



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

ISSN 0123-9066

AÑO XII - Nº 404

Bogotá, D. C., miércoles 13 de agosto de 2003

EDICION DE 12 PAGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMON OTERO DAJUD
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

ANGELINO LIZCANO RIVERA
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA
www.camararep.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CAMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NUMERO 053 DE 2003 CAMARA

por la cual modifica el artículo 13 de la Ley 178 de diciembre 30 de 1959.

Bogotá, D. C., julio 31 de 2003

Doctor

ANGELINO LIZCANO RIVERA

Secretario General

Honorable Cámara de Representantes

E. S. D.

Reciba un cordial saludo.

Nos permitimos molestar su amable atención, con el propósito de presentar a través de su conducto a consideración del honorable Congreso de la República el presente Proyecto de ley "*mediante la cual se modifica el artículo 13 de la Ley 178 de diciembre 30 de 1959*".

Aprovechamos la ocasión para reiterarle nuestros sentimientos de más alta consideración y distinguido aprecio.

Atentamente,

José Darío Salazar Cruz, Senador de la República; *José Gerardo Piamba Castro*, Representante a la Cámara.

PROYECTO DE LEY NUMERO 053 DE 2003 CAMARA
por la cual modifica el artículo 13 de la Ley 178 de diciembre 30 de 1959.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Modifíquese el artículo 13 de la Ley 178 de 1959, cuyo texto quedará así:

"**Artículo 13.** La totalidad de los recursos recaudados y entregados por los Tesoreros Municipales a Centrales Eléctricas

del Cauca, Cedelca S. A. ESP, producto del impuesto previsto en la Ley 178 de 1959, tendrán destinación específica, para lo cual serán invertidos por la Electrificadora en la ejecución de obras para el departamento del Cauca en plantas y equipos de generación, con sus respectivas líneas de conexión, así como en el conjunto de líneas y subestaciones con sus equipos asociados, que componen las redes de distribución y de interconexión, como también en las obras eléctricas y civiles que hagan parte de los planes de expansión que vaya aprobando la empresa, así como en el mantenimiento, conservación, rehabilitación y recuperación de plantas, subestaciones, redes, etc., y los equipos asociados a estas, como en la modernización tecnológica de todo su sistema técnico operativo. Todas estas obras deben cumplir con los principios y disposiciones establecidas en las Leyes 142 y 143 de 1994, así como en las normas que las modifiquen y reglamenten".

Artículo 2°. *Vigencia.* Esta ley entra a regir a partir de su promulgación y deroga todas aquellas normas que le sean contrarias.

José Darío Salazar Cruz, Senador de la República; *José Gerardo Piamba Castro*, Representante a la Cámara, departamento del Cauca.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Cedelca S. A. ESP, desde el año 1959 obtuvo una fuente de financiación de proyectos de infraestructura destinados específicamente a la interconexión de las pequeñas centrales hidroeléctricas de su propiedad mediante la Ley 178 del 30 de diciembre de 1959, lo cual quedó estipulado en el artículo 1° donde se expresa: "Establécese un impuesto nacional sobre las propiedades inmuebles en el departamento del Cauca, equivalente al 2 por mil anual, sobre el monto de los avalúos catastrales".

La Ley 178 de 1959 es un bono de capitalización social en donde el usuario es el que aporta mediante el impuesto predial municipal.

Con fundamento en la Sentencia C-545 de 1993, la Corte Constitucional declaró en todas sus partes exequible la mencionada ley. Esta ley se encuentra en vigencia en todas sus partes, debido a que la misma no ha sido objeto de derogaciones, modificaciones o suspensiones tácitas o expresas desde que entró en vigencia hasta la fecha.

En el momento en que se expidió la Ley 178 de 1959, Centrales Eléctricas del Cauca Cedelca S. A. ESP, tenía un plan de interconexión de las Centrales en Sajandí, Mayo, Ovejas, Asnazú, Mondomo y Silvia, los cuales debían ser incorporados a un solo sistema eléctrico que partiendo de Mercaderes en el sur del departamento del Cauca, terminara en Miranda, población del norte periférico; línea de transmisión que permite la interconexión de futuras centrales para la electrificación de los municipios de Mercaderes, Bolívar, Almaguer, San Sebastián, La Vega, El Bordo, Rosas, Timbío, El Tambo, La Sierra, Cajibío, Totoró, Jambaló, Morales y Piendamó, incluyendo importantes poblaciones cabeceras de corregimientos de estos municipios situados o dispersos en el sur, centro, oriente y norte del Cauca.

A la fecha no se ha culminado el plan de interconexión mencionado en la citada ley; en actos terroristas se han destruido nuevas plantas como la Central Hidroeléctrica Florida II, construida en 1975, ubicada en Popayán, generadora de más de 25 MW que constituía la planta insignia de este departamento. Se necesita reconstruir esta planta con urgencia, así como fue posible afrontar los costos demandados por la recuperación de la subestación El Zaque, ante el atentado subversivo que la dejó fuera del sistema y sin servicio a toda la zona sur del departamento del Cauca en el primer semestre de 2002.

A pesar de que la planta generadora está asegurada contra terrorismo, las pólizas cubren solamente el 50% de los daños, por consiguiente estos altos costos los ha asumido la empresa.

Centrales Eléctricas del Cauca Cedelca S. A. ESP, ha venido realizando grandes esfuerzos en procura de obtener una recuperación económica que le permita consolidar su viabilidad futura en la prestación del servicio público de energía en el departamento del Cauca.

En consecuencia, la ampliación del objeto de la mencionada ley, que es el propósito central de este proyecto de ley, le permitiría a Cedelca S. A. ESP, además de utilizar los recursos de dicho impuesto para la culminación de los señalados proyectos, el restablecimiento de infraestructura destruida por actos terroristas con sus respectivas líneas de conexión, y el mantenimiento, rehabilitación y conservación de la infraestructura eléctrica, ya que a la fecha existen plantas como la Central Hidroeléctrica Florida II, que no estaban comprendidas en la mencionada ley.

Cabe destacar que la modificación propuesta en este proyecto de ley no genera nuevas cargas impositivas. El impuesto consagrado en el artículo 13 de la Ley 178 de 1959 está vigente, y los ingresos anuales obtenidos por concepto de este mismo son de aproximadamente mil ochocientos millones de pesos (\$1.800.000.000); simplemente se amplía la finalidad en que se puede invertir el recaudo de dicho impuesto, que repetimos no sufre variación ninguna.

Ante la grave crisis económica por la que atraviesa el país, de la cual no es ajena el grupo de empresas comercializadoras que hacen parte del sistema energético colombiano, el actual gobierno ha recurrido a propuestas innovadoras para la financiación de las empresas en crisis. Consecuente con esa política, es de vital importancia la ampliación de esta ley, estableciendo el carácter permanente al impuesto objeto de la misma para mantener la continuidad del servicio de energía, además de cumplir con la interconexión de todas las regiones del Cauca.

Por lo anterior, solicitamos a ustedes honorables Congresistas se sirvan aprobar este proyecto de ley, que además de hacer justicia con el sector mencionado sirve como apoyo para un mejor funcionamiento de la empresa.

De los honorables Congresistas,

José Darío Salazar Cruz, Senador de la República; *José Gerardo Piamba Castro*, Representante a la Cámara, departamento del Cauca.

CAMARA DE REPRESENTANTES SECRETARIA GENERAL

El día 6 de agosto del año 2003 ha sido presentado en este Despacho, el Proyecto de ley número 53 de 2003 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Senador *José Darío Salazar Cruz*, y el honorable Representante *José Gerardo Piamba Castro*.

El Secretario General,

Angelino Lizcano Rivera.

* * *

PROYECTO DE LEY NUMERO 054 DE 2003 CAMARA

por medio de la cual se reconoce oficialmente el uso de los bicitaxis como medio de transporte público.

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas de transporte público terrestre individual de pasajeros en vehículos bicitaxis y la prestación por parte de estos un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de libre competencia y el de iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los convenios internacionales.

CAPITULO II

Ambito de aplicación y definiciones

Artículo 2°. *Ambito de aplicación.* Las disposiciones contenidas en la presente ley se aplicarán integralmente a las modalidades de transporte público terrestre, individual de pasajeros en vehículos bicitaxis, en los municipios de cuarta, quinta y sexta categorías de todo el territorio nacional.

Artículo 3°. *Actividad transportadora.* De conformidad con el artículo 6° de la Ley 336 de 1996, se entiende por actividad transportadora un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando vehículos en uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

Artículo 4°. De conformidad con el artículo 3° de la Ley 105 de 1993, el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas, por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios y sujeto a una contraprestación económica.

Artículo 5°. *Transporte privado*. De acuerdo con el artículo 5° de la Ley 336 de 1996, el transporte privado es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas dentro del ámbito de las entidades exclusivas de las personas naturales o jurídicas.

Cuando no se utilizan equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público debidamente constituida y habilitada.

Artículo 6°. *Servicio público de transporte terrestre en vehículo bicitaxis*. El transporte público terrestre individual de pasajeros en vehículos de bicitaxis, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

Artículo 7°. *Definiciones*. Para la interpretación y aplicación de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Municipio. Solamente podrán circular estos vehículos en los municipios estipulados en el artículo segundo de esta ley.

Paz y salvo. Es el documento que expide la empresa al propietario del vehículo, en el que consta la inexistencia de obligaciones derivadas exclusivamente del contrato de vinculación.

Tarifa. Es el precio que pagan los usuarios por la prestación del servicio público del bicitaxi.

Bicitaxi. Vehículo de tracción humana, destinado al servicio público individual de pasajeros.

CAPITULO III

Autoridades competentes

Artículo 8°. *Autoridades de transporte*. Son autoridades de transporte competentes las siguientes:

- *En la jurisdicción Nacional*: El Ministerio de Transporte.
- *En la jurisdicción Distrital y Municipal*: Los Alcaldes Municipales y/o Distritales o los organismos en quien estos deleguen tal atribución.
- *En la jurisdicción del Area Metropolitana constituida de conformidad con la ley*, la Autoridad Unica de Transporte Metropolitano o los alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concertada.
- Las autoridades de transporte no podrán autorizar servicios por fuera del territorio de su jurisdicción, so pena de incurrir en causal de mala conducta.

Artículo 9°. *Control y vigilancia*. La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público Terrestre individual de pasajeros en vehículos bicitaxis, estará a cargo de los Alcaldes o las autoridades que tengan asignada la función:

TITULO II HABILITACION CAPITULO I Parte general

Artículo 10. *Habilitación*. Las empresas, personas naturales o jurídicas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre individual de pasajeros en vehículos bicitaxis, deberán solicitar y obtener habilitación para operar. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad.

La habilitación concedida autoriza a la empresa para prestar el servicio solamente en la modalidad solicitada.

Artículo 11. *Empresas nuevas*. Ninguna empresa nueva podrá entrar a prestar el servicio hasta tanto la autoridad de transporte competente le otorgue la habilitación correspondiente.

Cuando las autoridades de control y vigilancia constaten la prestación del servicio sin autorización, esta se le negará y no podrá presentar una nueva solicitud de habilitación antes de 12 meses.

CAPITULO II

Condiciones y requisitos

Artículo 12. *Persona jurídica*. Para obtener la habilitación y la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre individual de Pasajeros en Vehículos bicitaxis las empresas deberán acreditar los siguientes requisitos que aseguren el cumplimiento del objetivo definido en el artículo 1° de la presente ley.

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente suscrita por el representante legal.
 2. Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.
 3. Indicación del domicilio principal. Señalando su dirección.
- Las empresas que tengan sucursales en varios municipios que formen parte de un Area Metropolitana, podrán disponer de una sede para la atención de sus vehículos vinculados, enviando esta información a la Autoridad de Transporte competente.
5. Relación del equipo de transporte propio, de socios o de terceros, con el cual se prestará el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, placa, modelo, y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.
 6. Descripción y diseño de los distintivos de la empresa.
 7. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio.

8. Balance general inicial.
9. Copia de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas por la presente ley.
10. Duplicado al carbón de la consignación en favor de la autoridad de transporte competente por el pago de los derechos que se causen, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

Artículo 13 *Persona natural*. El propietario o tenedor hasta de 5 vehículos que tenga interés de prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Individual de Pasajeros en Vehículos bicitaxis, deberá obtener la correspondiente habilitación, previo cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente suscrita por el interesado.

2. Certificado de registro como comerciante, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles, en el que se determine que dentro del objeto social desarrollará la industria del transporte en vehículo bicitaxi.

3. Indicación del domicilio principal, señalando su dirección.

4. Acreditar la propiedad o la existencia de los contratos de arrendamiento de los respectivos vehículos.

5. Certificación sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará para los equipos con los cuales prestará el servicio.

6. Descripción del vehículo o los vehículos con los cuales prestará el servicio, con indicación de la clase, marca, modelo y demás especificaciones que permitan su identificación, de acuerdo con las normas vigentes. En todo caso el vehículo deberá cumplir con las condiciones técnico-mecánicas y con las especificaciones requeridas por las autoridades competentes para transitar.

7. Copia de las pólizas vigentes de responsabilidad civil contractual y extracontractual, exigidas en la presente ley.

8. Presentar los distintivos que portarán los respectivos vehículos, los cuales deben acompañarse con la expresión "persona natural".

9. Las empresas de persona natural deberán sujetarse a todos los requisitos establecidos en la presente ley para la prestación del Servicio Público de Transporte.

Parágrafo. *Restricción*. Cuando la Empresa de persona natural pretenda operar con más de cinco (5) vehículos, deberá solicitar y obtener habilitación conforme a los requisitos establecidos en el artículo 13 de esta ley.

CAPITULO III

Trámite de la habilitación

Artículo 14. *Plazo para decidir*. Presentada la solicitud de habilitación, para decidir, la autoridad de transporte competente dispondrá de un término no superior a quince (15) días hábiles.

La habilitación se concederá o negará mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio principal, capital pagado o patrimonio líquido, radio de acción y modalidad de servicio.

CAPITULO IV

Vigencia

Artículo 15. *Vigencias*. Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la habilitación será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento.

La autoridad de transporte competente, podrá en cualquier tiempo, de oficio o a petición de parte, verificar las condiciones que dieron lugar a tal habilitación.

Parágrafo. En todos aquellos casos de transformación, fusión, absorción o incorporación, la empresa comunicará este hecho a la autoridad de transporte competente, adjuntando los nuevos certificados de existencia y representación legal, con objeto de efectuar las aclaraciones y modificaciones correspondientes.

Artículo 16. *Suministro de información*. Las empresas deberán tener permanentemente a disposición de la autoridad de transporte competente las estadísticas, libros y demás documentos que permitan verificar la información suministrada.

TITULO III

SEGUROS

Artículo 17. *Obligatoriedad*. De conformidad con los artículos 994 y 1.003 del Código de Comercio, las empresas de Transporte Público Terrestre Individual de Pasajeros en vehículos bicitaxis, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las amparen contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:

- a) Muerte;
- b) Incapacidad permanente;
- c) Incapacidad temporal;
- d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 20 smmlv, por persona.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:

- a) Muerte o lesiones a una persona;
- b) Daños a bienes de terceros;
- c) Muerte o lesiones a dos personas.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 20 smmlv, por persona.

Artículo 18. *Pago de la prima*. Cuando el servicio se preste en vehículos que no sea de la propiedad de la empresa, en el contrato de vinculación deben quedar claramente definidas las condiciones y el procedimiento mediante el cual se efectuará el recaudo de la prima correspondiente, con cargo al propietario del vehículo bicitaxi.

El valor de la prima por concepto de los seguros constituirá un componente a tener en cuenta en la estructura de costos que sirve de base para la determinación de las tarifas.

Artículo 19. *Vigencia de los seguros*. La vigencia de los seguros contemplados en esta ley, será condición para la operación de los vehículos bicitaxis legalmente vinculados a las empresas autorizadas para la prestación del servicio en esta modalidad de transporte.

La compañía de seguros que ampare a la empresa de transporte en relación con los seguros de que trata el presente título, deberá informar a la autoridad de transporte competente la terminación automática del contrato de seguro por mora en el pago de la prima o de la revocación unilateral del mismo, dentro de los 30 días siguientes a la fecha de terminación o revocación.

Artículo 20. *Fondos de responsabilidad.* Sin perjuicio de la obligación de obtener y mantener vigentes las pólizas de seguros señaladas en la presente ley, las empresas de transporte podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la entidad de inspección y vigilancia que sea competente según la naturaleza jurídica del fondo.

TITULO IV PRESTACION DEL SERVICIO

CAPITULO I

Disposiciones generales

Artículo 21. *Permanencia en el servicio.* Los vehículos destinados al Servicio de Transporte Terrestre Individual de Pasajeros en Vehículos bicitaxis deberán permanecer en este servicio por un término no mayor a 2 años contados a partir de la fecha de expedición de la respectiva licencia de tránsito, fecha a partir de la cual podrán solicitar el cambio de servicio, el cual se tramitará conforme a las disposiciones vigentes sobre la materia y su reposición deberá efectuarse con vehículos bicitaxis nuevos.

Artículo 22. *Radio de acción.* El Servicio Público de Transporte Terrestre Individual de Pasajeros en Vehículos bicitaxi se presta de manera exclusiva dentro de la jurisdicción de los municipios de cuarta, quinta y sexta categoría; y en las zonas turísticas de los distritos y ciudades turísticas.

Parágrafo. En ningún caso el Servicio Público de Transporte en vehículos bicitaxi, podrá prestarse fuera del radio de acción autorizado.

Artículo 23. *Radio de acción municipal.* Entiéndase por radio de acción municipal el que se preste dentro de la jurisdicción de un municipio, comprende las áreas urbanas de la jurisdicción.

CAPITULO II

Vinculación y desvinculación de equipos

Artículo 24. *Equipos.* Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de Transporte Terrestre Individual de Pasajeros en Vehículos bicitaxis, solo podrán hacerlo con equipos registrados y/o matriculados para dicho servicio.

Artículo 25. *Vinculación.* La vinculación de un vehículo bicitaxi, a una empresa de transporte público de esta modalidad, es la incorporación de este a dicha empresa. La que se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa, y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.

Artículo 26. *Contrato de vinculación.* El contrato de vinculación del equipo se registrará por las normas del derecho privado debiendo contener como mínimo:

1. Obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes.
2. Término del contrato, el cual no podrá ser superior a un año.
3. Causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permitan definir la existencia de prórrogas automáticas.
4. Mecanismos alternativos de solución de conflictos al que se sujetarán las partes.

5. Items que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con esta, la empresa expedirá al propietario del vehículo un extracto, sin costo alguno, que contenga en forma discriminada los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto.

6. Cláusulas penales cuyo monto no debe superar el 10% del valor de contrato.

Los vehículos que sean de propiedad de la empresa habilitada, se entenderán vinculados a la misma, sin que para ello sea necesario la celebración de un contrato de vinculación.

Artículo 27. *Desvinculación de común acuerdo.* Cuando exista un acuerdo para la desvinculación del vehículo, la empresa y el propietario del mismo en forma conjunta, informarán por escrito a la autoridad de transporte competente y esta procederá a efectuar el trámite correspondiente desvinculando el vehículo y cancelando la respectiva tarjeta de operación.

Artículo 28. *Desvinculación administrativa por solicitud del propietario.* Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes, el propietario podrá solicitar a la autoridad de transporte competente, la desvinculación invocando alguna de las siguientes causales:

1. El cobro de sumas de dineros por conceptos no pactados en el contrato de vinculación.
2. No gestionar oportunamente los documentos del transporte a pesar de haber reunido la totalidad de los requisitos exigidos en la presente ley.

Parágrafo. El propietario interesado en la desvinculación de un vehículo no podrá prestar el servicio en otra empresa hasta tanto la misma, no le haya sido autorizada.

Artículo 29. *Desvinculación administrativa por solicitud de la empresa.* Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes para la desvinculación del vehículo bicitaxi, el representante legal de la empresa podrá solicitar a la autoridad de transporte competente, la desvinculación invocando alguna de las siguientes causales imputables al propietario del vehículo:

1. No acreditar oportunamente ante la empresa la totalidad de los requisitos exigidos en esta ley para el trámite de los documentos de transporte.
2. No cancelar oportunamente a la empresa los valores pactados en el contrato de vinculación.
3. Negarse a efectuar el mantenimiento preventivo del vehículo bicitaxi de acuerdo con el plan señalado por la empresa.

Parágrafo. En todo caso, la empresa a la cual está vinculado el vehículo tiene la obligación de permitir que continúe trabajando en la misma forma en que lo venía haciendo hasta que se decida sobre la solicitud de desvinculación.

Artículo 30. *Procedimiento.* Para efectos de la desvinculación administrativa establecida en los artículos anteriores, se observará el siguiente procedimiento:

1. Petición elevada ante la autoridad de transporte competente indicando las razones por las cuales solicita la desvinculación, adjuntando copia del contrato de vinculación y las pruebas respectivas.

2. Traslado de la solicitud de desvinculación al representante legal de la empresa o propietario del vehículo según el caso por el término de cinco (5) días, para que presente por escrito sus descargos y las pruebas que pretenda hacer valer.

3. Decisión fundamentada mediante resolución motivada dentro de los quince (15) días siguientes.

La Resolución que ordena la desvinculación del Vehículo bicitaxi, remplazará el Paz y Salvo que debe expedir la empresa, sin perjuicio de las acciones civiles y comerciales que se desprendan del contrato de vinculación suscrito entre las partes.

Artículo 31. *Pérdida, hurto o destrucción del vehículo.* En el evento de pérdida, hurto o destrucción del vehículo su propietario tendrá derecho a reemplazarlo por otro, bajo el mismo contrato de vinculación, dentro del término de seis (6) meses contados a partir de la fecha de ocurrido el hecho. Si el contrato de vinculación vence antes de ese término, se entenderá prorrogado hasta el cumplimiento de los seis meses.

Artículo 32. *Cambio de Empresa.* La empresa a la cual se vinculará el vehículo bicitaxi, deberá acreditar ante la autoridad de transporte competente los requisitos establecidos en el artículo 43 de la presente ley, adicionando el paz y salvo de la empresa de la cual se desvincula o el pronunciamiento de la autoridad administrativa o judicial competente.

Parágrafo. El cambio de empresa solamente procederá entre vehículos bicitaxis que pertenezcan a un mismo municipio.

CAPITULO III

Determinación de necesidades de equipo y asignación de matrículas

Artículo 33. *Ingreso de los bicitaxis como vehículos de transporte público.* A partir de la promulgación de la presente ley, las autoridades de transporte competentes no podrán autorizar el ingreso de bicitaxis al servicio público de transporte, por incremento hasta tanto no se determinen las necesidades del equipo mediante el estudio técnico de que tratan los artículos siguientes.

Entiéndase como ingreso de bicitaxis al Servicio Público Individual de Transporte, la vinculación de estos para la prestación de este servicio en un municipio. El ingreso podrá ser por incremento o por reposición. Será por incremento cuando la vinculación implique un aumento en el número de vehículos bicitaxis que operen en la respectiva localidad. Será por reposición cuando la vinculación se realiza para sustituir otro vehículo bicitaxi que se encuentra matriculado en el servicio público.

Artículo 34. *Estado de los vehículos.* El ingreso de los vehículos por incremento y por reposición, solo podrá efectuarse con vehículos nuevos.

Artículo 35. *Procedimiento para la determinación de las necesidades de equipo.* El estudio técnico se elaborará teniendo en cuenta el porcentaje óptimo de utilización productivo por vehículo bicitaxi, con fundamento en los siguientes parámetros:

1. **Características de la oferta.** Con el fin de determinar la oferta existente de bicitaxis, la autoridad de transporte competente deberá contar con un inventario detallado, completo y actualizado de las empresas y vehículos de esta modalidad, que prestan esta clase de servicio al respectivo municipio.

2. **Determinación de las necesidades de equipo.** Para determinar las necesidades de los vehículos bicitaxis, la autoridad de transporte competente deberán llevar a cabo las siguientes actividades:

A. *Recolección de información por métodos de encuestas*

1. A conductores, mediante la selección de los vehículos objeto de estudio de acuerdo con el tamaño muestral. La toma de información deberá realizarse y distribuirse proporcionalmente dentro de los siete (7) días de la semana, para cubrir el cien (100) por ciento de la muestra.

2. A usuarios, dirigida a quienes hagan uso de estos vehículos, esta encuesta deberá realizarse en los mismos términos y condiciones anteriores.

El tamaño de la muestra deberá ser representativo frente a la totalidad de vehículos bicitaxis existentes que presten este servicio en el respectivo municipio.

B. *Procedimiento y determinación de las necesidades de equipo*

Realizada la recolección de información en las condiciones anotadas, se procesará y analizará el comportamiento que presenta la utilización del servicio público individual de pasajeros.

El comportamiento se cuantificará a través de los siguientes índices:

1. Kilómetros recorridos en promedio día por vehículo bicitaxi.
2. Kilómetros productivos recorridos en promedio día por vehículo, definido como los kilómetros recorridos efectivos transportando pasajeros.
3. Porcentaje de utilización productivo por vehículo, definido como la relación entre los kilómetros productivos recorridos en promedio día por vehículo y los kilómetros recorridos en promedio día por vehículo.

La determinación de las necesidades de equipos es el resultado de comparar el porcentaje de utilización productivo por vehículo que determine el estudio, con el porcentaje óptimo de ochenta por ciento (80%).

Si el porcentaje de utilización productivo por vehículo bicitaxi que arroja el estudio es menor del ochenta por ciento (80%) existe una sobreoferta, lo cual implica la suspensión del ingreso por incremento de nuevos vehículos. En caso contrario podrá incrementarse la oferta de vehículos en el número de unidades que nivele el porcentaje citado.

Parágrafo 1°. En las áreas metropolitanas el estudio anterior, deberá realizarse de manera conjunta, por todas las autoridades de transporte competentes de los municipios que la conforman.

Parágrafo 2°. Cuando en un municipio no existe Servicio Público de Transporte Terrestre Individual de Pasajeros en Vehículos bicitaxis, la autoridad de transporte competente deberá realizar un estudio técnico que determine la existencia de la demanda de este servicio en la respectiva jurisdicción.

Artículo 36. *Asignación de matrículas.* La asignación de matrículas por parte de la autoridad de transporte competente se hará por sorteo público de modo que se garantice el libre acceso de los interesados en igualdad de condiciones. La omisión de este procedimiento constituirá causal de mala conducta por parte del servidor público.

CAPITULO IV

Tarjetas de operación, tarjeta de control, tarifas

Artículo 37. *Definición.* La tarjeta de operación es el documento único que autoriza a un vehículo bicitaxi para prestar el servicio público bajo la responsabilidad de una empresa de transporte, en el respectivo municipio.

Artículo 38. *Expedición.* La autoridad de transporte competente expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos bicitaxis legalmente vinculados a empresas de transporte público debidamente habilitados.

Artículo 39. *Vigencia.* La vigencia de la tarjeta de operación para los vehículos de esta modalidad, se expedirá por el término de un (1) año. Podrá cancelarse o modificarse si cambian las condiciones que dieron lugar a la habilitación.

Artículo 40. *Contenido.* La tarjeta de operación contendrá al menos los siguientes datos:

1. Datos de la empresa: Razón Social o denominación, sede y radio de acción.
2. Datos del vehículo bicitaxi: Clase, marca, modelo.
3. Otros: Fecha de vencimiento, numeración consecutiva y firma de la autoridad competente que la expide.

Parágrafo. La tarjeta de operación deberá ajustarse como mínimo a la ficha técnica que para este efecto expida el Ministerio de Transporte.

Artículo 41. *Requisitos para obtención y renovación.* Para obtener o renovar la tarjeta de operación, la empresa acreditará ante la autoridad de transporte competente los siguientes documentos:

1. Solicitud suscrita por el representante legal de la empresa o persona natural adjuntando la relación de los vehículos bicitaxis, indicando los datos establecidos en el numeral 2 del artículo anterior, para cada uno de ellos.

En caso de renovación, duplicado por pérdida o cambio de empresa, deberá indicar el número de la tarjeta de operación anterior.

2. Certificación suscrita por el representante legal de la empresa sobre la existencia de los contratos de vinculación vigentes de los vehículos.
3. Fotocopia de la licencia de tránsito de los vehículos
4. Fotocopia de las pólizas de Seguros Obligatorios de Accidente de Tránsito SOAT de cada vehículo bicitaxi.
5. Constancia de la revisión técnico-mecánica vigente a excepción de los bicitaxis último modelo.

6. Certificación expedida por la compañía de seguros en la que conste que los vehículos están amparados en las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual de la empresa.

7. Duplicado al carbón de la consignación a favor de la autoridad de transporte competente por el pago de los derechos que se cause, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

Parágrafo 1°. En caso de duplicado por pérdida, la tarjeta de operación que se expida no podrá tener una vigencia superior a la de la tarjeta originalmente autorizada.

Parágrafo 2°. Cuando se trate de empresa de persona natural, el contrato de vinculación será remplazado por el certificado

expedido por la Cámara de Comercio del lugar que se acredite que el solicitante se encuentra registrado como comerciante. Dicha certificación no podrá tener una fecha de expedición superior a treinta (30) días.

Artículo 42. *Obligatoriedad de gestionarla.* Es obligación de las empresas gestionar las tarjetas de operación de la totalidad de sus vehículos bicitaxis y entregarla oportunamente a sus propietarios. De igual forma, la empresa deberá solicitar la renovación de las tarjetas de operación por lo menos con un (1) mes de anticipación a la fecha de vencimiento, para lo cual, los propietarios de los taxis vinculados deberán presentar a las empresas la siguiente documentación para la renovación de la tarjeta de operación, por lo menos con dos (2) meses de anticipación a su vencimiento.

En ningún caso la empresa podrá cobrar suma alguna a los propietarios y/o tenedores de los bicitaxis, por concepto de la tramitación de la tarjeta de operación.

Dentro de los diez (10) días siguientes a la entrega de las nuevas tarjetas de operación, la empresa deberá devolver a la autoridad de transporte competente los originales de las tarjetas de operación vencidas o del cambio de empresa.

Artículo 43. *Obligación de portarla.* El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarla a la autoridad competente que la solicite.

Artículo 44. *Registro de conductores.* Las autoridades municipales deberán implementar un sistema de registro, que permita identificar a los conductores de vehículos bicitaxis que operen en su jurisdicción.

Artículo 45. *Tarjetas de control.* Las empresas expedirán cada dos (2) meses una tarjeta de control a cada uno de los conductores de los vehículos vinculados, la cual será del color y tamaño que la autoridad competente estipule. Será de carácter permanente, individual e intransferible.

Su expedición y refrendación serán gratuitas, correspondiendo a las empresas asumir su costo.

Artículo 46. *Requisitos.* La empresa expedirá y refrendará la tarjeta de control, siempre que los propietarios de los vehículos acrediten el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Presentación original de la Licencia de Tránsito
2. Presentar el original del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.
3. Revisión técnico-mecánica vigente.
4. Tarjeta de operación vigente.
5. Cumplimiento de las obligaciones establecidas en el contrato de vinculación.

Artículo 47. *Contenido.* La Tarjeta de Control, contendrá como mínimo, los siguientes datos:

- Fotografía reciente del conductor.
- Número de la tarjeta.
- Datos personales del conductor.
- Grupo sanguíneo.
- Datos de la empresa.
- Sitio de control.

- Letras y números correspondientes a las placas del vehículo.
- Firma y sello de la empresa.
- Número de certificado de movilización y fecha de vencimiento.
- Espacios para efectuar las refrendaciones durante el mes y día y firma y sello de la empresa.
- Número de Orden.

Parágrafo. Adicionalmente la tarjeta de control debe contener la información relacionada con el valor de las tarifas vigentes en el respectivo municipio.

Artículo 48. *Obligación de portarla.* Con el fin de proporcionar la mayor información a los usuarios del Servicio Público de Transporte Terrestre en Vehículos bicitaxis, los conductores deberán portar la tarjeta de control en un lugar visible dentro del vehículo.

Artículo 49. *Reporte de información.* Las empresas remitirán trimestralmente a la autoridad de transporte competente, como mínimo la siguiente información:

- a) Nombre y cédula del conductor, identificando con el número de placa del respectivo vehículo bicitaxi;
- b) Dirección y teléfono.

La información relacionada, alimentará el Registro Municipal de Conductores.

Artículo 50. *Tarifas.* Compete a las autoridades distritales y municipales la fijación de las tarifas del Servicio Público de Transporte Terrestre Individual de Pasajeros en Vehículos bicitaxi, las cuales se establecerán con sujeción a la realización de estudios de costos para la canasta del transporte, como mínimo en cada año y de conformidad con la política y los criterios fijados por el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte.

CAPITULO V

Disposiciones finales

Artículo 51. *Obligatoriedad de los seguros.* A partir de la publicación de la presente ley, las pólizas de seguros en esta señaladas se exigirán a todas las empresas con licencia de funcionamiento vigente o que se encuentren habilitadas y serán en todo caso, requisito necesario para la prestación del servicio público de transporte por parte de sus vehículos propios o vinculados.

Artículo 52. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las que le sean contrarias.

Jorge Enrique Ramírez Urbina, Representante a la Cámara, Departamento del Cesar; *Elías Raad Hernández*, Representante a la Cámara, departamento de Bolívar.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Desde hace muchos años los chinos han venido utilizando un medio de transporte muy particular de bajo costo, vistoso y con cero impacto ambiental.

Los bicitaxis, vehículos de tracción humana, se han venido implementando no solo en aquellos países de culturas milenarias como son la China y la India, sino también en países desarrollados como Holanda, Alemania, Dinamarca, Inglaterra, Austria y Canadá; donde se está fomentando la cultura de la bicicleta como transporte ecológico.

En Kenia Occidental al Nqware Bicycle Transportes Youth Group, le fue otorgado el premio Colin Relf 2001, este grupo conformado por cuatro varones que en 1991, vivían cerca del mercado de Chiga, a 20 kilómetros de Kisumu, decidieron usar sus bicicletas para acarrear carga de y hacia el mercado por un precio, en este año el grupo estaba conformado por 200 ya en el año de 1994, el número de miembros se había incrementado a 1.500.

El objetivo del grupo es ayudar a mejorar económica y socialmente a sus miembros, ofrecerles prestamos a intereses bajos, crear oportunidades de trabajo y fomentar el acceso a educación y servicios de salud, esta actividad del grupo ha hecho una contribución importante a la comunidad al hacer más fácil la situación de transporte, dando trabajo a los desempleados y reduciendo el potencial de desocupación y actividades antisociales entre los varones juveniles.

En la antigua y la Nueva Delhi, los llaman los autos Rickshaws, cuentan con 6 asientos, resultan muy adecuados en las horas pico, ya que son más rápidos que los taxis para desplazamientos cortos y lo mejor cuestan la mitad.

En España, el ayuntamiento de la ciudad Condal, puso este año en funcionamiento los Trixis, un original, futurista y divertido medio de transporte para recorrer la ciudad, en donde los españoles al subirse a estos bicitaxis, tienen la sensación de estar en una ciudad asiática.

En New York, cuando el tráfico es un Caos, los taxis y autos se mueven muy lentamente, entre ellos y haciendo zic zags se abren paso los bicitaxis con luces de color neón e iluminando las noches, esta es una de las nuevas modas en Manhattan, donde se les escucha haciendo sonar sus campanillas cerca de los lugares más turísticos como el Empire State, el Rockefeller Center o el Central Park.

En México, en Poblaciones como Huejotzingo, Guerrero y el Centro Histórico de Ciudad de México, implementaron este sistema de transporte desde hace varios años funcionando con éxito extraordinario, ya que los bicitaxis solucionan no solo una necesidad a las amas de casa de clase media baja que prefieren utilizar estos vehículos por ser más económicos cuando regresan con la canasta llena de mercado, sino que también constituye una fuente de empleo para un buen número de jefes de familia.

En Municipios del Occidente de Nicaragua, empezando por Nagarote, la Empresa Alfa de Managua introdujo una alternativa de transporte "limpio", los bicitaxis, este medio que le soluciona el problema de transporte a la población más pobre que no tienen posibilidades de alquilar un taxi, ha generado empleo a los jóvenes de la comunidad a quienes se les entrega los ciclotaxis con carácter de alquiler.

Estos bicitaxis hacen competencia a los taxis, porque son más baratos, ya que el operador conviene el pasaje con el usuario siendo muy utilizados como transporte escolar.

En la Habana, uno de los grandes problemas con que se enfrenta el cubano hoy, es el transporte público; la falta de omnibuses, trenes y aviones, hace que el ciudadano vea con dificultad la necesidad de desplazamiento. Es por esto que aparece un singular medio de transporte que surca las calles a cualquier hora del día y de la noche, este híbrido de la bicicleta y el automóvil nos hace recordar a Centauro, aquel ser mitológico

griego, mitad hombre y mitad bestia. Sólo que este de ahora es real como la gente que lo diseña y conduce, estos triciclos adornados con calcomanías y banderitas cuya fuerza motriz es un hombre pedaleando que puede trasladar a dos pasajeros a muy bajo costo, se han convertido en una verdadera solución de transporte, como también de subsistencia diaria para los cubanos.

Pero no tenemos que trasladarnos a lugares tan remotos y de tan variada cultura, para darnos cuenta de sus bondades, simplemente echemos un vistazo en nuestro propio territorio y centremos nuestra atención en las costas de Colombia, donde encontramos estos particulares vehículos ampliamente utilizados por turistas y lugareños.

El conflicto armado generado por los grupos violentos en las zonas rurales, trajo graves consecuencias como el desplazamiento forzado hacia las cabeceras municipales, sumado a la crisis económica desatada de manera incontrolable durante los últimos diez años y la política de reducción del Estado asumida por el gobierno, ha llevado a sus habitantes a tener pocas opciones para solucionar sus necesidades básicas. Es por esto que deben echar mano de su ingenio y habilidad para generar su propio empleo.

De igual manera las situaciones ambientales de contaminación generadas por los automotores que cada vez inundan más las calles y avenidas de grandes y pequeñas poblaciones, traen consigo un impacto negativo a la salud y el sacrificio de áreas verdes y espacios urbanos antes dedicados a vivienda y esparcimiento.

En buena hora se implementó este nuevo servicio que hoy beneficia a miles de personas de estas poblaciones, los cuales en algunos casos no contaban con medios de transporte público, y, hoy a bajo costo disfrutan de un placentero viaje debido al eficiente servicio puerta a puerta que prestan a su comunidad estos vehículos.

Esta alternativa no genera peligros como medio de transporte urbano, ya que, a diferencia de los vehículos automotores que manejan altas velocidades, estos alcanzan una velocidad aproximadamente de 15 kilómetros por hora, además no contamina, es económico, no requiere infraestructura costosa, es

de fácil manejo y algo muy importante contribuye a la conservación de las vías urbanas.

El bicitaxi, se ha insertado de maravillas en el contexto de los municipios y ciudades del mundo, a golpe de música grabada y constante pedal, su presencia en nuestras calles es una pincelada refrescante. Centauro de acero y humanidad, mitiga las limitaciones de transporte y ofrece empleo a los necesitados. Solo por este par de contribuciones merece nuestro pleno respeto.

El reconocer oficialmente a través de una ley, a los bicitaxis como medio de transporte público, permite que se resuelva gran parte de la situación económica de los pobladores de estos municipios que hoy día genera en el país alrededor de 15.000 empleos directos, beneficiando de esta manera a 15.000 familias, cubriendo con estos ingresos la mayoría de sus necesidades básicas, dinamizando así la economía local en una época de crisis en que está generalizado el desempleo.

La utilización de este medio de transporte ha generado una difícil situación por la falta de reglamentación por parte del Gobierno Nacional, no encontrando las autoridades locales soporte jurídico para su implementación.

Por todo lo expuesto anteriormente, se hace necesario expedir una Ley que consagre este medio, como transporte público para municipios de cuarta, quinta y sexta categoría, que además de solucionar el problema de transporte, se ha convertido para los conductores y sus familias en opción de vida.

Jorge Enrique Ramírez Urbina, Representante a la Cámara, Departamento del Cesar; *Elías Raad Hernández*, Representante a la Cámara, departamento de Bolívar.

CAMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARIA GENERAL

El día 6 de agosto del año 2003 ha sido presentado en este Despacho, el Proyecto de ley número 54 de 2003 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante *Jorge E. Ramírez*.

El Secretario General,

Angelino Lizcano Rivera.

PONENCIAS

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 018 DE 2002 SENADO, 140 DE 2002 CAMARA

por la cual se modifica el artículo 229 de la Ley 599 de 2000 Código Penal.

En los términos siguientes, de la manera más atenta, cumpliendo con la honrosa designación que me hiciera la Mesa Directiva de la Corporación, me permito rendir informe de ponencia para Segundo Debate del proyecto de Ley No. 018 de 2002 Senado, 140 de 2002 Cámara, por la cual se modifica el artículo 29 de la Ley 599 de 2000 Código Penal.

El proyecto en estudio fue ampliamente discutido y aprobado en primer debate en la Comisión Primera Constitucional, dentro de este proceso se encontró consenso frente a su parte medular, su constitucionalidad y conveniencia. Es por ello por lo que las

consideraciones estructurales jurídicas, sociológicas y de requerimiento de la norma, aducidas en la ponencia para primer debate, se mantienen, como criterio finalístico del legislador.

Adicionalmente, se recibieron apreciaciones y recomendaciones frente al proyecto y se escuchó el criterio del Ministerio del Interior y de Justicia, las cuales se consignan en este informe de ponencia para segundo debate, conforme lo regula el inciso 30 del artículo 160 de la Carta Constitucional. En consecuencia retomo los argumentos iniciales y procedo a referirme a las recomendaciones, con fundamento en las cuales se acogen modificaciones en la redacción del texto del proyecto.

El bien jurídico protegido por la norma que se propone modificar, se insiste, es la integridad de la familia, porque el derecho penal no destruye sino construye y protege, al punto que en la Universidad de Salamanca el Profesor Pedro Dorado

Montero tituló su obra "El Derecho Protector de los Criminales". Esa es la visión finalística con la que obra el legislador.

En ese orden, todo intento de regulación debe buscar prevenir antes que sancionar y buscar la eficacia normativa antes que la mera formulación de normas. Por eso las reformas sobre las normas que protegen la institución de la familia, como todas, deben considerar la realidad cultural, económica, social y política y responder de manera adecuada a los cambios de sus estructuras, funciones y a las exigencias internas e internacionales.

La Carta Política de 1991 en el momento actual, debe guiar, consecuentemente, esa normatividad, atendiendo la concepción racional normativa constitucional que implica que la misma se haya constituido en norma de normas, en criterio de interpretación y que tenga normas de aplicación directa, que obligan a todos. De otro lado la norma debe atender el sin número de factores de cambio en la familia colombiana: nuevas funciones para el hombre y la mujer, la división sexual del trabajo, la organización de la procreación, el acceso de la mujer al mercado de trabajo, el nuevo papel de la mujer en la producción, una nueva ideología de la individualidad, el poder patriarcal no sólo implicando la negación de derechos a la mujer sino incidiendo, a más de las relaciones entre los sexos, en las relaciones intergeneracionales: los jóvenes han adquirido voz y voto al interior de la familia¹. Todo enmarcado en una estructura protectora de los derechos fundamentales de las personas, eje central de los fines esenciales del Estado y de sus relaciones con los demás estados.

Por lo anterior, para Colombia, por disponerlo así la norma constitucional: la Familia se constituye en el núcleo esencial de la sociedad², por ser la transmisora primaria de valores y principios, por cuanto en su seno se construye a la persona y en consecuencia se moldea la sociedad. Y ella debe protegerse íntegramente y por ende protegerse íntegramente a todos los miembros que la conforman³.

Esto significa que cualquier violación de los derechos fundamentales de los actores familiares (mujeres, niños y niñas, ancianos, ancianas y personas con discapacidad, personas indefensas) deberá siempre ser analizado a través de la óptica de los derechos fundamentales.

Desde luego que la transformación jurídico normativa que imponen esos cambios en las instituciones no solo se pueden enmarcar en la tipificación de conductas punibles y en la imposición o agravación de las penas. Estas deben ir acompañadas, prioritariamente de acciones públicas y privadas, preventivas y protectoras, más conciliadoras que punitivas⁴.

Es ese contexto se entiende el artículo 229 del Código Penal y se hace válida la preocupación del proyecto de ampliar el agravante punitivo no solamente cuando se trate de violencia intrafamiliar que recaiga en el menor, sino también en la mujer, como es válida la intención del Senador Juan Fernando Cristo ponente para segundo debate en Senado de ampliarla a los ancianos y discapacitados y por ende proteger a otros conformantes del núcleo familiar.

Sin embargo sobre este particular cabe una reflexión:

Veamos el criterio que, con gran sentido Haz Paz, entiende la violencia intrafamiliar: "Cuando hablamos de violencia intrafamiliar estamos hablando de forma de establecer relaciones y de afrontar conflictos recurriendo a la fuerza, la amenaza, la

agresión emocional o el abandono. La violencia intrafamiliar es un ejercicio de poder que vulnera el derecho a la vida, a determinar el uso del cuerpo y a tomar decisiones propias.

La violencia intrafamiliar hace referencia al **abuso de poder sobre los miembros más débiles** por las personas responsables de su cuidado. Por lo tanto esta forma de violencia afecta principalmente a los niños y niñas, a las mujeres, ancianos y ancianas **y a quienes tienen alguna forma de discapacidad**"⁵ (subrayas fuera de texto).

En el caso de la mujer nuestra carta política no solo reconoce la igualdad de derechos para todas las personas sino que, de forma explícita consagra la igualdad de derechos y oportunidades entre hombres y mujeres y la prohibición expresa de discriminar a la mujer. El principio de tratamiento igual reconocido constitucionalmente, se configura en un derecho fundamental de cuyo respeto depende la dignidad y la realización de la persona.

Incluir a la mujer, es una decisión fundamentada en la Convención Interamericana para prevenir, sancionar y erradicar la violencia contra la mujer, la cual fue aprobada por el Estado Colombiano a través de la Ley 248 de 1995.

No cabe duda además que los índices de violencia la afectan ostensiblemente, a las menores se le asignan obligaciones domésticas desde tempranísima edad, tienen mayor exposición al maltrato sexual, igual que las adolescentes quienes además reciben maltrato físico y psicológico por parte del cónyuge, realizan una doble jornada de trabajo económico y doméstico. Por su parte las ancianas deben ejercer labores domésticas hasta avanzada edad y muchas veces sin ninguna protección.

En el caso de los derechos de los niños y las niñas la Constitución de 1991 les reconoce los derechos fundamentales a la integridad física la salud, la cultura y la educación, otorgándoles un carácter prevalente sobre los derechos de los demás. Lo que significa que, cualquier violación a estos derechos constituye una violación a los derechos fundamentales.

En esta misma perspectiva de derechos, la determinación de alimentos, custodia, visitas de los niños y niñas, paternidad, involucran sus derechos humanos que, de acuerdo con el artículo 44 de la Constitución Política, prima sobre los demás.

Con las poblaciones de ancianos y ancianas, la población con discapacidad, toda violación de sus derechos fundamentales como la vida, la dignidad y el libre desarrollo de la personalidad al interior de la familia, tiene la misma jerarquía de derechos, que la violación de estos derechos en el espacio de lo público.

¹ Los cambios y transformaciones que se resaltan fueron observados en la "Aproximación conceptual de los conflictos de Familia", realizada en el texto "Naturaleza del conflicto en el área de atención a la Familia", por el Consejo Superior de la Judicatura y la Pontificia Universidad Javeriana, páginas 19 a 26.

² Artículo 5° de la Constitución Política que corresponde a los **principios fundamentales constitucionales**.

³ Al hacerlo se estaría efectivizando el artículo 2° constitucional.

⁴ "En esta misma línea y debido a la complejidad del conflicto familiar se ha planteado la necesidad de construcción de instrumentos de intervención de carácter multidisciplinario e integral que superen la mirada estrictamente jurídico-normativa... es necesario plantear cómo a pesar de la riqueza de instrumentos jurídico normativos constitucionales y legales, en Colombia, como en muchos otros países, es amplia la discrepancia entre el querer de la ley y la realidad de las prácticas sociales" *ibidem* pie de página 1, página 16.

⁵ HAZ PAZ, www.psicologia-onlain.com/colaboradoresviolencia, página 1.

Sin embargo, no son estos todos los casos de violencia. Para referirnos a uno solo de los que se dejan de considerar en el proyecto, puede tomarse el texto del Consejo Superior de la Judicatura y de la Universidad Javeriana, ya enunciado, cuando dice: "La violencia contra los hombres se caracteriza por estar invisibilizada en la cultura, existe una resistencia de los hombres en todos los sectores de clase, a referirse a lo afectivo agravada por la connotación devaluada de la virilidad de un hombre al que la mujer le pega.

La opresión psíquica del maltratante es una de las agresiones que sufren a menudo los hombres. La explotación económica entendida como instrumentalización vulnera los derechos de hombre al reducirlo al papel de proveedor.

La violencia contra los hombres... se hace evidente a manera de vulneración de derechos, cuando se le prohíbe ver a sus hijos. El 53% de los casos de custodia y visitas de los juzgados son iniciados por hombres, el 32% de los casos de custodia y visitas en defensoría y 21% en comisarías, son consultados por hombres..."⁶.

Debe entonces concluirse, como lo hace el texto tantas veces mencionado, que "...los actores sociales cohabitan de acuerdo con los roles que le han sido asignados por la cultura y por aquellos que le son propios al individuo y que se van construyendo en la especificidad de su intimidad (la familia). La violencia es entonces uno de los hilos que atraviesa lo social y que se manifiesta en lo general y lo particular, de acuerdo con los estatutos de dominación que caracterizan cada espacio de la vida social, **la ejercen aquellos que manejan el poder y la sufren aquellos a quienes se les ha asignado la condición de debilidad y vulneración**"⁷ (subrayas fuera de texto).

Todo para proponer que el agravante punitivo, acoja el criterio de que la violencia sea ejercida, además de los casos previstos, contra quien se encuentre en condición de debilidad e indefensión. En consecuencia el texto del inciso segundo del artículo deberá decir: la pena se aumentará de la mitad a las tres cuartas partes cuando el maltrato recaiga sobre un menor, mujer, anciano o discapacitado o en contra de quien se encuentre en estado de debilidad o indefensión.

Se entrega a manos del intérprete y del juzgador las notas concretas que indiquen el grado de indefensión o las condiciones de indefensión del caso concreto y con ello se sigue el criterio, constitución de interpretación dinámica y razonable de la carta.

Es necesaria esta medida por cuanto la violencia intrafamiliar no cesa. Tenemos, en Colombia, la dificultad de contar con cifras exactas disgregadas pero a pesar de saber que en esta materia son pocas las denuncias, encontramos cifras de procesos de violencia intrafamiliar registrados en el país que nos demuestran el crecimiento de su presencia perversa, tal como quedó registrado en el anexo adjunto a la ponencia para primer debate.

Además se tiene la certeza que la sola promulgación de la ley vuelve a producir efecto por cuanto los afectados se consideran protegidos y actúan en uso de sus derechos.

Con los anteriores argumentos se entendió entonces, en primer debate, que el proyecto de ley hace extensiva la circunstancia de agravación punitiva contra los miembros del núcleo familiar que cometa cualquier conducta considerada violencia intrafamiliar que recaiga, además de menores, en mujeres, ancianos, minusválidos o personas que se encuentren en un estado de debilidad e indefensión y se consideró que la norma estaría de acuerdo con la nueva concepción del Estado Social de Derecho,

fundado en el respeto, la dignidad humana y la prevalencia del interés general, y como fin esencial del mismo, garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la norma superior, tales como el derecho fundamental a la igualdad y la no discriminación (artículo 13), a la integridad personal (artículos 12 y 44), a los derechos de los niños (artículo 44), de los ancianos (artículo 46), de la mujer (43).

Por lo anterior se consideró el proyecto acorde con la Constitución Política en la medida en que la circunstancia de agravación punitiva implica una protección especial que tienen dichos sujetos dentro de la familia, la cual constituye la institución básica de la sociedad, siendo principal objetivo de protección y amparo por parte de las autoridades del Estado.

Planteó el Ministerio del Interior y Justicia la necesidad de que esta iniciativa se incluya dentro del conjunto de proyectos que se presentará a la comisión creada con el Acto Legislativo No. 3 de 2002, por medio del cual se reformó la Fiscalía General de la Nación, que revisará los Códigos Penal, de Procedimiento Penal, entre otros, pero considera la ponente que la promulgación de esta norma y los efectos que se pretenden con la misma son necesarios e inminentes, además se plantea una nueva reforma a la Administración de Justicia y su trámite retardaría aún más esta propuesta. En consecuencia se propone continuar su discusión y trámite legislativo.

Se acoge si la recomendación de corregir la redacción del inciso primero para que haya claridad en cuanto a la forma de maltrato de la que pueden ser objeto los miembros del núcleo familiar, en consecuencia se expresa: maltrato **físico, psíquico y sexual**.

Así como la corrección del inciso segundo, para que se redacte así: "La pena aumentará de la mitad a las tres cuartas partes, **cuando el maltrato de que habla el inciso anterior**, recaiga sobre UN menor, UNA mujer, UN anciano, se suprima la palabra minusválido y se refiera técnicamente a **una persona que se encuentre en incapacidad o disminución física, sensorial y síquica** o quien se encuentre en estado de indefensión".

En los anteriores términos se rinde ponencia favorable al Proyecto de ley 018 de 2002 Senado, 140 de 2002 Cámara, por medio de la cual se modifica el artículo 229 de la Ley 599 de 2002 Código Penal, se sugiere darle segundo debate, con la modificación propuesta.

Cordialmente,

Myriam Paredes Aguirre,

Representante a la Cámara por Nariño.

PLIEGO DE MODIFICACIONES AL PROYECTO DE LEY NUMERO 018 DE 2002 SENADO, 140 DE 2002 CAMARA por la cual se modifica el artículo 229 de la Ley 599 de 2000.

Artículo 1°. El artículo 1° del proyecto de ley quedará así: "El **artículo 229 de la Ley 599 de 2000 quedará así: Violencia intrafamiliar.** El que maltrate, **física**, síquica o sexualmente a cualquier miembro de su núcleo familiar, incurrirá, siempre que la conducta no constituya delito sancionado con pena mayor, en prisión de uno (1) a tres (3) años.

⁶ *Ibidem.* Pie de Página No. 1, páginas 104 y 105.

⁷ *Ibidem.* Pie de Página No. 1 página 93.

La pena se aumentará de la mitad a las tres cuartas partes, cuando el maltrato, **del que habla el artículo anterior**, recaiga sobre **un menor, una mujer, un anciano, una persona que se encuentre en incapacidad o disminución física, sensorial y síquica o** quien se encuentre en estado de indefensión”

Artículo 2°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias”

De los honorables Representantes

Atentamente,

Myriam Paredes Aguirre,

Representante a la Cámara por Nariño.

TEXTOS APROBADOS EN COMISION

TEXTO APROBADO EN COMISION DEL PROYECTO DE LEY NUMERO 018 DE 2002 SENADO, 140 DE 2002 CAMARA

por la cual se modifica el artículo 229 de la Ley 599 de 2000.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 229 de la Ley 599 de 2000 quedará así:

Artículo 299. Violencia intrafamiliar. El que maltrate psíquica, síquica o sexualmente a cualquier miembro de su núcleo familiar, incurrirá, siempre que la conducta no constituya delito sancionado con pena mayor, en prisión de uno (1) a tres (3) años.

La pena se aumentará de la mitad a las tres cuartas partes, cuando el maltrato recaiga sobre menores, mujeres, anciano, minusválido o quien se encuentre en estado de debilidad o indefensión.

Artículo 2°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

En los anteriores términos fue aprobado el presente Proyecto de ley, el día 11 de junio de 2003 según consta en el Acta número 31 de 2003.

Emiliano Rivera Bravo,

Secretario Comisión Primera Constitucional.

CONTENIDO

Gaceta número 404 - Miércoles 13 de agosto de 2003
CAMARA DE REPRESENTANTES

	Págs.
PROYECTOS DE LEY	
Proyecto de ley número 053 de 2003 Cámara, por la cual modifica el artículo 13 de la Ley 178 de diciembre 30 de 1959.	1
Proyecto de ley número 054 de 2003 Cámara, por medio de la cual se reconoce oficialmente el uso de los bicitaxis como medio de transporte público.	2
PONENCIAS	
Ponencia para segundo debate al proyecto de ley número 018 de 2002 Senado, 140 de 2002 Cámara, por la cual se modifica el artículo 229 de la Ley 599 de 2000 Código Penal.	9
TEXTOS APROBADOS EN COMISION	
Texto aprobado en comisión del proyecto de ley número 018 de 2002 Senado, 140 de 2002 Cámara, por la cual se modifica el artículo 229 de la Ley 599 de 2000.	12