los quince (15) días siguientes, la autoridad competente efectuará por un periódico de amplia circulación convocatoria pública a las empresas de transporte, o formas asociativas de transporte, en la cual se indiquen claramente los parámetros para participar en el concurso o licitación, clase de garantías solicitadas, razones para la declaratoria de desierto, condiciones para la calificación y forma de adjudicación.

Parágrafo 1º. La autoridad competente deberá además notificar a las empresas existentes registradas en sus oficinas, a través de correo certificado.

Parágrafo 2º. Para la evaluación y análisis de las solicitudes se tendrán en cuenta los siguientes factores:

- a) Seguridad y comodidad de los equipos;
- b) Edad del parque automotor;
- c) Disponibilidad de equipo;
- d) Sanciones;
- e) Plan de rodamiento y rotación de los equipos;
- f) Prestación del servicio en horas nocturnas;
- g) Terminales en las zonas de influencia de la ruta solicitada; h) Protección del medio ambiente en la utilización de los equipos.

Parágrafo 3º. Transcurridos veinte (20) días calendario contados a partir de la fecha de publicación de la convocatoria, se vence el término para que las empresas interesadas se opongan o presenten sus propuestas para servir la ruta publicada.

Artículo 18. *Adjudicación directa.* Cuando el área de operación y las rutas del estudio realizado por la autoridad competente, correspondan a un corredor vial que pueda ser cubierto por una forma asociativa existente, no se requerirá del procedimiento señalado en el artículo anterior y procederá la adjudicación directa mediante acto

administrativo motivado, en el cual se señalen las obligaciones, las frecuencias y horarios, el nivel de servicio y tipo de vehículo, la capacidad transportadora, los paraderos y terminales y las demás condiciones relacionadas con la seguridad de los usuarios y la adecuada prestación del servicio.

Esta decisión debe ser tomada por la autoridad competente, previa concertación con el representante legal del sistema o subsistema de transporte, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes de haber llegado a su conocimiento el resultado del estudio técnico realizado.

Artículo 19. Procedimiento para modificación en el recorrido de una ruta. Cuando la solicitud se refiere a modificaciones en el recorrido autorizado para servir una ruta, ésta deberá acompañarse de la siguiente información:

- a) Croquis descriptivo de la ruta autorizada inicialmente junto con la modificación solicitada;
- b) Longitudes de tiempo de recorridos para las dos (2) situaciones;
- c) Estudio en donde se muestre:
 1. Necesidades de la modificación;
 2. Tendencias de movilización de pasajeros en el sector afectado por la movilización.
 3. Que la zona que se pretende dejar de servir no presentará deficiencias en la oferta de servicio de transporte en caso de ser viable la autorización de la solicitud.
 4. Disponibilidad de la red vial correspondiente.

Parágrafo 1º. En ningún caso la longitud y el recorrido de la ruta modificada podrá tener alteración de más del 10 por ciento sobre la ruta original, ya sea por exceso o por defecto y no podrá desplazarse más de uno de los terminales.

Parágrafo 2º. Para las ciudades en las cuales sea necesaria la restructuración general del sistema de rutas, la autoridad competente procederá a ejecutar el estudio correspondiente y expedirá el acto administrativo para su implantación, previa concertación con las empresas.

Artículo 20. Abandono de ruta. Hay abandono de ruta, área de operación y frecuencia de despacho, cuando se disminuye injustificadamente el servicio o no se entra a prestarlo dentro de los dos meses siguientes o dentro del plazo señalado en el correspondiente acto administrativo o contrato de concesión. En estos casos la autoridad competente procederá a revocar el permiso o a dar por terminado el contrato de concesión según el caso.

Artículo 21. Vacancia. Cuando una empresa, sistema o subsistema de transporte, considere que no está en capacidad de atender total o parcialmente los servicios que le han sido autorizados, solicitará a la autoridad competente que se declare su vacancia, mediante solicitud escrita en la cual expondrá las razones que tiene para ello.

Artículo 22. Causales de vacancia. La autoridad competente procederá a declarar la vacancia de las áreas de operación, rutas, frecuencias y horarios de despacho, en los siguientes casos:

- a) Por disolución de la sociedad bajo cuya razón social opera la empresa o forma asociativa de transporte;
- b) Por cancelación de la licencia de funcionamiento o habilitación;
- c) Por decisión motivada de la autoridad competente con fundamento en la información a que se ha hecho referencia en el artículo anterior;
- d) Por decisión judicial contra la empresa de transporte, o forma asociativa de transporte;
- e) Cuando no se entra a prestar el servicio dentro del término fijado en el acto administrativo que lo concede o autoriza, o se disminuye injustificadamente su prestación, mediante cuantificación de la demanda comprobada en un término de tres días consecutivos.

Parágrafo 1º. En estos casos la autoridad competente procederá a efectuar la convocatoria pública a que se refiere el artículo 16 de la presente ley, o en su caso a efectuar la adjudicación directa conforme a lo preceptuado en el artículo 17 de la misma ley.

Parágrafo 2º. Cuando la autoridad competente haya revocado un permiso o declarado la caducidad para servir una ruta, sistema o subsistema de transporte, se podrá en forma provisional, autorizar a los propietarios de los vehículos que estén sirviendo la ruta para que continúen prestando servicio por un término de 60 días según las circunstancias, mientras se adjudica o concede legalmente la autorización correspondiente, siempre y cuando no hayan sido las causantes de esa decisión pues en tal caso la empresa podrá vincular parque automotor para prestar el servicio desvinculando a los causantes de la evocación o de la declaratoria de caducidad.

CAPITULO II

Capacidad transportadora

Artículo 23. Factores para determinar la capacidad transportadora. Para determinar la capacidad transportadora, la autoridad competente deberá tener en cuenta las frecuencias de despacho, el tiempo de recorrido y los tiempos de espera. Para tal fin mediante acto administrativo procederá a señalar la capacidad transportadora mínima y la capacidad transportadora máxima.

Parágrafo 1º. Entiéndese por capacidad transportadora mínima el número de vehículos requeridos y exigidos, para la prestación oportuna y eficiente de los servicios autorizados a la empresa.

Parágrafo 2º. La capacidad transportadora máxima equivaldrá a la mínima incrementada en un veinte por ciento (20%), a fin de que la empresa pueda atender los programas de mantenimiento del parque automotor y los imprevistos.

Artículo 24. Publicación. Las solicitudes para incremento de capacidad transportadora, serán

publicadas en un periódico de circulación local y notificadas por correo certificado a las empresas de transporte, las cuales podrán presentar oposiciones técnicas. Se prohíbe el incremento de capacidad transportadora de oficio.

CAPITULO III

Vinculación y desvinculación de vehículos

Artículo 25. Formas de vinculación. Las empresas de transporte público podrán vincular vehículos diferentes a los de su propiedad, para prestar el servicio en las áreas de operación y/o rutas autorizadas, mediante contratos de vinculación por cualquiera de las formas contempladas en el Código de Comercio, o por asociación o administración.

Parágrafo. Las empresas de transporte en uno y otro caso y conforme lo acuerden dentro del contrato, no podrán por administración cobrar valores superiores al veinte por ciento (20%) del ingreso bruto mensual que produzca el respectivo vehículo.

Artículo 26. Respeto del contrato. Como el contrato es ley para las partes, las autoridades de transporte respetarán las cláusulas que aparezcan en el contrato de vinculación de vehículos que regirá las relaciones entre los Contratantes. Respecto de la desvinculación de vehículos la única obligación para la empresa de transporte será la de informar dentro de los ocho (8) días siguientes a la autoridad competente, la decisión que se haya tomado incluyendo las características del vehículo y el nombre del propietario.

Parágrafo. Las diferencias que surjan entre la empresa de transporte y el propietario del vehículo respecto de la desvinculación, serán solucionadas ante la autoridad judicial competente o conforme lo estipule el Contrato.

Artículo 27. Prohibición de vinculación. Las empresas de transporte de servicio público urbano no podrán vincular bajo ninguna forma contractual, vehículos usados que provengan del servicio de otras modalidades, del servicio particular, del servicio oficial o rematados, o con radio de acción distinto al urbano.

TITULO IV

TRANSPORTE DE PERSONAS

CAPITULO I

Artículo 28. Obligaciones del pasajero. El pasajero estará obligado a pagar el pasaje y a observar las condiciones de seguridad impuestas por la Empresa de Transporte y/o por los reglamentos oficiales.

CAPITULO II

Artículo 29. Responsabilidad del transportador y causales de exoneración. El Transportador responderá de los daños que sobrevengan al pasajero desde el momento en que este pasa la registradora hasta cuando desciende del vehículo.

Parágrafo. Esta responsabilidad cesará en los siguientes casos.

1. Cuando el daño ocurra por acción de terceras personas.

2. Cuando el daño ocurra por fuerza mayor.

3. Cuando el daño ocurra por culpa exclusiva del pasajero, o por lesiones orgánicas o enfermedad anterior del mismo.

Artículo 30. *Limite de la responsabilidad.* Establecer los siguientes limites en caso de indemnización por responsabilidad del transportador o empresa de transporte, así:

1. La relativa al contrato de transporte: hasta 30 salarios mínimos.

2. La relacionada con la responsabilidad civil extracontractual: hasta 100 salarios mínimos.

TITULO V EQUIPOS DE TRANSPORTE Y SU REPOSICION

Artículo 31. *Concertación para definir tipo de vehículo.* El Ministerio de Transporte convocará al Ministerio de Desarrollo, al Ministerio de Comercio Exterior y a las agremiaciones de transporte urbano, para determinar el tipo de vehículo y sus especificaciones y/o características, con el cual se prestará el servicio público de transporte de pasajeros.

Artículo 32. *Vida útil de servicio.* La vida útil máxima de los vehículos de transporte terrestre, para el servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto, será de veinte (20) años, con las excepciones contempladas en la Ley 105 de 1993.

Artículo 33. *Reposición de vehículos.* Las empresas de transporte deberán ofrecer a los propietarios de vehículos, programas periódicos de reposición, los cuales se basarán en los fondos que para tal fin se deben constituir.

Parágrafo 1º. Las empresas de transporte deberán dictar el reglamento respectivo para el manejo del fondo de reposición de equipo, el cual contará con una junta directiva, en la que debe haber por lo menos dos representantes de los propietarios de los vehículos cuya elección debe hacerse anualmente en forma democrática.

Los Fondos de Reposición tendrán la característica de inembargables y será obligatorio para los propietarios de vehículos formar parte de ellos.

Artículo 34. *Apoyo a los programas de reposición.* Tanto el Ministerio de Transporte como el Instituto de Fomento Industrial promoverán el establecimiento líneas de fomento para la reposición de los vehículos de transporte público, teniendo en cuenta que las condiciones de financiación sean iguales a las que se conceden para la pequeña y mediana industria.

Parágrafo 1º. El Gobierno Nacional, distrital y municipal estimularán la reposición con vehículos nuevos mediante porcentajes mínimos sobre el IVA, e Industria y Comercio.

Parágrafo 2º. Los vehículos repuestos deberán salir del servicio público de pasajeros.

Artículo 35. *Homologación.* Los equipos con los cuales se presta el servicio público de transporte, deberán estar homologados por el Ministerio de Transporte o la entidad que haga sus veces.

Parágrafo. Una vez homologado un equipo, sus características permanecerán inmodificables hasta el término de su vida útil.

Artículo 36. *Inscripción.* Las personas naturales o jurídicas que se dediquen a la importación, fabricación y ensamble de equipos, reparación de vehículos, partes y repuestos, carrocerías, remolques y demás implementos con destino al transporte público, deberán inscribirse previamente ante el Ministerio de Transporte o entidad que haga sus veces.

Parágrafo. El Gobierno establecerá un mecanismo de comprobación y certificación, para determinar el control de los equipos, partes y repuestos.

Artículo 37. *Planes de financiación y garantía de repuestos.* Quienes vayan a importar vehículos automotores para la venta al público, deberán presentar al Ministerio de Desarrollo y al Ministerio de Transporte, los planes de financiación y de abastecimiento suficiente y oportuno de los repuestos y partes que demanda el uso de los vehículos.

TITULO V REGIMENTARIFARIO

Artículo 38. *Contraprestación económica.* El transporte público de pasajeros o cosas por medio de vehículos, como industria que es, está sujeto a una contraprestación económica, que debe estar basada en una estructura técnica de costos, a la cual deben someterse las autoridades competentes para fijar periódicamente las tarifas que se cobrarán a los usuarios en los diferentes niveles de servicio de manera que se garantice su seguridad y permita la recuperación de la inversión.

CAPITULO I

Estructura de costos

Artículo 39. *Rubros que componen la estructura de costos.* Las autoridades competentes elaborarán trimestralmente la estructura de costos que constituirá el único parámetro para fijar tarifas, la cual se sujetará a los siguientes rubros:

a) Costos variables

Combustibles

Lubricantes

Llantas, neumáticos y protectores

Mantenimiento y reparaciones

Salarios y Prestaciones Sociales

Servicios de Estación;

b) Costos Fijos

Garaje

Impuesto de rodamiento y pago de servicios

Gastos de Administración

Seguros;

c) Costos de Capital

Recuperación de Capital

Rentabilidad

Parágrafo 1º. Para el cálculo de costos variables se tendrá en cuenta:

a) Kilómetros recorridos mensualmente por los vehículos de acuerdo al nivel de servicio;

b) El promedio del número de días trabajados por mes por vehículo, según los diferentes niveles de servicio;

c) Número de pasajeros movilizados por mes por vehículo de acuerdo al nivel de servicio;

d) Frecuencia de cambio de las distintas partes y/o piezas que deberán ser reemplazadas;

e) El rendimiento de los diferentes insumos, especialmente combustible, lubricantes y llantas, según los diferentes niveles de servicio, donde se tendrá en cuenta la incidencia que tienen en ellos el estado de las vías, los niveles de congestión, el trazado de las rutas y/o topografía de la región.

Parágrafo 2º. Estas variables serán objeto de estudio y seguimiento por parte de las autoridades de tránsito municipales o distritales, en concertación con los gremios como representantes de las Empresas de Transporte público.

Parágrafo 3º. El valor de los productos, insumos y servicios que se utilizará en la estructura de costos, será el costo real del mercado a la fecha en que se efectúa el cálculo, según certificación de Fenalco u otra agremiación de comerciantes que la sustituya en el respectivo municipio, los cuales serán incrementados según los índices de inflación proyectados para el periodo estudiado.

Parágrafo 4º. Se entiende por "Recuperación de Capital" el monto mensual que debe aportar un propietario de vehículos para que al final de la vida útil del mismo, junto con los rendimientos financieros, pueda adquirir otro nuevo de similares características, suma que será administrada por los fondos de reposición de las empresas de transporte, de acuerdo a sus reglamentos.

Parágrafo 5º. La actividad transportadora debe garantizarle al inversionista una rentabilidad mínima del DTF (Promedio de capacitación a 90 días de las entidades financieras) u otra medida financiera adoptada por la Superintendencia Bancaria que la sustituya, incrementada en 6 puntos, calculada sobre el valor comercial del vehículo promedio según el nivel de servicio.

Artículo 40. *Término de duración de la tarifa.* La tarifa para los diferentes niveles de servicio será fijada por un periodo específico según los estudios efectuados y mantendrá su valor hasta el vencimiento de dicho periodo o que el índice de inflación real supere el índice proyectado utilizado para efectuar los cálculos, lo que suceda primero.

Parágrafo 1º. El acto administrativo por medio del cual se reajusta la tarifa deberá expedirse

10 días antes del vencimiento del último reajuste realizado.

Parágrafo 2º. Cuando el índice de costos real supere al proyectado utilizado en los estudios, se revisará la estructura de costos vigente por niveles de servicio, dentro de los 10 días siguientes a este hecho y se efectuarán los ajustes pertinentes a la tarifa, en acto administrativo que se expedirá en un término improrrogable de 20 días.

Artículo 41. *Tarifa libre y vigilada.* Los niveles de servicio ejecutivo, de lujo, especial, de turismo, etc., tendrán tarifas superiores a los del servicio básico, los cuales serán fijados por las empresas en coordinación con los gremios de transporte, conforme a los estudios técnicos debidamente sustentados y que además de la estructura de costos a que se refiere el artículo 32, contendrá el costo de los servicios complementarios que se ofrecen.

Artículo 42. Las autoridades competentes que no cumplan con lo dispuesto en este título, incurrirán en causal de mala conducta.

TITULO VII

*REGIMEN DE SANCIONES

Y PROCEDIMIENTOS

CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 43. *Sujetos de sanción.* Podrán ser sujetos de sanción por violación a las normas reguladoras del transporte terrestre las siguientes personas:

1. Los operadores del servicio público del transporte y los servicios 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 Empresas de Servicio Público.
6. Los funcionarios públicos.

Artículo 44. *Sanciones.* Las sanciones que se aplicarán a los infractores serán las siguientes:

1. Amonestación.
2. Multas.
3. Cancelación de matrículas, licencias, registros, habilitación o permisos de operación.
4. Inmovilización de vehículos.
5. Las que contempla el código disciplinario único para los funcionarios públicos.

Parágrafo. Se entenderá como reincidencia la comisión de la misma falta durante más de dos meses en el mismo año, caso en el cual la sanción a aplicar será la inmediatamente superior dentro de la escala de graduación que aparece en este artículo.

Artículo 45. *Circunstancias de agravación.* En la graduación de la sanción se tendrán en cuenta las siguientes circunstancias:

1. Gravedad de la infracción.
2. Causas que rodearon el hecho.
3. Antecedentes de la Empresa.
4. La incidencia del hecho en la prestación del servicio público de transporte.

Artículo 46. *Causales de justificación.* Constituyen causales de justificación de hecho las siguientes:

1. Situación de orden público.
2. Fuerza mayor o caso fortuito.
3. Inundación, terremoto o similar.
4. Las determinaciones de las autoridades.

CAPITULO II

Sanciones a las empresas de servicio público

Artículo 47. *Conductas que dan lugar a sanción de tres salarios mínimos mensuales.* Serán sancionadas con multas equivalentes a tres (3) salarios mínimos mensuales vigentes, las empresas de servicio público de transporte de pasajeros y mixto que incurran en las siguientes infracciones:

- a) Autorizar la prestación del servicio de vehículos de la empresa sin sus distintivos o sin portar su razón social en aviso visible;
- b) Autorizar la modificación del nivel de servicio autorizado;
- c) No cumplir injustificadamente con el plan de rodamiento establecido;

Artículo 48. *Conductas que dan lugar a sanción entre tres y seis salarios mínimos mensuales.* Serán sancionadas con multa entre tres (3) y seis (6) salarios mínimos mensuales vigentes, las empresas de servicio público de pasajeros y mixtos, que incurran en las siguientes infracciones:

- a) Autorizar la prestación del servicio de transporte de pasajeros en vehículos que no tengan el dispositivo de seguridad o ventanilla de emergencia y/o que no cuenten con puerta trasera para la evacuación de los pasajeros y de acuerdo con la homologación respectiva;
- b) Expedir para los vehículos carta de aceptación de la empresa sin contar con la capacidad transportadora disponible;
- c) No adoptar fondos para responsabilidad civil y fondos para la reposición y/o no mantener vigentes las pólizas de seguros exigidas por la ley;
- d) Carecer de reglamento de funcionamiento.

Artículo 49. *Conductas sancionadas con multa entre seis y cincuenta salarios mínimos mensuales.* Serán sancionadas con multa entre seis (6) y cincuenta (50) salarios mínimos mensuales vigentes, las empresas de servicio público de transporte de pasajeros y mixto que incurran en las siguientes faltas:

- a) Autorizar el despacho de servicios de transporte en zonas de operación o rutas no autorizadas;

b) Prestar servicio público de transporte sin haber recibido la habilitación o permiso correspondiente;

c) Autorizar el despacho de un vehículo conducido por persona que no se encuentre legalmente vinculada a la Empresa;

d) Alterar la capacidad transportadora autorizada a la empresa;

e) Autorizar el despacho de vehículos sin las necesarias condiciones de seguridad;

f) Carecer de un programa y/o sistema de mantenimiento preventivo y correctivo para los vehículos, o no facilitar los medios para hacerlo a los propietarios de los mismos;

g) Despachar vehículos sin que ostenten el color o distintivo especial señalado por la autoridad competente para diferenciar el nivel de servicio o tarifa que deben cobrar por la prestación del mismo;

h) Carecer de los programas para que los propietarios lleven a cabo la reposición del equipo.

Artículo 50. *Conductas que dan lugar a la suspensión de licencias, registros, habilitaciones o permisos de operación.* Serán sancionados con suspensión de la licencia, registros, habilitaciones o permisos de operación, las empresas o los operadores de servicio que hayan sido sancionados por lo menos tres (3) veces dentro del mismo año calendario, por haber incurrido en la reincidencia de alguna de las conductas contempladas en los artículos precedentes. Esta suspensión tendrá una duración hasta de tres (3) meses.

Artículo 51. *Conductas que dan lugar a multa entre 10 y 70 salarios mínimos mensuales.* Serán sancionadas con multa entre diez (10) y setenta (70) salarios mínimos mensuales vigentes, las empresas de transporte que incurran en alguna de las siguientes conductas:

- a) Suspender parcialmente por decisiones tomadas por la Junta Directiva o el Gerente, la prestación del servicio público de transporte, por un lapso de treinta (30) minutos a cinco (5) horas;
- b) Suspender totalmente por decisiones tomadas por la Junta Directiva o el Gerente, la prestación del servicio público de transporte, para lo cual se entenderá que empieza a contarse desde la quinta hora en adelante.

Artículo 52. *Conductas que dan lugar a cancelación de licencias, habilitaciones o permisos de operación.* Serán sancionadas con cancelación de la licencia, la habilitación o el permiso de operación, las empresas o los operadores de transporte, que hayan incurrido en las siguientes conductas:

- a) Cuando se compruebe mediante hechos ciertos y reales, que las condiciones de operación, las condiciones técnicas, las condiciones de seguridad y las financieras que dieron origen a su otorgamiento no corresponden a la realidad

y si en el término de tres meses no se superan las deficiencias presentadas;

b) Cuando se compruebe la cesación injustificada de actividades o de los servicios autorizados a la empresa, por un término de ocho días o más;

c) Cuando la empresa de transporte, o forma asociativa de transporte, entre en disolución, o liquidación;

d) Cuando haya sido sancionada con suspensión durante año anterior y en ese lapso se inicia una nueva investigación por causal grave o similar.

CAPITULO III

Amonestación

Artículo 53. *Amonestación.* Serán sancionadas con amonestación las empresas que incurran en las siguientes infracciones:

a) No entregar a las autoridades de transporte competente los datos e informaciones distintos a las que deben reposar en los archivos de la entidad pública y que se deban suministrar con fines estadísticos y de estudio.

CAPITULO IV

Sanciones a los conductores

Artículo 54. *Sanciones a los conductores.* Serán sancionados con multas equivalentes entre uno (1) y tres (3) salarios mínimos diarios vigentes, los conductores de los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y mixto que incurran en las siguientes infracciones:

a) No portar en los vehículos el equipo de prevención y seguridad exigido por el Código Nacional de Tránsito Terrestre;

b) Prestar el servicio sin portar los siguientes documentos: licencia de conducción, tarjeta de operación, seguro obligatorio de accidentes, cartulina de despacho que indique la ruta y su recorrido y la certificación como conductor de servicio público;

c) Cambiar la ruta o prestar servicios de transporte en zonas de operación o rutas que no se le hayan autorizado a la empresa;

d) Prestar servicio con vehículos en pésimas condiciones de higiene y salubridad o sin haber realizado el mantenimiento preventivo o correctivo exigido en los manuales de operación o el mal estado;

e) Prestar servicio de transporte sin haber recibido despacho por parte de la empresa a la cual se encuentra afiliado;

f) Transportar pasajeros en condiciones que peligre su integridad física;

g) Participar en paros o propiciar a través de ellos, la suspensión parcial o total del servicio público de transporte que debe prestar la empresa autorizada.

CAPITULO V

Sanciones a las empresas de servicios especiales, a propietarios de vehículos y a los particulares

Artículo 55. *Conductas sancionadas con multa entre tres y seis salarios mínimos mensua-*

les. Serán sancionados con multas entre tres (3) y seis (6) salarios mínimos mensuales vigentes, las empresas autorizadas para prestar el servicio especial de estudiantes y asalariados que incurran en las siguientes infracciones:

a) No tener los vehículos los colores y distintivos destinados para este tipo de servicio;

b) No llevar el adulto previsto en los respectivos contratos que en representación de la institución docente garantice la protección y cuidado de los menores.

Artículo 56. *Conductas sancionadas con multa entre tres y cincuenta salarios mínimos mensuales.* Serán sancionadas con multas entre tres (3) y cincuenta (50) salarios mínimos mensuales vigentes, las empresas autorizadas para prestar el servicio especial de estudiantes y asalariados que incurran en las siguientes infracciones:

a) Transportar más de tres (3) menores de 12 años por cada dos puestos y mas de un (1) menor de más de 12 años por cada puesto;

b) Transportar pasajeros de pie;

c) Exceder los límites de velocidad máxima permitida para este tipo de servicio;

d) Prestar el servicio de transporte por carretera sin el lleno de los requisitos exigidos para este tipo de servicio;

e) Prestar el servicio en vehículos cuyas condiciones de mantenimiento, de seguridad y comodidad no sean óptimas.

Artículo 57. *Sanciones a propietarios de vehículos.* El propietario de vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y mixto que sea sorprendido prestando el servicio de transporte sin estar legalmente vinculado a una empresa de transporte o prestándolo sin despacho de la empresa, será sancionado con multa equivalente a diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes y además el vehículo será inmovilizado hasta cuando pague la multa. En caso de reincidencia la multa se duplicará.

Artículo 58. *Sanciones a personas naturales que presten el servicio público sin autorización.* La persona que sea sorprendida prestando servicio público de transporte en un vehículo con placa de servicio particular, será sancionada con multa de veinte (20) salarios mínimos mensuales vigentes y el vehículo será inmovilizado hasta cuando pague la multa.

Parágrafo. Si dentro de los treinta días siguientes a la comisión del hecho, el propietario del vehículo mencionado en el punto anterior o la persona natural a que se hace referencia en este artículo no ha cancelado el valor de la multa, la autoridad competente enviará copia auténtica a los juzgados de ejecuciones fiscales correspondientes para su cobro.

CAPITULO VI

Inmovilización de vehículos

Artículo 59. *Inmovilización de vehículos.* Se procederá a la inmovilización de vehículos además

de los casos contemplados en los artículos inmediatamente anteriores, en los siguientes eventos:

a) Cuando se compruebe que el vehículo no cumple con las condiciones de homologación establecidas por la autoridad competente;

b) Cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del equipo automotor y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos;

c) Cuando se compruebe mediante inspección técnica, que el vehículo no reúne las condiciones tecnomecánicas requeridas para su operación y sólo por el tiempo prudencial durante el cual debe llevarse a cabo su reparación, acondicionamiento o arreglo;

d) En los demás casos establecidos expresamente en las disposiciones pertinentes.

Parágrafo. Los Representantes Legales de las empresas de transporte podrán acudir ante la autoridad competente, para que se inmovilice un vehículo o se apliquen al propietario afiliado o al conductor del vehículo las sanciones correspondientes, cuando estén infringiendo las normas de transporte y/o tránsito, a fin de evitar acción administrativa contra la empresa.

CAPITULO VII

Procedimiento

Artículo 60. *Apertura de investigación.* Cuando se tenga conocimiento a través de informe escrito respaldado en las correspondientes pruebas de la comisión de una contravención a las normas de transporte a que se refiere la presente ley, la autoridad competente procederá de la siguiente manera:

a) Dictara una Resolución motivada por medio de la cual abre la correspondiente investigación administrativa y que además de estar motivada, deberá contener lo siguiente:

* Enumeración de los hechos que constituyen la violación.

* Cita de las disposiciones presuntamente infringidas.

* Relación de las pruebas aportadas y allegadas que demuestren la existencia de los hechos.

* Término dentro del cual el representante legal de la empresa o el propietario del vehículo deben presentar por escrito sus explicaciones y justificaciones y ejercitar su derecho de defensa, el cual no puede ser inferior a diez (10) días ni superior a veinte (20);

b) Dicha Resolución deberá ser notificada personalmente al representante legal de la empresa o al propietario, para lo cual se les enviará citación por correo certificado y cuya constancia formará parte del expediente.

c) En caso de que el citado no comparezca dentro de los cinco días siguientes al recibo de la notificación, se notificará por Edicto que será fijado por el término de tres días en lugar visible a la vista del público dejando constancia en el

mismo de la fecha y hora de su fijación y desfijación.

d) Al momento de la notificación se debe hacer entrega al notificado de copia de la Resolución y de todas las pruebas que obren en el expediente, dejando la constancia respectiva.

Artículo 61. *Análisis y decisión.* Recibidos los descargos la autoridad competente en un término que no puede ser superior a treinta (30) días, procederá al análisis de los mismos y a apreciar las pruebas aportadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica. Si el representante de la empresa investigada o el propietario solicitaren pruebas y estas fueren conducentes, se ordenará su práctica en un término que no puede ser superior a treinta (30) días. Si no fueren conducentes deberá dictar un auto en el que exponga las razones para negarlas y deberá ser notificado para que se interpongan los recursos correspondientes respetando el derecho de defensa, en un término de quince (15) días. Practicadas las pruebas deberá emitirse el fallo mediante acto administrativo motivado, donde se expongan con claridad los puntos de hecho y de derecho en los cuales se sustenta la decisión.

Parágrafo. Si no existe mérito para sancionar, se ordenará el archivo de las diligencias mediante auto.

Artículo 62. *Caducidad de la acción.* La acción de la administración para imponer la sanción correspondiente a la investigación administrativa adelantada contra una empresa de transporte, caduca en el término de seis (6) meses contados a partir de la comisión de la falta.

Artículo 63. *Apelación.* Las sanciones que excedan de veinte salarios mínimos, o que se refieran a la cancelación del permiso, autorización o habilitación podrán ser apeladas ante el Ministerio de Transporte.

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 64. *Uso de las vías urbanas.* Dentro del perímetro del transporte distrital y municipal en las áreas urbanas, la autoridad competente de transporte determinará la ubicación de los terminales satélites para los vehículos de servicio público de transporte nacional, departamental o intermunicipal, con el fin de descongestionar las vías urbanas de las ciudades, disminuir la contaminación y crear un ambiente más sano y saludable para sus habitantes.

Artículo 65. *Uso de la analogía.* Las autoridades competentes de transporte en caso de conflicto, dificultad de entendimiento o carencia de normas que regulan casos o situaciones semejantes, harán uso de la analogía jurídica.

Artículo 66. *Vigencia de las disposiciones anteriores.* Los procesos administrativos iniciados, los recursos interpuesto, los términos que hubieren comenzado a correr siempre que fueren favorables, se regirán por la disposición que estaba vigente cuando se inició el proceso, se

interpuso el recurso, empezó a correr el término o principió a surtir la notificación.

Artículo 67. *Salario mínimo.* El salario mínimo a que se refiere esta ley es el legal vigente al momento de producirse el respectivo acto.

Artículo 68. *Acción de nulidad.* Contra los actos proferidos por las autoridades en desarrollo de esta ley procede la acción de nulidad contemplada en el artículo 84 del Código Contencioso Administrativo.

Artículo 69. *Incremento parque automotor.* El Ministerio de Transporte y los alcaldes municipales velarán, para que cualquier incremento de capacidad transportadora, esté plenamente respaldada por estudios técnicos de demanda, los cuales serán puestos en conocimiento de todas las empresas de transporte debidamente constituidas, antes de expedir acto administrativo en este sentido.

Artículo 70. *Capacitación a conductores y personal administrativo.* Las agremiaciones de transporte en coordinación con las empresas, deberán establecer mecanismos para capacitar conductores profesionales y el personal administrativo necesario para el ejercicio y control de la prestación del servicio público de transporte.

Artículo 71. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias, en especial la Ley 15 de 1959, el Decreto 1787 de 1990 y las normas reglamentarias.

EXPOSICION DE MOTIVOS

La Constitución Política de 1991 otorgó al Congreso de la República facultades de trascendental importancia para el desarrollo y la promoción de la prosperidad general, dejando en manos de los representantes del pueblo la función de expedir códigos en todos los ramos de la legislación y las leyes de intervención económica que tengan que ver con los servicios públicos y privados para racionalizar la economía, dentro de las cuales se deben precisar los fines, alcances y límites de la libertad económica. Es tal la importancia que el constituyente le dio a esta función, que expresamente en el texto constitucional le prohíbe al Congreso conferir facultades extraordinarias para expedir códigos o leyes estatutarias.

Como el transporte público es no sólo un servicio sino una actividad económica necesaria e imprescindible, pues constituye motor básico de la economía y del desarrollo, que al movilizar la fuerza laboral permitiendo el traslado de personas, animales y cosas, ayuda además a cubrir las necesidades básicas de todo conglomerado social como son la salud, la educación, el trabajo y la recreación, es por todo ello oportuno y conveniente que el órgano legislativo se ocupe con especial preocupación y propiedad de estudiar, debatir, aprobar y expedir la norma fundamental que regirá hacia y durante el próximo

siglo, los destinos de una industria así calificada por la Ley 105 de 1993, para señalar los derroteros a los cuales deben ceñirse tanto las autoridades competentes como el sector privado, para que el transporte salga de ese abismo en el cual lo ha mantenido una política equivocada, mal diseñada y arbitrariamente redactada.

Para que las Comisiones Sextas a quienes corresponde por reglamento estudiar esta problemática, así como al Senado y Cámara en pleno, puedan contar con un instrumento que constituya la base para adelantar los debates y entregarle al País un Estatuto básico de Transporte Terrestre Municipal de Pasajeros, se les entrega a consideración un proyecto que es el fruto del análisis, la experiencia, la práctica y la realidad vivida durante muchos años de permanente y pleno conocimiento del sector y de la actividad.

Desde luego no todo lo anterior es malo e inaplicable y por lo tanto se conservará la redacción de algunas disposiciones contenidas en el Decreto 1787 de 1990, expedido por el señor Presidente de la República en uso de las facultades que le otorgara la Ley 15 de 1959, incluyendo disposiciones nuevas para mejorar, actualizar, tecnificar y modernizar el servicio público de transporte en los municipios.

De esa manera se encuentran dentro del proyecto que se presenta a consideración de los Honorable Senadores y Representantes, disposiciones nuevas como las siguientes: objetivos, principios del transporte público, definiciones, requisitos para la constitución de empresas, forma asociativas de transporte para administrar y operar servicios en aéreas de operación o para participar en licitaciones convocadas por las autoridades competentes, calificación de las empresas, prestación de servicio, transporte de pasajeros y límites de la responsabilidad, equipos de transporte, vinculación y desvinculación de vehículos, régimen tarifario, régimen de sanciones, procedimiento para investigar y recursos.

Constituyen disposiciones que se mantienen del actual Estatuto de Transporte las siguientes: obligaciones de las empresas de transporte, clasificación de la actividad transportadora, capacidad transportadora.

DISPOSICIONES NUEVAS

Las disposiciones nuevas tienen su razón de ser en el siguiente razonamiento:

1. El artículo 1º. trae unos objetivos por medio de los cuales se señala con toda claridad qué es lo que se debe tener en cuenta para controlar y desarrollar esta actividad económica y para poner en marcha el desarrollo empresarial, teniendo en cuenta dentro de ella a las actividades afines al transporte, entre las cuales están la fabricación y ensamblaje de vehículos, los talleres y todo el aspecto de autopartes.

2. El artículo 2º establece unos principios para el transporte público terrestre automotor,

los cuales deberán ser tenidos en cuenta por las autoridades cuando exista duda en la interpretación o aplicación de las disposiciones contenidas en la Ley.

3. En los artículos 3º, 4º y 5º se transcriben tres aspectos de mucha importancia que se encuentran en la Ley 105 de 1993 pero a nuestro juicio deben formar parte de esta ley y que se refieren a restricciones a la infraestructura, el transporte como elemento de la unidad municipal y colaboración entre entidades del sector.

4. Se incluyen las definiciones que permitan entender con claridad el significado de conceptos que se encuentran en diferentes artículos y cuya finalidad es que sirvan a los funcionarios y a los particulares; en la interpretación y correcta aplicación de las definiciones. Están contenidas en el artículo 6º.

5. Del artículo 7º al 10 se encuentran aspectos relacionados con la creación, funcionamiento y clasificación de la actividad y la calificación de las empresas, cuyos puntos fundamentales son:

5.1 Con fundamento en la Ley 105 de 1993 se exigen como requisitos nuevos la capacidad técnica, operativa, financiera, las condiciones de seguridad y comodidad de los equipos, la constitución de fondos para responsabilidad civil y reposición y la demostración del capital social. En párrafos sucesivos se definen en forma concreta y clara estos conceptos para no dejarlos al arbitrio o interpretación de los funcionarios.

5.2 Se establece para las empresas nuevas la obligatoriedad de publicar un aviso de intención y la posibilidad con base en el de presentar oposiciones sustentadas ante la autoridad competente, la cual tiene treinta (30) días para decidir.

5.3 Se determina cuál es la naturaleza jurídica de las Empresas de Transporte Público.

5.4 Se permite que las empresas existentes puedan asociarse para conformar consorcios.

5.5 En los artículos 14 y 15. Se establece la calificación de las empresas, los aspectos que los conforman y como obtener el puntaje exigido.

5.6 Del artículo 16 al 22. Se determinan aspectos relacionados con la prestación del servicio, estableciendo quién elabora los estudios técnicos, como se cumple el procedimiento para el otorgamiento de rutas y la convocatoria pública, cuando se da la adjudicación directa, procedimiento para modificar el recorrido en qué consiste el abandono de ruta y cuáles son las causales de vacancia.

6. Teniendo en cuenta lo relacionado con la libertad de empresa, se deja en libertad para la vinculación y desvinculación de equipos de transporte, supeditándolo a lo que se exprese en el respectivo contrato y prohibiendo la vinculación de equipos usados que hayan prestado servicio en otras modalidades o que provengan del servicio particular, artículos 25, al 27.

7. Se incluye un título para trasladar disposiciones que se encuentran en el Código de Comercio,

pero que por obvias razones deben formar parte de esta ley, incluyendo y ampliando lo relacionado con el transporte de personas y la responsabilidad del Transportador. El artículo 28 contiene las obligaciones del pasajero, el artículo 29 la responsabilidad del transportador y las causales de exoneración y el artículo 30 los límites de la responsabilidad, para que exista la equivalencia en todos los modos de transporte como ya se cumple para algunos en el Código de Comercio.

8. Respecto a equipos de transporte en los artículos 31 a 37, se establece la forma para definir el tipo de vehículos, se mantiene el concepto de vida útil y el término de servicio contemplado en la Ley 105 de 1993 lo mismo que lo relacionado con la reposición pero agregando en este aspecto la obligación del Estado para brindar apoyo a estos programas y para mantener la homologación aprobada por el Ministerio de Transporte hasta el término de vida útil, la obligatoriedad de inscribirse para importar, fabricar o ensamblar equipos y los planes de financiación y garantía de repuestos.

9. Se establece un régimen tarifario acorde con las necesidades y problemas del servicio y se hace obligatorio para las autoridades, en el cual imperan el aspecto técnico y las variables económicas que se manejan en el mundo financiero. Artículos 38 a 42.

10. Del artículo 43 en adelante se establece el régimen sancionatorio y el procedimiento, en el cual sobresalen los sujetos de las sanciones incluidos los funcionarios públicos, las circunstancias de agravación y lo justificación y aparecen sanciones para los conductores que son quienes violan determinadas conductas del ordenamiento; se establece además un procedimiento concreto, eficaz, coherente y acorde con la Constitución Política.

11. Del artículo 64 al 70 se encuentran aspectos esenciales en este ordenamiento y de mucha actualidad frente a problemas concretos como son: El uso de las vías urbanas, el uso de la analogía, la vigencia de las disposiciones anteriores y la acción de nulidad cuya inclusión se requiere por cuanto así lo han determinado recientes fallos jurisprudenciales del Consejo del Estado para que opere el control jurisdiccional sobre los actos administrativos que se expidan en desarrollo de la presente ley.

DISPOSICIONES QUE SE CONSERVAN

Respecto a las disposiciones que se mantienen con pequeñas modificaciones de redacción, por cuanto de su aplicación se concluye que han servido para el eficaz desarrollo de la actividad, están las siguientes:

a) Las obligaciones de las empresas de transporte que aparecen en el artículo 13 y la inclusión de un párrafo para determinar qué aspectos debe contemplar el reglamento de funcionamiento.

b) La clasificación de la actividad transportadora que aparece en el artículo 14 y que es necesario mantener para determinar las formas

de prestación del servicio y el acceso al mismo por parte de los usuarios.

c) La capacidad transportadora que aparece en el artículo 23 por cuanto no hay razones ni jurídicas ni de otra naturaleza para modificar esos conceptos.

CONCLUSION

De esta manera podrá el honorable Congreso de la República, poner en marcha la plenitud de sus facultades constitucionales y legislar sobre una materia que es de su exclusiva competencia, para bien del país y de sus habitantes:

Carlos Herney Abadía Campo,

Honorable Senador de la República.

SENADO DE LA REPUBLICA

SECRETARIA GENERAL

TRAMITACION DE LEYES

Santafé de Bogotá, D. C., 20 de septiembre de 1995

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 116 de 1995, "por la cual se expide el estatuto nacional para el servicio público colectivo municipal de pasajeros y mixto", me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy en sesión plenaria. La materia de que trata el mencionado Proyecto de ley es de competencia de la Comisión Sexta Constitucional Permanente.

Pedro Pumarejo Vega,

Secretario General

Honorable Senado de la República.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE

SENADO DE LA REPUBLICA

20 de septiembre de 1995.

De conformidad con el informe de la Secretaría General, dese por repartido el Proyecto de ley de la referencia a la Comisión Sexta Constitucional Permanente, para lo cual se harán las anotaciones de rigor y se enviará copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la *Gaceta Legislativa del Congreso*.

Cúmplase.

El Presidente del honorable Senado de la República, *Julio César Guerra Tulena.*

El Secretario General del honorable Senado de la República, *Pedro Pumarejo Vega.*

PROYECTO DE LEY NUMERO 117

DE 1995 SENADO

"por medio de la cual se establecen incentivos tributarios y fiscales a las empresas privadas y públicas que fomenten organizaciones cooperativas entre sus empleados, funcionarios y sus familias".

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1º. Las empresas de carácter privado o público de toda naturaleza que fomenten entre sus empleados y funcionarios la creación de

cooperativas para contratar servicios y suministros propios de su misión social, podrán acceder al régimen de exenciones y estímulos tributarios y fiscales estipulados en la presente ley.

Artículo 2º. Las cooperativas constituidas con empleados, funcionarios y sus familiares que tengan naturaleza multiactiva, especialmente en servicios de suministro de insumos productivos y materiales de oficina, mantenimiento locativo, vigilancia y seguridad, aseo, recreación, capacitación, educación familiar, alimentación, vestuario laboral, transporte, vivienda, construcción y mantenimiento de vías y, en general, la prestación de servicios que promuevan el espíritu asociativo y hagan efectivo el carácter de socios entre agentes del capital, el Estado y el trabajo, gozarán de especial tratamiento tributario y fiscal, por su contribución al empleo, la paz laboral y el bienestar familiar y comunitario, lo mismo que a la productividad y mejoramiento del desarrollo empresarial del país.

Artículo 3º. La Nación, los departamentos, entidades regionales de planificación y municipios, podrán establecer exoneraciones tributarias y fiscales en el régimen que regula los impuestos de las distintas entidades territoriales, tales como los de cuenta y complementarios, disminución de tarifas, incentivos arancelarios a las importaciones y créditos de fomento a las exportaciones, servicios públicos subsidiados, régimen especial de arrendamientos, catastro, industria y comercio, avisos, derechos materiales y en general todos aquellos que incidan sobre la promoción de las cooperativas empresariales contempladas en el artículo 1º de la presente ley.

Artículo 4º. Entre los requisitos que deben acreditar las empresas promotoras de Cooperativas, se tendrán en cuenta el mejoramiento de la productividad, el abaratamiento de costos, la promoción de empleo, el número de cooperados, el ámbito de influencia de la empresa o el tamaño del mercado, los aportes empresariales a la entidad cooperativa y el mejoramiento de los niveles educativos generado por la actividad cooperativa, entre otros.

Artículo 5º. Facultar al Gobierno Nacional (Ministerio de Hacienda y Crédito Público y la Dirección de Aduanas e Impuestos Nacionales), por un término de noventa (90) días a partir de la vigencia de la presente ley, para diseñar y ejecutar el régimen de impuestos y estímulos fiscales que respalde el fomento cooperativo por parte de las empresas privadas y públicas que acometan planes en esta dirección.

Las Asambleas Departamentales y los Concejos Municipales, podrán hacer lo propio empleando aportes de reducciones tributarias y estímulos fiscales y recursos provenientes del Fondo Nacional de Regalías, para lo cual incluirán los proyectos sectoriales puntuales en sus respectivos planes de desarrollo.

Los recursos del Fondo Nacional de Regalías cedidos a departamentos o municipios, podrán orientarse a través de ordenanzas y acuerdos

municipales al empleo y la producción, dentro de programas de fomento cooperativo que aprovechen recursos y vocaciones, mejoren la competitividad y el valor agregado y, en general, los indicadores de desarrollo humano.

Artículo 6º. El Departamento Administrativo Nacional de Cooperativas, Dancoop, y sus seccionales, promoverán la creación y certificarán la acreditación de los requisitos señalados en el artículo 4º de la presente ley, según el radio de acción de la cooperativa y su empresa promotora, sean nacional, regional, departamental o local.

Artículo 7º. La presente Ley rige a partir de la fecha de su sanción y publicación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

Presentada a consideración del honorable Senado de la República por el suscrito Senador de la República,

Antonio José Moreno Libreros.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Honorables Senadores:

La convivencia y la paz tienen un carácter y alcance cada vez más plural; es decir, resultan de la conjunción de voluntades, de la construcción de un clima real de solidaridad, de unas reglas equitativas de crecimiento y, por supuesto, de nuevas relaciones entre el capital y el trabajo, entre patronos y obreros, entre el Estado y los funcionarios, que, con criterios de solidaridad, pueden ser socios del desarrollo superando el desueto y conflictivo "reinvindicacionalismo" ideologizado de otras épocas.

En países como el nuestro, complejo y heterogéneo, pero de grandes dinámicas y potenciales, rige la promoción de imaginativas formas asociativas y productivas que integren a los patronos, directivos, empleados, funcionarios, obreros y sus familias, en proyectos cooperativos que abaraten costos, articulando necesidades y servicios y consoliden una nueva mentalidad empresarial basada en la solidaridad y en la interdependencia.

El cooperativismo bien concebido y gestionado con criterios de lucro social, vinculado a empleados o funcionarios y sus familias a la prestación de servicios y suministros a las empresas y entidades, facilitando con ello un eficiente aprovechamiento de las fuerzas productivas, integra procesos con generación de empleo, difunde una nueva mentalidad positiva en términos de conjunción de esfuerzos y atención de oportunidades al personal y sus familias, al igual que aporta al producto bruto y al ingreso nacional, lo que incidirá, con sentido redistributivo, en el bienestar de los colombianos.

De esta manera, el estado social de derecho cobra realidad, ofreciendo estímulos eficaces a los empresarios privados y oficiales, que faciliten la creación de organismos cooperativos entre sus empleados, funcionarios y sus familiares.

Hay casos, como en las cooperativas de servicio de Suecia e Israel, en que estas modalidades han permitido un funcionamiento eficiente y

productivo, como capitalismo social, en donde el consubstancial ánimo de ganancias se combina con prácticas equitativas que están más allá del asistencialismo o el paternalismo, propios del intervencionismo de estado convencional. Es más, involucran al conglomerado a las tareas de transformación y servicios, impactando favorablemente los niveles de vida y convivencia.

El proyecto contempla herramientas para que Alcaldes y Concejos, Gobernadores y Asambleas, fomenten el empleo y la producción mediante recursos de las regalías que les son propios, de manera que habrá alternativas ligadas a las vocaciones y al potencial regional y local y las comunidades y empresas se asocien en formas solidarias, como las cooperativas, que constituyen camino de progreso equitativo, inversión social, redistribución del ingreso y una mentalidad de cambio.

Este proyecto busca actuar en ese imposterizable propósito. Faculta al Gobierno en sus distintas escalas territoriales para otorgar incentivos tributarios y fiscales a las empresas que hagan fomento cooperativo tangible y encarga al Departamento Nacional de Cooperativas, Dancoop, para certificar la aplicación de esas políticas y programas de acuerdo con los requisitos que se establezcan en leyes, ordenanzas departamentales o acuerdos municipales.

En este último y en todo caso, en los municipios y en el nivel nacional, se deberá adelantar por parte del Dancoop una intensiva campaña de divulgación y pedagogía aplicada a los componentes asociativos, financieros, institucionales, contables y administrativos de las empresas cooperativas, para contribuir a la identificación de alternativas y servicios que éstas puedan prestar, dentro del espíritu de esta iniciativa.

Como autor de este proyecto, solicito el apoyo de mis colegas del Congreso y del propio Gobierno Nacional, con la convicción que el país, vapuleado por tantas precariedades e injusticias, requiere ensayos, como lo han hecho exitosamente otras sociedades, para un verdadero "salto solidario" que articule intereses y procesos y ofrezca, con las cooperativas que se proponen, la posibilidad creciente de fortalecer el tejido productivo familiar y social, en beneficio de todas las gentes deseosas de aportar y recibir del desarrollo y de hacer cada vez más competitiva nuestra economía.

De los honorables Senadores,

Antonio José Moreno Libreros,

Senador de la República.

Santafé de Bogotá, 20 de septiembre de 1995.

SENADO DE LA REPUBLICA
SECRETARIA GENERAL
TRAMITACION DE LEYES

Santafé de Bogotá, D. C., septiembre 21 de 1995.

Señor Presidente:

Con el fin que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 117 de 1995, "por medio de la cual

se establecen incentivos tributarios y fiscales a las empresas privadas y públicas que fomenten organizaciones cooperativas entre sus empleados, funcionarios y sus familias", me permito pasar a su Despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia que trata el mencionado proyecto de ley es de competencia de la Comisión Tercera Constitucional Permanente.

Pedro Pumarejo Vega,
Secretario General

Honorable Senado de la República.

**PRESIDENCIA DEL HONORABLE
SENADO DE LA REPUBLICA**

21 de septiembre de 1995.

De conformidad con el informe de la Secretaría General, dése por repartido el pro-

yecto de ley de la referencia a la Comisión Tercera Constitucional Permanente, para lo cual se harán las anotaciones de rigor y se enviará copia del mismo a la Imprenta Nacional, con el fin que sea publicado en la Gaceta Legislativa del Congreso.

Cúmplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Julio César Guerra Tulena.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Pedro Pumarejo Vega.

Considero, señores Senadores, que los habitantes de este apartado rincón de nuestro país tienen todo el derecho a aspirar a que por lo menos con ocasión de la celebración de la efemérides número sesenta de su fundación, la Nación se ocupe en algo de apoyar sus necesidades y responder como está obligado a hacerlo. Creo que el presente proyecto es viable desde todo punto de vista, no sólo social, de soberanía, constitucional y legal, sino apenas de elemental justicia para con la gente de Mitú.

Desde el punto de vista constitucional, el presente proyecto se enmarca dentro de los preceptos que establecen la obligación del Estado de suministrar los servicios públicos y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Presupuestalmente es viable la iniciativa con fundamento en la Sentencia C-490/94 de la honorable Corte Constitucional que aclaró y definió la facultad de la Rama Legislativa del Poder Público para la iniciativa legal en proyectos que conlleven gasto público.

Por las anteriores consideraciones, me permito proponer al honorable Senado de la República dar segundo debate al proyecto de ley mencionado y que sea aprobado en la respectiva sesión, para que se convierta en Ley de la República.

Cordialmente,

Elías Matus Torres,
Senador de la República.

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
AL PROYECTO DE LEY NUMERO 061
DE 1995 SENADO**

"por la cual rinden honores a la memoria del doctor Hernando Gómez Otálora y se autorizan unas inversiones".

Señor Presidente de la Comisión IV del Senado, Vicente Blel Saad, respetados Congresistas:

Para cumplir con la honrosa designación que me hiciera la Presidencia de esta célula congressional, me permito rendir ponencia para primer debate al proyecto antes mencionado y el cual es autor el honorable Representante Víctor Manuel Buitrago Gómez.

Al buscar la exaltación de la vida y obra del distinguido hijo de Boyacá, se rinde un homenaje más que merecido a un hombre de letras cuya vida siempre estuvo enmarcada dentro de la probidad y la justicia, como quiera que desempeñó los más altos cargos públicos de la Nación. El doctor Hernando Gómez Otálora ejerció con dignidad y decoro todas las actividades de su vida. Al solicitar a través de este proyecto de ley unas inversiones para la ciudad de Tunja, se están reconociendo las virtudes de los habitantes de esa región, por lo tanto merece ser honrada con una Ley de la República.

El doctor Gómez Otálora, obtuvo los puntos más calificados a nivel universitario tanto en el campo del Derecho como en el de la Economía.

PONENCIAS

**PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE
AL PROYECTO DE LEY NUMERO 12
DE 1995 SENADO, 218 DE 1995 CAMARA**

"por la cual la Nación se vincula a la celebración de los sesenta años de la fundación de Mitú, Vaupés, rinde homenaje a los mituseños y ordena la realización de obras de infraestructura".

Honorables Senadores:

En cumplimiento de la designación que me ha hecho la Mesa Directiva de la honorable Comisión Cuarta Constitucional Permanente, como ponente para segundo debate del proyecto de ley arriba mencionado, de manera atenta expreso a ustedes las siguientes consideraciones sobre el mismo:

El honorable Representante por la circunscripción electoral del Departamento del Vaupés, doctor Harold León Bentley, presentó al Congreso de la República el presente proyecto de ley como un homenaje a la capital del departamento que representa, mediante la cual la Nación se asocia y se solidariza con los sesenta años de la ciudad de Mitú, a celebrarse el 6 de octubre de 1996.

Es conocida por todos la situación de descuido, de abandono y falta de presencia del Estado a las cuales, secularmente, vienen sometidas vastas regiones de la geografía patria, en las cuales unos puñados de hombres con base en el esfuerzo, el sacrificio y el amor a la colombianidad ejercen con su cotidiana permanencia la soberanía y la defensa del territorio, en particular en zonas de frontera.

Mitú, como capital del nuevo Departamento del Vaupés, no escapa a las condiciones de pobreza y miseria que desde hace 59 años viene soportando, con la esperanza que algún día la Nación Colombiana vuelque sus ojos y por ende la ayuda que le permita para mejorar las condiciones de infraestructura que les posibilite a sus moradores

las condiciones para llevar una vida digna en medio de la maraña de la selva.

La Constitución Nacional, expedida en el año 1991, establece de manera expresa las posibilidades y los derechos que tienen todos y cada uno de los colombianos a una calidad de vida adecuada, a la vez que ordena al Estado el brindar las condiciones necesarias para ello.

Mitú tiene el más alto índice nacional de deficiencia en servicios públicos (71.9%), una elevada tasa de analfabetismo, cuenta con una población de cerca de 15.000 personas, está aproximadamente a una hora y cuarenta minutos, selva adentro desde Villavicencio en una aeronave de las que allí viajan, siendo su única posibilidad de contacto con el centro del país y su presupuesto para el año de 1995 apenas supera los dos mil millones de pesos (\$2.000.000.000).

El Representante León Bentley incluye dentro del proyecto, que ya fue aprobado en primer debate por la Comisión Cuarta del honorable Senado y en sus dos debates por la honorable Cámara de Representantes, la autorización al Gobierno Nacional para realizar durante los próximos 5 años, obras de energía hidroeléctrica, adecuación y terminación del aeropuerto, un puente para unir las dos orillas del río Vaupés, cofinanciación para la infraestructura vial, el Museo Etnológico y Casa de la Cultura y tradiciones indígenas del Vaupés y colegios de la ciudad, al igual que de un polideportivo municipal.

Es de anotar que la mayoría de obras que se proponen se hacen a título de cofinanciación, lo que indica la disposición de las autoridades y la gente de Mitú de aportar su esfuerzo y compromiso con el desarrollo de su ciudad, sin hacer como en muchas otras regiones de esperar solamente la ayuda del Gobierno Central.

Su paso por el Ministerio de Desarrollo Económico, por el de Hacienda y Crédito Público, no fue en vano, desde esas posiciones coadyuvó al desarrollo de su departamento. Su intervención fue definitiva para la instalación de la fábrica de motores de Sofasa y la terminación del Hotel Sochagota, entre otras muchas obras de las cuales se recuerda su ingenio y ayuda.

Como hombre público alcanzó las máximas distinciones y arrancó los más sonados aplausos. De sus adversarios políticos recibió respeto y de sus contertulios admiración.

Al rendir honores a tan excelso ciudadano es preciso verificar que las obras que trata el articulado del proyecto se ajustan a la ley, por cuanto al considerar el texto encuentro algunas inconsistencias que podrían hacer inoperante su ejecución. Por ejemplo, se citan tres artículos de la Constitución, de los cuales dos no guardan relación con el proyecto. Sugiero entonces modificar el artículo 2º del proyecto, suprimiendo, las citas de los artículos 341 y 351, numeral 3º de la Constitución Política.

A cambio deben citarse los artículos 70, 334 y 345, inciso 2º de la Constitución Política, por cuanto éstos sí guardan relación con los propósitos de la iniciativa.

En razón de las consideraciones expuestas anteriormente y con los cambios sugeridos y siempre y cuando se tenga concepto favorable del Ministro de Hacienda y Crédito Público, me permito presentar la siguiente proposición:

Dése primer debate al Proyecto de ley número 061 de 1995 Senado, "por la cual rinden honores a la memoria del doctor Hernando Gómez Otálora y se autorizan unas inversiones".

Del señor Presidente y los honorables Senadores,

Atentamente,

Enrique Gómez Hurtado,
Senador de la República.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 54 DE 1995 SENADO

"por la cual se modifican algunas normas que consagran el crecimiento del índice de precios al consumidor del año anterior como factor de reajuste de valores y se dictan otras disposiciones".

Honorables Senadores:

Tengo el honor de someter a su consideración el proyecto de ley presentado por el Ministerio de Desarrollo Económico, cuyo objeto es poner en concordancia a la legislación con las políticas gubernamentales de lucha contra la inflación inercial, en el sentido de cambiar el referente de expectativa de inflación, para que en el lugar de usar la inflación pasada, como estimativo de la del año en curso, se emplee la meta de inflación.

En el proyecto presentado por el Gobierno Nacional específicamente se cambia la forma de reajustar los avalúos catastrales y los cánones de arrendamiento de vivienda urbana, así como las multas y los rangos de valores que se definen en la actual legislación. Los artículos que cambian el referente para multas y rangos de valores son de carácter general, mientras que los que cambian el factor de reajuste en cánones de arrendamiento y avalúos catastrales hacen referencia explícita al artículo 10 de la Ley 56 de 1985 y al artículo 8º de la Ley 44 de 1990, respectivamente.

En el caso de los arrendamientos, actualmente la Ley 56 de 1985 define el tope máximo de los incrementos mensuales del canon en un 90% de la inflación pasada, lo que en últimas tiende a ser también un estimativo de la inflación del año siguiente. Sin embargo, el artículo 9º de la misma ley vincula el valor del arrendamiento con el avalúo comercial que a su vez está determinado por el valor del arrendamiento con el avalúo que, a su vez, está determinado por el avalúo catastral, el cual puede crecer según la Ley 44 de 1990, hasta el 100% de la inflación pasada según lo define el Gobierno Nacional. Dado que los valores de los cánones y los avalúos están íntimamente ligados, es sano que se defina la misma tasa de crecimiento para las dos variables.

En el caso de los avalúos catastrales el proyecto suprime la fecha límite del 31 de octubre para la determinación del porcentaje de reajuste, lo cual es razonable teniendo en cuenta que dicho porcentaje depende de una cifra que no necesariamente se conoce en la mencionada fecha.

Dado que los artículos que trata sobre arrendamientos y avalúos catastrales afecta directamente al ciudadano común y se corre el riesgo de un rezago en estos valores ante aumentos inesperados en el ritmo de inflación o ante diferencias persistentes entre la meta de inflación y la inflación observada, se propone incluir un mecanismo de ajuste extraordinario que permita recoger este tipo de distorsiones.

En el artículo 3º se dispone que para normas futuras expedidas por el Gobierno Nacional y las Administraciones Municipales, Distritales y Departamentales, se deba tener en cuenta la meta de inflación como estimativo de la inflación del año en curso, se aclaran también éste no necesariamente, será el único aspecto a tener en cuenta y se prevé la adopción de mecanismos de ajuste ante repetidas diferencias entre la meta y la inflación observada.

Finalmente se solicitan facultades extraordinarias para realizar las modificaciones necesarias en los casos no previstos por el proyecto y los cuales pueden requerir un tratamiento particular. Teniendo en cuenta que los aspectos contemplados por el proyecto abarcan un gran porcentaje del universo de leyes que incluye la inflación anterior como factor de reajuste; que el tema sobre el cual se solicitan las facultades extraor-

dinarias no es suficientemente preciso; y que los casos mencionados en la exposición de motivos como no incluidos en la modificación corresponden principalmente a modificación de códigos o leyes orgánicas, lo cual no es posible realizar mediante otorgamiento de facultades extraordinarias al Ejecutivo, se considera innecesario el empleo de este instrumento.

Se recomienda entonces acoger el proyecto de ley presentado por el Gobierno Nacional con las modificaciones que se incluyen en el siguiente articulado:

"por la cual se modifican algunas normas que consagran el crecimiento del índice de precios al consumidor al año anterior como factor de reajuste de valores y se dictan otras disposiciones".

Artículo 1º. Objeto. Esta ley modifica las normas legales que tienen en cuenta el comportamiento pasado del Índice de Precios al Consumidor como factor de reajuste de multas, valores catastrales, rangos, cuantías y cánones y en su lugar establecer criterios que hacen referencia a la meta de inflación, con el objeto de ajustar la legislación de manera que sirva de instrumento para la desindización de la economía de conformidad con el Pacto Social de Productividad, Precios y Salarios. Además, determina la forma como deberá tenerse en cuenta la meta de inflación en la expedición de normas por parte del Gobierno Nacional y las Administraciones Distritales, Municipales y Departamentales.

Artículo 2º. Definiciones. Para los efectos previstos en esta ley, se adoptan las siguientes definiciones:

IPC: Índice de precios al consumidor calculado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) para el total nacional, total de artículos y el total de ingresos o el índice que haga sus veces.

Inflación: Variación acumulada del IPC durante un año calendario.

Meta de inflación: Es el porcentaje de inflación que se espera para el año siguiente según determinación que adopte al final de cada año la Junta Directiva del Banco de la República o la entidad que haga sus veces.

Artículo 3º. Disposiciones aplicables a la expedición de normas que tomen en cuenta la inflación. El Gobierno Nacional, así como las Administraciones Municipales, Departamentales y Distritales, al expedir normas que dispongan la actualización de valores como precios, tarifas, multas, impuestos en valores absolutos salarios, cánones y rangos de aplicación de una disposición, con el fin de mantener su poder adquisitivo, tendrán en cuenta la meta de inflación como estimativo del comportamiento de los precios del año en curso. Lo anterior no excluye la posibilidad de tener en cuenta, adicionalmente, factores diferentes al mantenimiento del poder adquisitivo en la determinación del reajuste.

Para los cálculos que además se involucren reajustes para los años anteriores, al hacer actualización del valor, se empleará la inflación correspondiente registrada por el DANE para el reajuste en cada uno de esos años y se usará la meta de inflación para el reajuste del año en curso. Si el cálculo debe hacerse cada año se empleará cada vez la meta de inflación correspondiente, la cual se aplicará al valor determinado el año anterior sin corregir las diferencias entre la meta adoptada en ese año y la inflación registrada.

Parágrafo. Para los casos en que se presenten repetidas diferencias entre la meta de inflación y la meta registrada por el DANE durante varios años, podrán las mencionadas autoridades al expedir las normas que trata el inciso 2º del presente artículo, incluir mecanismos de ajuste extraordinarios.

Artículo 4º. *Modificación de las normas que usan la inflación del año anterior como factor para el reajuste anual de multas.* A partir de la vigencia de la presente ley, modifican todas aquellas normas incluidas en las leyes y decretos-leyes que consagran la variación del índice de precios al consumidor del año anterior como factor de actualización de valores de multas o sanciones en el sentido que se reajustará anualmente en un porcentaje igual a la meta de inflación fijada para el año en que se proceda al reajuste.

Artículo 5º. *Modificación de las normas que usan la inflación del año anterior como factor para el reajuste de cuantías o rangos.* A partir de la vigencia de la presente ley, modifican todas aquellas normas incluidas en las leyes y decretos-leyes que consagran la variación del índice de precios al consumidor al año anterior como factor de actualización de cuantías o rangos de valores que definen la aplicación diferencial de una disposición, en el sentido que se reajustarán anualmente en un porcentaje igual a la meta de inflación fijada para el año en que se proceda al reajuste.

Artículo 6º. *Modificación del artículo 8º de la Ley 44 del 18 de diciembre de 1990.* El artículo 8º de la Ley 44 de 1990, quedará de la siguiente forma:

"Ajuste anual de la base. El valor de los avalúos catastrales se reajustarán anualmente a partir del 1º de enero de cada año en un porcentaje determinado por el Gobierno Nacional, previo concepto del Consejo Nacional de Política Económica y Social, Conpes. El porcentaje de incremento no podrá ser superior a la meta de inflación para el año en que se define el incremento.

"En el caso de los predios no formados, el porcentaje de incremento a que se refiere el inciso

anterior, podrá ser hasta del 130% de la mencionada meta.

"Parágrafo 1º. Este reajuste no se aplicará a aquellos predios cuyo avalúo catastral haya sido formado o reajustado durante ese año.

"Parágrafo 2º. Si se presentan diferencias entre la meta de inflación y la inflación registrada por el DANE, que acumulen más de cinco puntos porcentuales en un solo año, el Gobierno Nacional podrá autorizar, previo concepto del Conpes, un incremento adicional extraordinario".

Artículo 7º. *Modificación del artículo 10 de la Ley 56 de 1985.* El artículo 10 de la Ley 56 de 1985, quedará de la siguiente forma:

"Reajuste del canon de arrendamiento. Cada doce (12) meses de ejecución del Contrato bajo un mismo precio, el arrendador podrá incrementar el canon en una proporción que no sea superior a meta de inflación siempre y cuando el nuevo canon no exceda lo previsto en el artículo 9º de la presente ley.

"Parágrafo. Si se presentan diferencias entre la meta de inflación y la inflación registrada por el DANE, que acumule más de cinco (5) puntos porcentuales en un solo año, el Gobierno Nacional podrá autorizar el incremento adicional en los cánones de arrendamiento el cual se llevaría a cabo en la siguiente renovación del contrato posterior a dicha autorización".

Luis Guillermo Vélez Trujillo,
Senador Ponente.

SENADO DE LA REPUBLICA COMISION TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Santafé de Bogotá, D. C., diecinueve (19) de septiembre de mil novecientos noventa y cinco (1995).

En la fecha fue recibida en esta Secretaría ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 54 de 1995 Senado, "por la cual se modifican algunas normas que consagran el crecimiento del índice de precios al consumidor del año anterior como factor de reajuste de valores, se otorgan facultades extraordinarias y se dictan otras disposiciones". Con pliego de modificaciones. Consta de cinco (5) folios.

Rubén Darío Henao Orozco,
Secretario General Comisión Tercera
Senado de la República
(Asuntos Económicos).

CONTENIDO

GACETA Nº 306-Viernes 22 de septiembre de 1995
SENADO DE LA REPUBLICA Págs.
PROYECTOS DE LEY

Proyecto de ley número 112 de 1995 Senado, por la cual se modifica y adiciona el Libro Cuarto de la Ley 100 de 1993.....	1
Proyecto de ley número 113 de 1995 Senado, por la cual se hacen regulaciones para evitar que en general, se traslade al ciudadano el cumplimiento de la función pública de liquidar sus impuestos. Se protege a los contribuyentes de menores recursos económicos que regularmente carecen de los conocimientos y medios técnicos para cumplir esta función.....	3
Proyecto de ley número 114 de 1995 Senado, por la cual se modifica parcialmente la Ley 50 de 1990, en relación con los Fondos de Cesantía de los Trabajadores y la Ley 100 de 1993 respecto de los Fondos de Pensiones, para establecer nuevas alternativas orientadas al fortalecimiento de la microempresa, la construcción de vivienda y el cumplimiento de otros fines sociales.....	5
Proyecto de ley número 115 de 1995 Senado, por la cual se crea la especialización en medicina familiar en armonía con la Ley 100 de 1993 y el documento Conpes 2750 de 1993.....	9
Proyecto de ley número 116 de 1995 Senado, por la cual se expide el Estatuto Nacional para el Servicio Público Colectivo Municipal de Pasajeros y Mixto.....	10
Proyecto de ley número 117 de 1995 Senado, por medio de la cual se establecen incentivos tributarios y fiscales a las empresas privadas y públicas que fomenten organizaciones cooperativas entre sus empleados, funcionarios y sus familias.	20
PONENCIAS	

Ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 12 de 1995 Senado, 218 de 1995 Cámara, por la cual la Nación se vincula a la celebración de los sesenta años de la fundación de Mitú, Vaupés, rinde homenaje a los mituseños y ordena la realización de obras de infraestructura.....	22
Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 061 de 1995 Senado, por la cual rinden honores a la memoria del doctor Hernando Gómez Otálora y se autorizan unas inversiones...	22
Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 54 de 1995 Senado, por la cual se modifican algunas normas que consagran el crecimiento del índice de precios al consumidor del año anterior como factor de reajuste de valores y se dictan otras disposiciones.....	23