



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

ISSN 0123-9066

AÑO X - N° 542

Bogotá, D. C., viernes 26 de octubre de 2001

EDICION DE 8 PAGINAS

DIRECTORES:

MANUELENRIQUEZROSERO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

ANGELINOLIZCANORIVERA
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CAMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 23 DE 2001 CAMARA

*por medio de la cual se expiden normas sobre sistema
de transporte masivo.*

Honorables Representantes:

Nos ha correspondido el estudio de la Ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 23 de 2001 Cámara, “por medio de la cual se expiden normas sobre sistema de transporte masivo”.

El presente proyecto fue presentado a consideración de la Cámara de Representantes “por la honorable Representante María Clementina Vélez Galvez, constante de 27 artículos.

ANTECEDENTES DE LA LEGISLACION DE TRANSPORTE EN COLOMBIA

Desde 1970, cuando se reorganizó la estructura de la administración nacional y se creó el instituto Nacional del Transporte, no ha existido un cuerpo coherente de normas que permitan organizar el sistema de transporte público en las grandes ciudades. Fue apenas en 1989 cuando empezamos a hablar de transporte masivo para solucionar los problemas de movilización de personas en las grandes ciudades, iniciativa que surge por el crecimiento poblacional de Bogotá, Medellín, Cali, Bucaramanga y Barranquilla.

La movilización de personas se hace más difícil en la medida que cada usuario desea que los equipos le presten un servicio puerta a puerta, obligando a las autoridades a generar una gran cantidad de rutas y a permitir el ingreso de parque automotor que ha congestionado de manera alarmante las ciudades.

Cada entidad territorial tiene sus peculiaridades y en los casos especiales de Medellín que construyó el metro, y de Bogotá, que construyó Transmilenio, se establecieron sistemas de transporte que no tienen una regulación legal específica.

Cada ciudad organizó el sistema que más llamaba la atención de las autoridades y para el cual tenía capacidad de financiación. Estos dos casos puntuales tienen que llamar la atención del Congreso para que expida normas claras que permitan regular para todas las ciudades sistemas de transporte masivo, de acuerdo con las necesidades que reflejen los estudios correspondientes.

Algunos artículos de la Ley 86 de 1989 y otros de la Ley 105 de 1993, se refieren tangencialmente al transporte masivo, lo que demuestra la urgente necesidad de un conjunto normativo adecuado.

ALCANCE Y CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

En el proyecto como ustedes pueden ver se invocan algunos principios generales que sirven como mecanismos de interpretación de las normas, de manera que cuando a los intérpretes de las mismas se les presente alguna dificultad puedan acudir a los principios para resolver las dudas y darle la aplicación al caso concreto una salida, que se ajuste al criterio del legislador y a la situación específica.

El principio sustancial es la seguridad que se debe ofrecer a los usuarios, acompañado de comodidad y eficiencia para que los medios utilizados por el sistema se adecuen a las necesidades de los pasajeros.

Es también importante que los sistemas de transporte masivo del futuro mejoren las condiciones ambientales, en la medida que se elimina la contaminación y se mejoran las condiciones de movilización de las personas hacia sus hogares y el lugar de trabajo.

Otro principio de gran importancia es el uso de combustibles limpios, y la utilización adecuada de la infraestructura vial.

El proyecto contempla normas reguladoras para la constitución de las empresas, el capital social mínimo y la obligatoriedad de que este tipo de sistemas esté precedido de un estudio técnico y económico que demuestre la viabilidad del proyecto y la permanencia en el tiempo.

El transporte podrá ser municipal, distrital, metropolitano o departamental, según el nivel de participación de las entidades territoriales.

Cuando la Nación concurra a la financiación de este tipo de proyectos debe vigilarse en forma técnica su inversión y el aporte otorgado tendrá que darle una representación proporcional en los órganos de dirección y administración.

Se gradúan los aportes que dan derecho a reembolso y aquellos que no generan obligación de reembolso a cargo de las entidades territoriales. Pero, también, se autoriza a la Nación para financiar totalmente un proyecto de transporte masivo, caso en el cual se suscribirán con la entidad territorial los convenios que sean necesarios para la administración del sistema.

La vigilancia de las inversiones de la Nación estará a cargo de un interventor, escogido mediante concurso público a fin de que esté pendiente de la viabilidad del sistema y de garantizar el pago de los recursos invertidos en el proyecto.

Para la construcción de la infraestructura urbana se permite el uso o destinación de áreas que hagan parte del espacio público, pues simplemente cambia su uso de área de recreación o de disfrute visual a vía pública y se permite que la financiación la hagan particulares o que se

haga mediante inversión extranjera especial no sometida a impuestos de ninguna naturaleza.

Se regula con claridad que la contratación de sistemas de transporte masivo y la celebración de contratos de obra se hará por el sistema de licitación pública para darle transparencia a los procedimientos de selección de los contratistas.

Igualmente, se precisa que la vigilancia estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte entidad que cumple funciones de inspección, vigilancia y control por delegación del presidente de la República, conforme a la Constitución Política.

Esta ley es muy necesaria en los actuales momentos pues las ciudades que no tienen sistemas de transporte masivo querrán imitar las experiencias de Medellín y Bogotá sin contar con una legislación clara al respecto.

Por las razones expuestas anteriormente nos permitimos presentar y proponer a la Comisión Sexta Constitucional Permanente: Dése primer debate al Proyecto de ley número 023 de 2001 Cámara, “por medio de la cual se expiden normas sobre sistema de transporte masivo”, junto con el pliego de modificaciones que aportamos a la presente iniciativa.

Vuestra Comisión,

Alonso Acosta Osio, María Isabel Mejía M., Hernando Carvalho Quigua,

Representantes a la Cámara.

PLIEGO DE MODIFICACIONES AL PROYECTO DE LEY NUMERO 023 DE 2001

*por medio de la cual se expiden normas sobre sistema
de transporte masivo.*

El artículo 4° del Proyecto de ley número 023 de 2001 Cámara quedará así:

Artículo 4°. Los entes territoriales, con el concurso de los transportadores, podrán crear empresas para la prestación del servicio de transporte masivo y adoptarán cualquiera de los tipos de sociedades regulados por el Código de Comercio.

Se agrega un párrafo al artículo 7° del Proyecto de ley número 023 de 2001 Cámara y quedará así:

Parágrafo. Por decisión de los socios, la administración de la sociedad puede ser ejercida por el ente territorial, caso para el cual no será necesario el cumplimiento de los numerales 5 y 6 del presente artículo.

Modifícase el artículo 9° del Proyecto de ley número 023 de 2001 Cámara que quedará así:

Artículo 9°. Las autorizaciones para el uso del suelo las expedirá el Concejo Municipal.

Las autorizaciones de operación las dará el Alcalde Municipal, en caso de que los socios determinen sacar a licitación pública la operación de la empresa, en su pliego de condiciones establecerán los requisitos necesarios para garantizar la viabilidad de la empresa por lo menos durante cinco (5) años.

Modifícase el artículo 15 del Proyecto de ley número 023 de 2001 Cámara, que quedará así:

Artículo 15. Para la construcción de la infraestructura de proyectos de transporte masivo podrán destinarse áreas especiales del suelo urbano que hagan parte del espacio público de la ciudad. Si dichas áreas no fueren suficientes, podrán expropiarse otras siguiendo los trámites establecidos en la ley y en el Código de Procedimiento Civil, para lo cual dichos proyectos se declaren de utilidad pública e interés social.

Modifícase el artículo 18 del Proyecto de ley número 023 de 2001 Cámara, que quedará así:

Artículo 18. En todos los casos de construcción de infraestructura para sistemas de transporte masivo, para su operación, mantenimiento y administración, se celebrará contrato de concesión previo el trámite de licitación pública.

Suprímase el párrafo final del artículo 20 del Proyecto de ley número 023 de 2001 Cámara.

Modifícase el artículo 24 del Proyecto de ley 023 de 2001 Cámara, que quedará así:

Artículo 24. La entidad territorial percibirá porcentajes de participación por la operación del sistema, la explotación de la publicidad, la instalación de establecimientos de comercio o cualquiera otra actividad rentable dentro de las áreas de funcionamiento del sistema.

Alonso Acosta Osio, María Isabel Mejía M., Hernando Carvalho Quigua, Representantes a la Cámara.

TEXTO PROPUESTO POR LOS PONENTES PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 023 DE 2001

*por medio de la cual se expiden normas sobre sistema
de transporte masivo.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPITULO I

Principios Generales

Artículo 1°. La política sobre sistemas de transporte público masivo de pasajeros deberá orientarse a la prestación de un servicio que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano, con base en los siguientes principios:

1. Garantizar a todos los habitantes del territorio donde funciona el sistema un transporte seguro, cómodo y eficiente.

2. Buscar que entre la población el uso del transporte particular sea un elemento complementario y no principal para la movilización.

3. Disminuir la accidentalidad con el uso de corredores viales especializados de transporte público masivo.

4. Mejorar las condiciones ambientales de las entidades territoriales que construyan o estimulen el uso de medios de transporte público masivo.

5. Procurar que los usuarios disminuyan los tiempos de viaje desde sus viviendas hasta los lugares de trabajo o esparcimiento.

6. Ahorrar recursos, concentrando la oferta de los mismos mediante el uso de economías de escala en el transporte público masivo de pasajeros.

7. Mejorar la eficiencia en el uso de la infraestructura vial, mediante la regulación adecuada del tránsito y el transporte.

8. Promover la masificación del transporte público con el empleo de equipos con tecnología de punta para el uso y ahorro de combustibles y para el aprovechamiento racional del espacio público.

Artículo 2°. Para efectos de la presente ley se define como sistema de transporte público masivo de pasajeros el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones, elementos e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área urbana, distrital, metropolitana o departamental, por cualquier modo de transporte, incluyendo la movilización sobre rieles.

Artículo 3°. El área de influencia de un sistema de transporte masivo estará comprendida dentro del territorio del municipio, distrito, Area Metropolitana o departamento.

Si los municipios que están unidos por un sistema de transporte masivo pertenecen a varios Departamentos se denominará área de transporte masivo especial. En este caso los alcaldes de los municipios respectivos suscribirán un contrato interadministrativo donde especificarán el objeto, los derechos y obligaciones de las partes y quién llevará la representación legal para los efectos del contrato. Los usos del suelo los autorizarán los respectivos concejos municipales.

CAPITULO II

Organización de empresas

Artículo 4°. Los entes territoriales, con el concurso de los transportadores, podrán crear empresas para la prestación del servicio de transporte masivo, y adoptarán cualquiera de los tipos de sociedades regulados por el código de comercio.

Artículo 5°. Las empresas deberán tener un capital social mínimo de cincuenta mil (50.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes, disponer de los equipos necesarios para atender la demanda de acuerdo con los estudios realizados, tener una estructura administrativa y técnica suficiente para operar y adoptar un plan de capacitación adecuado para sus motoristas y el personal de servicio.

Artículo 6°. El servicio podrá prestarse en equipos de lujo o en equipos corrientes que garanticen un costo accesible a los usuarios. Los estudios determinarán el valor de las tarifas de acuerdo con los costos fijos y variables del mismo.

La tarifa se fijará por la autoridad territorial competente exclusivamente con base en los estudios técnicos y económicos y solamente podrá modificarse en los períodos establecidos en tales estudios.

Artículo 7°. La empresa que se organice para prestar el servicio de transporte público masivo deberá obtener autorización del Alcalde o Gobernador según el territorio donde vaya a operar, previo el cumplimiento de los siguientes requisitos generales:

1. Certificado de existencia y representación vigente en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.

2. Información sobre la estructura organizacional, técnica y operativa, relacionando el personal que empleará.

3. Descripción del equipo, diseño y colores.

4. Información financiera para establecer que la empresa garantizará su operación y viabilidad por lo menos durante cinco (5) años.

5. Cumplir con los requisitos que se le hayan exigido en el pliego de condiciones de la licitación pública para acceder al servicio.

6. Constituir garantía de cumplimiento del proyecto ofrecido.

Parágrafo. Por decisión de los socios, la administración de la sociedad puede ser ejercida por el ente territorial, caso para el cual no será necesario el cumplimiento de los numerales 5 y 6 del presente artículo.

CAPITULO III

Transporte público masivo municipal

Artículo 8°. Es el que se presta en el territorio del municipio respectivo, incluyendo parte del área rural si técnicamente fuere viable.

Artículo 9°. Las autorizaciones para el uso del suelo las expedirá el Concejo Municipal.

Las autorizaciones de operación las dará el Alcalde Municipal, en caso de que los socios determinen sacar a licitación pública la operación de la empresa, en su pliego de condiciones establecerán los requisitos necesarios para garantizar la viabilidad de la empresa por lo menos durante cinco (5) años.

CAPITULO IV

Transporte público masivo distrital, metropolitano y departamental

Artículo 10. Es el que se presta en la respectiva entidad territorial cuando el servicio comprende dos o más municipios.

Artículo 11. Las autorizaciones sobre usos del suelo las dará el Concejo Distrital, la Junta metropolitana o la Asamblea Departamental.

Las autorizaciones de operación las dará el Alcalde o Gobernador según el caso, previo el trámite de una licitación pública en cuyo pliego de condiciones se determinarán los requisitos necesarios para garantizar la viabilidad de la empresa por lo menos durante cinco (5) años.

CAPITULO V

Financiación del sistema de transporte masivo

Artículo 12. La Nación podrá concurrir a la financiación de los sistemas de transporte masivo de pasajeros, garantizando que su aporte le otorgue una representación proporcional en los órganos de dirección y administración y las empresas encargadas de la operación.

Artículo 13. Cuando el aporte no supere el 20% del costo del proyecto, la inversión podrá hacerse conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad y no habrá reembolso de los recursos invertidos.

La Nación podrá financiar totalmente un proyecto de transporte masivo cuando disponga de los recursos necesarios. En este caso se suscribirá un convenio con las autoridades de las entidades territoriales respectivas donde se establecerá la forma como se administrará el sistema y se fijarán parámetros para garantizar su viabilidad y el reembolso de los recursos invertidos.

Artículo 14. La Nación podrá, otorgar garantía a los créditos externos o internos contratados por las entidades territoriales que desarrollen sistemas de servicio público de transporte masivo de pasajeros, cuando estas hayan pignorado a su favor rentas en cuantía suficiente que cubran el pago de por lo menos el 80% del servicio de la deuda total del proyecto.

En estos casos la Nación nombrará un interventor para el proyecto, escogido mediante concurso público, para vigilar las inversiones y garantizar que se están aplicando controles administrativos razonables para hacer viable el sistema y garantizar, el pago de los recursos invertidos en el proyecto.

CAPITULO VI

Infraestructura de proyectos de transporte masivo

Artículo 15. Para la construcción de la infraestructura de proyectos de transporte masivo podrán destinarse áreas especiales del suelo urbano que hagan parte del espacio público de la ciudad. Si dichas áreas no fueren

suficientes, podrán expropiarse otras siguiendo los trámites establecidos en la ley y en el Código de Procedimiento Civil, para lo cual dichos proyectos se declaran de utilidad pública e interés social.

Artículo 16. La infraestructura podrá ser financiada por la entidad territorial, por los particulares, o por la Nación previa la celebración de contratos o convenios donde se determinen las obligaciones de las partes firmantes de los mismos.

Artículo 17. Para la financiación de la infraestructura y para la operación y administración de sistemas de transporte masivo podrá el Gobierno Nacional autorizar inversión extranjera especial, para lo cual se determinarán los requisitos en los acuerdos celebrados de Gobierno a Gobierno. Esta inversión no estará sometida a impuestos de ninguna naturaleza.

CAPITULO VII

Contratación por concesión

Artículo 18. En todos los casos de construcción de infraestructura para sistemas de transporte masivo, para su operación, mantenimiento y administración, se celebrará contrato de concesión previo el trámite de licitación pública.

En los contratos para la construcción de infraestructura financiada con recursos de la Nación o de las entidades territoriales la adjudicación del contrato de obra pública se hará previo el trámite de la licitación pública.

En ningún caso las entidades licitantes podrán dividir el objeto de los contratos para eludir la licitación.

Artículo 19. La concesión será convocada por la autoridad competente de la entidad donde operará el sistema.

Los particulares podrán ofrecer concesiones para construir, operar, mantener y administrar sistemas de transporte masivo previo el cumplimiento de lo establecido en el parágrafo 2°, numeral 5 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993. La decisión negativa se tomará mediante resolución motivada donde se expliquen claramente las razones de la inconveniencia de la oferta.

CAPITULO VIII

Vigilancia y control

Artículo 20. El control y vigilancia de los sistemas de transporte masivo se hará por la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Quienes violen las obligaciones establecidas en los contratos de concesión y en las normas de transporte masivo vigente serán sancionados con multas sucesivas hasta de 700 salarios mínimos legales mensuales vigentes mediante el procedimiento establecido en el Decreto 01 de 1984 o normas que lo modifiquen.

CAPITULO IX

Disposiciones finales

Artículo 21. El número de pasajeros que podrá llevar una unidad del sistema de transporte masivo será aquel que determine la ficha técnica de homologación aprobada por el Ministerio de transporte.

Artículo 22. La empresa que opere el sistema de transporte masivo constituirá los seguros de responsabilidad contractual y extracontractual que garanticen el pago de los perjuicios generados por su actividad, conforme a lo previsto en los pliegos de condiciones de la licitación.

Artículo 23. La empresa que opere el transporte masivo deberá garantizar la vigilancia adecuada para que se respeten la vida, honra y bienes de los usuarios.

Artículo 24. La entidad territorial percibirá porcentajes de participación por la operación del sistema, la explotación de la publicidad, la instalación de establecimientos de comercio o cualquiera otra actividad rentable dentro de las áreas de funcionamiento del sistema.

Artículo 25. Las normas de la Ley 80 de 1993, o aquellas que la modifiquen o adicionen, y sus decretos reglamentados se aplicarán a las actuaciones contractuales previstas en la presente ley.

Artículo 26. Las empresas de transporte masivo constituidas antes de la vigencia de la presente ley, deberán ajustarse a las disposiciones aquí contenidas para continuar con su operación.

Artículo 27. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Alonso Acosta Osio, María Isabel Mejía M., Hernando Carvalho Quigua, Representantes a la Cámara.

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO
DE LEY NUMERO 047 DE 2001 CAMARA**

por la cual se adopta "La Carta de la Tierra".

En cumplimiento de la honrosa designación, hecha por la Presidencia de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, me permito rendir ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 047 de 2001 Cámara, "por la cual se adopta La Carta de la Tierra", en los siguientes términos:

¿Qué es la Carta de la Tierra?

La Carta de la Tierra es una declaración de principios fundamentales que tiene el propósito de formar una sociedad justa, sostenible y pacífica en el siglo 21. Busca inspirar en los pueblos un nuevo sentido de interdependencia y responsabilidad interdependiente y compartida para el bien de la humanidad y las demás especies que habitan la Tierra. Es una expresión de esperanza así como un llamado de ayuda para crear una sociedad global en un momento crítico en la historia.

En la Carta de la Tierra se le da un énfasis especial a los retos ambientales mundiales. Sin embargo, la visión ética inclusiva del documento reconoce que la protección ambiental, los derechos humanos, el desarrollo humano sostenible y la paz son interdependientes e indivisibles. Provee un nuevo marco de trabajo para pensar y referirse a estos temas. El resultado es una concepción fresca y amplia de lo que significan comunidad sostenible y desarrollo sostenible.

Origen e historia de la Carta de la Tierra

Los esfuerzos para desarrollar una serie de principios para la seguridad ecológica se iniciaron con la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Entorno Humano, celebrada en Estocolmo, Suecia, en 1972. Desde entonces, diversos grupos y coaliciones han efectuado valiosas contribuciones para la articulación de estos principios y valores, necesarios para alcanzar el desarrollo sostenible.

En 1987, la Comisión Mundial para el Ambiente y Desarrollo de las Naciones Unidas hizo un llamado para la creación de una carta que tuviera los principios fundamentales para el desarrollo sostenible. La redacción de la Carta de la Tierra fue uno de los asuntos inconclusos de la Cumbre de la Tierra de Río en 1992. En 1994 Maurice Strong, Secretario General de la Cumbre de la Tierra y Presidente del Consejo de la Tierra y Mikhail Gorbachev, Presidente de Cruz Verde Internacional, lanzaron una nueva iniciativa de la Carta de la Tierra con el apoyo del Gobierno de los Países Bajos. La Comisión de la Carta de la Tierra se formó en 1997 para supervisar el proyecto y se estableció la Secretaría de la Carta de la Tierra en el Consejo de la Tierra en Costa Rica.

Durante la última década la Iniciativa Internacional de la Carta de la Tierra condujo un diálogo intercultural a nivel mundial sobre metas en común y valores compartidos. En él participaron cientos de organizaciones y miles de individuos. Guiados por esta conversación global, la Iniciativa redactó la Carta de la Tierra como una declaración de los pueblos que brinda expresión sobre un consenso global emergente sobre principios y valores fundamentales para un mundo justo y sostenible.

Luego de varios años de trabajo fue aprobada por la Comisión en la reunión celebrada en las oficinas centrales de Unesco en París en marzo de 2000, la última versión de la Carta de la Tierra, previendo por parte de la Comisión una revisión al documento dentro de 2 o 4 años para considerar cambios posibles.

La Carta de la Tierra, es el resultado de un proceso de conversacional intercultural de más de una década que se llevó a cabo a nivel mundial. La redacción de la Carta de la Tierra ha involucrado el proceso de consulta más abierto y participativo que se haya conducido en conexión con un documento internacional. Miles de individuos y cientos de organizaciones de todas las regiones del mundo, diferentes culturas y diversos sectores de la sociedad han participado. La Carta fue moldeada tanto por expertos como por representantes de las comunidades de base. Es un tratado de los pueblos que establece una serie de esperanzas y aspiraciones importantes de la sociedad global emergente.

La Carta de la Tierra se inspira en una variedad de recursos, incluyendo la ecología y otras ciencias contemporáneas, las tradiciones religiosas y filosóficas del mundo, la literatura cada vez más vasta sobre ética global, del medio ambiente y el desarrollo, la experiencia práctica de los pueblos que viven de manera sostenible, así como las declaraciones y tratados intergubernamentales y no gubernamentales relevantes.

Teniendo en cuenta que se necesitan cambios con respecto a cómo pensamos y vivimos, la Carta de la Tierra nos reta a pensar acerca de nuestros valores y elegir un mejor camino. Nos hace un llamado para que busquemos un terreno común en medio de nuestra diversidad y para que acojamos una nueva visión ética que está siendo compartida por una cantidad creciente de personas en muchas naciones y culturas alrededor del mundo.

Objetivo

El objetivo de la Carta de la Tierra es brindar una expresión inspiradora a los más fundamentales principios de una visión ética integrada para nuestro futuro común. Estos principios tendrán un significado perdurable para los pueblos de todas las etnias, culturas y credos religiosos, clarificando los valores compartidos de la humanidad y desarrollando una nueva ética global para alcanzar una forma de vida sostenible.

Valores

Entre los valores que se afirman en la Carta se encuentran: el respeto hacia la Tierra y su existencia; la protección y restauración de la diversidad, integridad y belleza de los ecosistemas de la Tierra; la producción, el consumo y la reproducción sostenibles; el respeto a los derechos humanos, incluyendo el derecho a un medio ambiente propicio a la dignidad y el bienestar humanos; la erradicación de la pobreza; la solución no violenta de los conflictos y la paz; la distribución equitativa de los recursos de la Tierra; la participación democrática en la toma de decisiones; la igualdad de género; la responsabilidad y transparencia en los procesos administrativos; la promoción y aplicación de los conocimientos y tecnologías que facilitan el cuidado de la Tierra; la educación universal para una vida sostenible; y el sentido de la responsabilidad compartida, por el bienestar de la comunidad de la Tierra y las futuras generaciones.

Contenido del proyecto de ley

El proyecto en estudio busca adoptar dentro de la legislación colombiana la Carta de la Tierra como un mecanismo de conservación y ayuda a crear un mundo sostenible basado en el respeto a la naturaleza, derechos humanos universales, justicia económica y una cultura de paz, propósitos que sin duda van en beneficio de la colectividad, sin embargo, teniendo en cuenta que está pendiente la aprobación por parte de la Asamblea General de las Naciones Unidas, tal como se observa al leer los objetivos de la Campaña Internacional de la Carta de la Tierra, considero oportuno no dar trámite al proyecto de ley disponiendo su archivo.

Comentarios del Ministerio de Relaciones Exteriores

En respuesta enviada a la Presidencia de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, por parte del Vicepresidente de Relaciones Exteriores (E.), en Oficio PM/MA número 32696 de septiembre 10 de 2001, se anota que no es apropiado adoptar dentro de la legislación colombiana el preámbulo y los principios que componen el texto de la Carta de la Tierra, por cuanto este va a ser motivo de revisiones y posibles cambios y tampoco ha sido adoptado como documento oficial de las Naciones Unidas.

Proposición

En consecuencia, sin querer desconocer los propósitos nobles de la iniciativa pero teniendo en cuenta que la Carta de la Tierra aun no ha sido aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas y que están pendientes posibles cambios en su contenido, propongo a los honorables Representantes de la Comisión Segunda, el archivo del Proyecto de ley número 047 de 2001 Cámara, "por la cual se adopta la Carta de la Tierra".

De los honorables Representantes,

María Eugenia Jaramillo Hurtado,
Representante a la Cámara departamento Vaupes,
Ponente.

* * *

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO
DE LEY NUMERO 060 DE 2001 CAMARA**

*por la cual la Nación se asocia a la celebración de los Cuatrocientos
Cincuenta años de la Fundación del municipio de Tocaima
(Cundinamarca).*

Honorables Representantes:

En cumplimiento de lo dispuesto por la Mesa Directiva de la Comisión Segunda de la honorable Cámara de Representantes, me permito rendir ponencia para primer debate, al Proyecto de ley número 060 de 2001

Cámara, “por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración de los 458 años de la Fundación del municipio de Tocaima (Cundinamarca)” presentado a consideración del Congreso por el honorable Representante Jeremías Carrillo Reina.

Contenido del proyecto

El proyecto de ley presentado a consideración del Congreso de la República de Colombia, busca que este municipio como patrimonio histórico, cultural y despensa agrícola de la región, logre durante su historia de cuatrocientos cincuenta y ocho años de fundación, un equilibrio ante los demás municipios que han disfrutado de mayores oportunidades para su desarrollo en todos sus ámbitos, toda vez que ha sido una población que se engalana por ser un punto estratégico tanto en lo cultural como en lo económico desarrollándose en dos grandes frentes el turístico y el agropecuario.

Aspectos históricos, turísticos y culturales

En junio de 1537 luego del arribo de Jiménez de Quesada al centro del Imperio Chibcha, cuando Juan de Céspedes y Juan de San Martín al mando de unos cuarenta hombres, son los primeros españoles en enterarse de la existencia de tan rico y fértil valle. Esto se da porque en abril del mismo año Jiménez de Quesada, ordena varias expediciones a fin de obtener la mayor información de la zona. Pero los célebres Juan de Céspedes y Juan de San Martín se enteraron del productivo valle, de boca de un grupo de chibchas que cuidaban la frontera entre éstos y los Panches, al tiempo que les advirtieron sobre el carácter belicoso de los últimos.

Luego de la lucha de los españoles para hacerse a la posesión de tan próspera región y de haber comprobado su excepcional ubicación tanto militar, económica y comercial, se celebra la primera misa con motivo de la Semana Santa de 1544. Los indígenas Panches le dan el nombre de Tocaima en honor a un antiquísimo guerrero porque era en esta región donde habitualmente lo veneraban. En documento oficial de 1635 se afirma que la fundación de la ciudad, marcada legalmente para la historia corresponde al 20 de marzo de 1544. La jurisdicción de Tocaima originalmente un vasto territorio, que iba desde la cordillera central por el occidente, hasta los llanos de Neiva por el Sur, por el oriente hasta las estribaciones de la cordillera, oriental y por el norte hasta el límite con los Colimas.

Mediante Cédula Real Carlos V del 7 de febrero de 1549 se le confirió a Tocaima el título de Hidalga ciudad y su Escudo de Armas, como reconocimiento a su fama y sus riquezas, otro de los motivos para hacerle un homenaje desde el Estado colombiano, por su gran aporte al crecimiento histórico, cultural y económico de Colombia.

La ubicación original de la ciudad de Tocaima cambió un poco después de una terrible inundación que arrasara con todo o casi todo, entró las construcciones afectadas se encontraba la casa del cabildo, lo que ocasionó la pérdida del archivo, conservándose la zona influenciada por su historia y su economía.

Cuarenta años más tarde, informado el presidente Juan de Boda del temor de las gentes a seguir viviendo allí y la situación ruinososa de la ciudad, dispuso su traslado a un sitio más seguro, para lo cual comisionó al corregidor y justicia mayor de Mariquita de Ocampo, quien el 18 de marzo de 1621 señaló el lugar para la iglesia, las casas del cabildo, el convento de Santo Domingo y el marco para la plaza, con una extensión tan grande que aún hoy es una de las más grandes del país. De las primeras construcciones de la nueva ciudad fue el convenio de San Jacinto y su capilla anexa, el cual gestionó su construcción, el mismo corregidor, el 21 de mayo de 1625.

En la actualidad esta población no solo cumple un papel importantísimo, en el desarrollo del turismo en el interior del país, sino que juega un papel destacada en las comunicaciones vía terrestre, al tiempo que sirve de despensa agrícola a todo el altiplano cundiboyacense y a otras importantes zonas del país. Su privilegiada situación geográfica así lo acreditan. En la actualidad Tocaima está asentado en lo que en el futuro podríamos llamar el nudo económico de la región andina, situada al sur occidente de Cundinamarca, a 110 kilómetros de Bogotá, su temperatura promedio está sobre los 27 grados y su altura promedio es de 400 metros sobre el nivel del mar, cuenta con una extensión de 245 kilómetros cuadrados, sobre un territorio ligeramente ondulado lo que le permite un desarrollo agropecuario mucho más sólido.

Tocaima como centro turístico ofrece al visitante importantes atractivos y sitios de interés, entre los que se encuentran: el cerro Guacaná, el alto de Limba, la Vega de Gonzalico, el puente de los suspiros, las inscripciones (jeroglíficos) de los indígenas Panches en el cerro Guacaná, el camellón del río y el parque principal, junto con los sitios más visitados por los turistas: Los pocitos azufrados, de reconocidas propiedades curativas que han hecho que a Tocaima se le conozca como “Ciudad Salud de Colombia”.

Aspectos Jurídicos

Esta iniciativa legislativa está fundamentada sobre la base constitucional determinada en el artículo 154 de la Carta Política, que autoriza al Congreso de la República presentar proyectos de ley, con la excepcionalidad allí descrita.

Respecto a este tipo de iniciativas parlamentarias la Corte Constitucional se ha Pronunciado mediante la Sentencia número S-490 de 1994 Magistrado Ponente Eduardo Cifuentes Muñoz así:

“El principio predicable del Congreso y de sus miembros en materia de iniciativa legislativa no puede ser otro que el de la libertad. A voces del artículo 154 de la de la Constitución Política. Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuestas de sus respectivos miembros, del Gobierno Nacional, de las entidades señaladas en el artículo 146, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución”.

Por vía excepcional, la Constitución, en el artículo citado, reserva a la iniciativa del gobierno a las leyes a que se refieren a los numerales 3, 7, 9, 11, 22 y los literales a), b) y c) del numeral 19 del artículo 150, así como aquellos que ordenen participación en las rentas nacionales o transferencias de las mismas, las que autoricen aportes o suscripciones del Estado o empresas industriales o comerciales y las que decreten exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales.

Salvo el caso de las específicas materias anteriormente mencionadas, no se encuentra en la Constitución otra interdicción general aplicable a la iniciativa de los miembros del Congreso para presentar proyectos de ley que comporten gasto público.

En realidad, analizadas en detalle las excepciones, ninguna de éstas se traduce en la prohibición general para que el Congreso pueda, por su propia iniciativa, dictar las leyes que tenga la virtualidad de generar su gasto público, lo cual de otra parte, sólo será efectivo cuando y en la medida en que se incorpore la respectiva partida en la ley de presupuesto. No obstante, la Corte subraya que las leyes que decreten gasto público no pueden, por sí mismas, ordenar traslados presupuestales para arbitrar los respectivos recursos”.

“Por fuera de las materias indicadas, se impone el principio de libertad en punto de la iniciativa legislativa. Las excepciones, si bien cubren diversas fuentes del gasto público, no agota el universo de situaciones que pueden ser objeto de ley y que, de manera directa, pueden eventualmente representar gasto público, desde luego, si con posterioridad se incorpora la partida necesaria en la ley de apropiaciones”.

“Las leyes que decreten gasto público de funcionamiento e inversión no se encuentran constitucionalmente atadas a la iniciativa gubernamental y, por lo tanto, no resulta legítimo restringir la facultad del Congreso y sus miembros, proponer proyectos de ley sobre las referidas materias, con la obvia salvedad de que la Iniciativa de su Inclusión en el presupuesto corresponde exclusiva y discrecionalmente al Gobierno”.

Consideraciones

Al estudiar y verificar los datos históricos, culturales, económicos los cuales han sido fielmente exaltadas en la exposición de motivos que acompaña esta iniciativa legislativa, debo expresar mi complacencia con lo allí expresado.

Sin embargo, analizado el articulado del proyecto y teniendo en cuenta los conceptos emitidos por el Ministro de Hacienda y la constante objeción por razones de inconstitucionalidad por parte del Ejecutivo para este tipo de proyectos, lo que resulta dispendioso y complicado lograr que una iniciativa legislativa de estas características pueda convertirse en Ley de la República. Pretendo teniendo en cuenta los argumentos que a continuación relaciono modificar el articulado del proyecto en estudio, con el fin de que sea ajustado a la Carta Política y en general a los lineamientos jurídicos preestablecidos, para lograr el éxito de este proyecto de ley dándosele primer debate en esta Comisión y con el ánimo

que continúe con su tránsito legislativo hasta obtener la correspondiente sanción presidencial.

El proyecto consta de 6 artículos de los cuales considero modificar el artículo 2° y suprimir los artículos 3°, 4° y 5°, según concepto emitido por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, mediante oficio número 000650 del 5 de octubre de 2001.

Por lo tanto se explica el contenido de las modificaciones del articulado:

Respecto del artículo segundo:

1. “Este artículo pretende que las autoridades nacionales y departamentales le brinden especial cuidado y conservación al municipio de Tocaima, para lo cual deben asignar, de sus respectivos presupuestos anuales, partidas presupuestales para su mantenimiento y conservación. Sobre el particular, se resalta que no es procedente que el Congreso, a través de leyes le ordene al Gobierno Nacional incorporar apropiaciones en el presupuesto. Así lo ha dicho la Corte en reiterados fallos mediante sentencias C-325 del 10 de julio de 1997, Magistrado Ponente Eduardo Cifuentes, C-343 de 1995, C-360 de 1996, C-017 de 1997 y C-324 de 1997.

De donde se concluye que una Ley de Honores, no puede ni ordenar, ni incorporar en el Presupuesto fuentes de gastos distintas de las que se han debatido y aprobado en la discusión de la ley anual, tan sólo puede autorizar al Gobierno nacional su incorporación”.

2. De igual manera, frente a las entidades territoriales, tampoco la ley puede ordenarles dicha incorporación pues la Constitución Política contempló, como parte esencial de la descentralización, la protección a la autonomía de estas entidades.

Así lo ha determinado en su artículo 287 de la Constitución Nacional que son las autoridades territoriales las encargadas de ejercer sus competencias. En este sentido se ha pronunciado la honorable Corte Constitucional al verificar, que si bien el legislador puede reglamentar algunas competencias de las Entidades Territoriales, no debe sobrepasar las mismas disposiciones constitucionales y hacer nugatoria la competencia que primariamente se les otorgó. (Sentencia 517 de 1992 Magistrado Ponente Ciro Angarita Barón).

3. El párrafo del artículo 2° pretende que el Gobierno Nacional asigne, a través del Fondo Nacional de Regalías, los recursos necesarios para la construcción de un Centro de Acopio de productos agrícolas.

De acuerdo con el Concepto del Ministerio de Hacienda, el Fondo Nacional de Regalías es un Fondo de destinación específica de conformidad con lo dispuesto por el artículo 361 de la Constitución Política, los recursos deben destinarse para promover la minería, preservar el ambiente y financiar proyectos de inversión definidos como prioritarios en los planes de desarrollo de las respectivas entidades territoriales.

Al respecto la honorable Corte ha manifestado:

“En consecuencia, cualquiera que sea el sistema de reparto de las regalías diseñado por el legislador, un porcentaje de los recursos debe destinarse, necesariamente, a las entidades territoriales en las que se desarrollan actividades de explotación o transporte de los recursos no renovables de propiedad del Estado. Se trata, en este caso, de una **destinación directa** en virtud de un derecho constitucional de configuración legal a participar, directamente, en la distribución de los recursos provenientes de las regalías y las compensaciones.

Sin embargo, como tales entidades territoriales no son las únicas destinatarias de las regalías, el sistema de reparto debe contemplar la existencia de un remanente que será distribuido entre los municipios y departamentos que no son beneficiarios directos en los términos antes descritos. Esta forma de asignación se ha **denominado asignación indirecta** y se realiza a través del Fondo Nacional de Regalía”. Véanse las sentencias C-593 de 1995 (M.P. Fabio Morón Díaz); C-221 de 1997 (M.P. Alejandro Martínez Caballero), C-567 de 1997 (M.P. Fabio Morón Díaz); C-402 de 1998 (M.P. Fabio Morón Díaz).

Dado que la Constitución no establece los porcentajes de participación de unas y otras entidades territoriales, debe afirmarse que, en esta materia, el legislador ostenta un amplio poder de configuración. Véanse las sentencias C-075 de 1993 (M.P. Alejandro Martínez Caballero); T-141 de 1994 (M.P. Vladimiro Naranjo Mesa); C-179 de 1994 (M.P. Carlos Gaviria Díaz); CC-567 de 1995 (M.P. Fabio Morón Díaz); C-593 de 1995 (M.P. Fabio Morón Díaz); C-036 de 1996 (M.P. José Gregorio

Hernández Galindo); C-691 de 1996 (M.P. Carlos Gaviria Díaz); C-028 de 1997 (M.P. Alejandro Martínez Caballero); C-219 de 1997 (M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz); C-221 de 1997 (M.P. Alejandro Martínez Caballero); Sentencia C-428 de 1997 (M.P. José Gregorio Hernández Galindo, Alejandro Martínez Caballero y Vladimiro Naranjo Mesa); C-128 de 1998 (M.P. Fabio Morón Díaz); C-402 de 1998 (M.P. Fabio Morón Díaz); C-447 de 1998 (M.P. Carlos Gaviria Díaz); C-299 de 1999 (M.P. Fabio Morón Díaz). En consecuencia, la ley es la encargada de definir cuál es el porcentaje de las regalías y compensaciones destinado a los departamentos o municipios productores o portuarios –o asignación directa–, y cuál el remanente que será destinado a las restantes entidades territoriales o a otros órganos que, pese a no ser asimilables a entidades territoriales, cumplen funciones que, según la Constitución, pueden ser financiadas con los recursos provenientes de las regalías y compensaciones, como la protección del medio ambiente. Ver sentencias C-393 de 1995 compensaciones, como la protección del medio ambiente. Ver sentencias C-593 de 1995 (M.P. Fabio Morón Díaz); C-428 de 1997 (M.P. José Gregorio Hernández Galindo, Alejandro Martínez Caballero y Vladimiro Naranjo Mesa). Asignación indirecta. Véanse sentencia de la Corte Constitucional 580 de 11 de agosto de 1999 M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz.

Como se puede observar, no se pueden destinar los recursos del Fondo para construir un Centro de Acopio, más si tenemos en cuenta, que de hacerlo, se estaría perjudicando a las demás entidades que participan del Fondo, de acuerdo con los parámetros generales de asignación determinados en la Ley 141 de 1994. En efecto, el párrafo 3 de esta ley establece que:

“Párrafo 3°. Los recursos destinados a la financiación o cofinanciación de proyectos regionales de inversión deberán distribuirse en forma equitativa entre las regiones integradas por los Corpes regionales, o por las entidades que lo sustituyan, teniendo en cuenta la densidad poblacional, las necesidades básicas insatisfechas de la población y otros indicadores de pobreza, conforme a los criterios establecidos en la presente ley y en la reglamentación que expida para el efecto la Comisión Nacional de Regalías”. Por lo expuesto sugiero suprimir el párrafo del artículo 2°.

Respecto al artículo 3°

Según Sentencia de la Corte Constitucional 256 de 1997 Magistrado Ponente José Gregorio Hernández Galindo y la C-740 de 1998 del Magistrado Ponente Hernando Herrera Vergara que dice: Es evidente que aquellos asuntos objeto de relación legal, solamente pueden ser sometidos al trámite legislativo si el proyecto de ley correspondiente es presentado por el Gobierno, o coadyuvado por éste, es decir, que deben tener la correspondiente iniciativa gubernamental. Por lo que recomiendo suprimirlo.

Respecto del artículo 4°

El artículo 4°, del proyecto, establece que la oficina del municipio que actualmente se encargue de ejecutar el presupuesto municipal, administrará, las partidas que se le asignen al municipio.

Se advierte que, una disposición como la comentada podría vulnerar la autonomía que, como se señaló anteriormente, gozan las entidades territoriales, sobre este tema, específicamente la honorable Corte Constitucional ha señalado:

“Al respecto, debe reiterarse que la Constitución Política reconoce a las entidades territoriales autonomía para autogestionar los asuntos de su territorio (artículo 287), lo cual comprende la facultad de establecer y administrar sus propios recursos, para así dar cumplimiento a las funciones asignadas constitucional y legalmente y, de esta manera, definir, con criterio político, la viabilidad de los asuntos de interés público dentro de los límites del ente territorial.” (Ver sentencia 517 de 1992 M.P. Ciro Angarita Barón). En consecuencia, constituye presupuesto básico de la mencionada autonomía de las entidades territoriales la potestad de diseñar un sistema propio de ingresos, gastos e inversiones, con arreglo a los objetivos económicos, sociales o culturales definidos según sus propias necesidades y prioridades (Ver sentencia C-219 de 1997, M.P. doctor Eduardo Cifuentes Muñoz). Esta potestad de decisión financiera, va acompañada de un poder de dirección administrativa (Sentencia C-535 de 1996 M.P. Alejandro Martínez Caballero). En consecuencia recomiendo suprimir este artículo.

Por las anteriores consideraciones, me permito presentar ponencia favorable y propongo a la honorable Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, désele primer debate al Proyecto de ley número 060 de 2001 Cámara, “por la cual la Nación se asocia a la celebración de los 458

años de la Fundación del municipio de Tocaima (Cundinamarca)", así como el pliego de modificaciones anexo.

De lo honorables Representes,

Jaime Puentes Cuéllar,
Representante a la Cámara.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

AL PROYECTO DE LEY NUMERO 060 DE 2001 CAMARA

por la cual la Nación se asocia a la celebración de los 458 años de la Fundación del municipio de Tocaima (Cundinamarca).

EL Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Queda igual. La Nación se asocia a la celebración de los 458 años de la Fundación del municipio de Tocaima y honra la memoria de su fundador Hernán Vanegas.

Artículo 2°. Se modifica y quedará así: Este municipio como despensa agrícola, de invaluable riqueza cultural e histórica, será objeto de especial cuidado y conservación por parte de las autoridades nacionales y departamentales; para lo cual en sus respectivos presupuestos anuales, se autorizan para que incorporen sendas partidas presupuestales para su mantenimiento y conservación.

Artículo 3°. Se suprime.

Artículo 4°. Se suprime.

Artículo 5°. Se suprime.

Artículo 6°. Esta ley rige desde la fecha de su promulgación.

Jaime Puentes Cuéllar,
Representante a la Cámara.

TEXTOS APROBADOS EN COMISION

TEXTO AL PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NUMERO 091 DE 2001 CAMARA

Aprobado en Comisión el día 23 de octubre de 2001, por el cual se modifica el período de los gobernadores, diputados, alcaldes, concejales y ediles.

Artículo 1°. *Período de los Gobernadores.* El inciso primero del artículo 303 de la Constitución Política quedará así:

En cada uno de los departamentos habrá un gobernador que será jefe de la administración seccional y representante legal del departamento; el gobernador será agente del Presidente de la República para el mantenimiento del orden público y para la ejecución de la política económica general, así como para aquellos asuntos que mediante convenios la nación acuerde con el departamento. Los gobernadores serán elegidos popularmente para períodos institucionales de cuatro (4) años y podrán ser reelegidos para el período siguiente. Transcurrido otro período institucional, como mínimo, el ex gobernador puede volver a postularse, sujeto a las mismas condiciones.

Artículo 2°. El inciso segundo del artículo 299 de la Constitución Política, quedará así:

El régimen de inhabilidades e incompatibilidades de los diputados será fijado por la ley. No podrá ser menos estricto que el señalado para los congresistas en lo que corresponda. El período de los diputados será de cuatro (4) años, y tendrán la calidad de servidores públicos.

Artículo 3°. *Período del Alcalde.* El inciso primero del artículo 314 de la Constitución Política quedará así:

En cada municipio habrá un alcalde, jefe de la administración local y representante legal del municipio, que será elegido popularmente para períodos institucionales de cuatro (4) años y podrá ser reelegido para el

período siguiente. Transcurrido otro período institucional, como mínimo el ex alcalde puede volver a postularse, sujeto a las mismas condiciones.

Parágrafo. Los alcaldes municipales y distritales que pueden ser reelegidos inmediatamente por una sola vez, corresponden a las alcaldías de municipios y distritos de más de cien mil (100.000) habitantes.

Artículo 4°. *Período de los Concejales.* El inciso primero del artículo 312 de la Constitución quedará así:

En cada municipio habrá una corporación administrativa elegida popularmente para períodos de cuatro (4) años que se denominará concejo municipal, integrada por no menos de siete, ni más de veintiún miembros según lo determine la ley, de acuerdo con la población respectiva.

Artículo 5°. Los incisos segundo y tercero del artículo 323 de la Constitución Política quedarán así:

En cada una de las localidades habrá una junta administradora, elegida popularmente para períodos institucionales de cuatro (4) años, que estará integrada por no menos de siete ediles, según lo determine el Concejo distrital, atendida la población respectiva.

La elección de alcalde mayor, de concejales distritales y de ediles se hará en un mismo día para períodos de cuatro (4) años. Los alcaldes locales serán designados por el alcalde mayor de terna enviada por la correspondiente junta administradora.

Artículo 6°. *Vigencia.* Este Acto Legislativo rige a partir de su promulgación.

En los anteriores términos fue aprobado el presente Proyecto de Acto Legislativo según consta en el Acta número 13 de octubre 23 de 2001.

Diego Osorio Angel,
Secretario Comisión Primera Asuntos Constitucionales.

TEXTOS DEFINITIVOS

TEXTO DEFINITIVO AL PROYECTO DE LEY NUMERO 026 DE 2001 CAMARA

Aprobado en segundo debate en la sesión plenaria de la honorable Cámara de Representantes el día martes 16 de octubre de 2001, por la cual se modifican las Leyes 23 de 1982 y 44 de 1993 y se dictan otras disposiciones,

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1°. *Proporcionalidad en las tarifas.* Adicionase el artículo 159 de la Ley 23 de 1982 con los siguientes incisos:

Las tarifas a cobrar por parte de las sociedades de gestión colectiva de derechos de autor y conexos deberán ser concertadas con los usuarios de las obras, interpretaciones o ejecuciones artísticas o producciones fonográficas según sea el caso, y serán proporcionales así:

a) A la categoría del usuario;

b) A la modalidad e intensidad del uso de la obra en la comercialización del bien o servicio;

c) A la importancia de la obra en el desarrollo de su actividad. Para lo cual, deberá adoptar y publicar un régimen tarifario que será la base de la concertación con los usuarios o las entidades gremiales que los representen y registrado en la dependencia respectiva del Ministerio del Interior.

En los casos en los cuales no se utilicen las obras, interpretaciones, ejecuciones artísticas o producciones fonográficas, no habrá lugar al pago de derechos de autor y conexos. Las sociedades de gestión Colectiva y las asociaciones y organizaciones de éstas, tendrán la obligación de expedir gratuitamente el respectivo paz y salvo.

Para establecer las tarifas de que trata el presente artículo, las sociedades de Gestión Colectiva y las asociaciones y organizaciones de éstas, dispondrán del término de un año contado a partir de la vigencia de la presente ley. Si vencido este plazo no se ha llegado a un acuerdo entre las

partes, las tarifas serán fijadas por un tribunal de arbitramento, el cual se regirá por las disposiciones establecidas en las normas legales vigentes, y estará conformado por tres árbitros, uno escogido por la sociedad de gestión, uno por los usuarios y el tercero de común acuerdo entre las partes.

Artículo 2°. *Distribución equitativa.* El numeral 5 del artículo 14 de la Ley 44 de 1993, quedará así:

El importe de las remuneraciones recaudadas por las sociedades de gestión colectiva de derechos de autor y derechos conexos se distribuirá entre los derechohabientes guardando proporción con la utilización efectiva de sus derechos.

Para dar cumplimiento al inciso anterior estarán obligados a implementar un sistema de monitoreos, inspecciones, planillajes, sondeos, encuestas y otros medios de fiscalización.

En ningún caso las sociedades de gestión colectiva podrán retener remuneraciones recaudadas que correspondan a sus socios o representantes, salvo las no reclamadas por sus beneficiarios en un término de cinco años contados a partir de la respectiva aprobación de la distribución.

Artículo 3°. *Límite de costos.* El inciso 1° del artículo 21 de la Ley 44 de 1993, quedará así:

El Consejo Directivo de las sociedades de gestión colectiva de Derechos de Autor y Derechos conexos discutirá y aprobará su presupuesto de ingresos y egresos para periodos no mayores de un año. En ningún caso el porcentaje de gastos directos e indirectos podrá exceder al 30% del total bruto recaudado del usuario de las obras, interpretaciones, ejecuciones y fonogramas, por la utilización de los derechos de sus socios y miembros de las sociedades de gestión colectiva de derechos de autor y derechos conexos extranjeros o similares con las cuales tengan contrato de representación recíproca. Dichos presupuestos serán sometidos previamente al control de legalidad ante la dependencia respectiva del Ministerio del Interior.

Artículo 4°. *Responsabilidades.* El inciso 3 del artículo 21 de la Ley 44 de 1993, quedará así:

Sólo el Consejo Directivo de las sociedades de gestión colectiva de derechos de autor y derechos conexos autorizará las erogaciones que no estén contempladas inicialmente en cada presupuesto, sin rebasar el límite de gastos señalados de conformidad con el inciso primero.

Serán responsables de acuerdo con la ley los miembros del Consejo Directivo y administradores de las sociedades de gestión colectiva por las infracciones a esta ley.

Artículo 5°. Para garantizar el pago de los derechos de autor, los establecimientos comerciales requeridos en concordancia con lo señalado en la Ley 232 de 1995, debiendo ser notificados sus responsables previamente por los titulares de derechos de autor o sus representantes o por las autoridades policivas, mediante un comparendo educativo sobre el fundamento y justificación del cobro de derechos de autor. Este procedimiento tendrá lugar dentro de los diez (10) días anteriores al requerimiento previsto en la citada ley.

Artículo 6°. Las sociedades de Gestión Colectiva y las asociaciones y organizaciones de éstas, deberán dentro de los cuatro (4) primeros meses de cada año, publicar en un diario de amplia circulación nacional y por Internet, los estados financieros con un informe detallado de los recursos recaudados y destinados el año anterior, que reflejen el total recaudado y el total de los gastos de la gestión. La lista de las personas beneficiadas con indicación de su documento de identidad deberá ser remitida a la Dirección Nacional de Derechos de Autor dentro del mismo término.

Artículo 7°. *Derechos de Asociación.* Los titulares de Derechos de Autor y conexos tienen el derecho a ser admitidos como socios en las sociedades de gestión colectiva autorizadas por el Gobierno. Cada sociedad de gestión colectiva se dará su propio reglamento, donde se establecerá un régimen de sanciones y un régimen de afiliaciones.

En el evento de expulsión de algún socio, sus derechos patrimoniales de autor deberán ser garantizados previamente.

La Dirección Nacional de Derechos de Autor, vigilará el cumplimiento de esta norma y queda facultada para aplicar la sanción a que haya lugar.

Artículo 8°. No pagarán derechos de autor los establecimientos comerciales en donde es claro que su actividad comercial no requiera de

la música para su funcionamiento, tales como talleres de mecánica, floristerías, lavaderos de autos, marqueterías, oficinas particulares, zapaterías y pequeñas tiendas, en los que si bien es cierto se tiene un televisor o un equipo de sonido, es sólo para distracción de sus propietarios o empleados y en ningún momento para distracción de sus clientes.

Artículo 9°. *Fondo de Promoción de nuevos Talentos Musicales.* Las Organizaciones de titulares de Derechos de Autor y conexos existentes y que se creen con posterioridad a la presente ley, deberán destinar un porcentaje de sus recaudos a promover los nuevos talentos musicales regionales de acuerdo con lo recaudado en cada localidad.

Artículo 10. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación en el *Diario Oficial* y deroga las disposiciones legales que le sean contrarias.

CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARIA GENERAL

Bogotá, D. C., martes 16 de octubre de 2001

En Sesión Plenaria del día martes 16 de octubre de 2001, fue aprobado en segundo debate el texto definitivo del Proyecto de ley número 026 de 2001 Cámara, “por la cual se modifican las Leyes 23 de 1982 y 44 de 1993 y se dictan otras disposiciones”.

Lo anterior, es con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario en el honorable Senado de la República y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Cordialmente,

Alonso Acosta Osio, Sandra Elena Villadiego V., Ponentes.

El Secretario General,

Angelino Lizcano Rivera.

ACLARACION

En la edición número 525 de la Gaceta del Congreso se publicó la ponencia y el texto definitivo para segundo debate al Proyecto de ley número 42 de 2001 Cámara y 56 de 2001 Senado, “por la cual se decreta el Presupuesto de Rentas y Recursos de Capital y Ley de Apropiações para la vigencia fiscal del 1° de enero al 31 de diciembre de 2002”. Por error en la transcripción del original aparece en el encabezamiento tanto de la ponencia como del texto definitivo para segundo debate, **Senado de la República** cuando debe decir **Cámara de Representantes**.

CONTENIDO

Gaceta número 542 - Viernes 26 de octubre de 2001
CAMARA DE REPRESENTANTES

	Págs.
PONENCIAS	
Ponencia para primer debate al proyecto de ley número 23 de 2001 Cámara, por medio de la cual se expiden normas sobre sistema de transporte masivo.	1
Ponencia para primer debate al proyecto de ley número 047 de 2001 Cámara, por la cual se adopta “La Carta de la Tierra”.	4
Ponencia para primer debate al proyecto de ley número 060 de 2001 Cámara, por la cual la Nación se asocia a la celebración de los Cuatrocientos Cincuenta años de la Fundación del municipio de Tocaima (Cundinamarca).	4
TEXTOS APROBADOS EN COMISION	
Texto al proyecto de acto legislativo número 091 de 2001 Cámara, aprobado en Comisión el día 23 de octubre de 2001, por el cual se modifica el período de los gobernadores, diputados, alcaldes, concejales y ediles.	7
TEXTOS DEFINITIVOS	
Texto definitivo al proyecto de ley número 026 de 2001 Cámara, aprobado en segundo debate en la sesión plenaria de la honorable Cámara de Representantes el día martes 16 de octubre de 2001, por la cual se modifican las Leyes 23 de 1982 y 44 de 1993 y se dictan otras disposiciones,	7