



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

ISSN 0123-9066

AÑO XII - Nº 661

Bogotá, D. C., viernes 5 de diciembre de 2003

EDICION DE 8 PAGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMON OTERO DAJUD
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.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 180 DE 2003 CAMARA
por medio de la cual se reglamenta el servicio público de transporte mototaxi.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPITULO I

Artículo 1°. *Objeto y principio.* La presente ley tiene como objeto reglamentar la prestación del servicio de transporte público en mototaxis a través de la habilitación de las empresas de transporte público terrestre individual de pasajeros en vehículos Mototaxis y la prestación por parte de estos de 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 la modalidad de transporte público terrestre, individual de pasajeros en vehículos mototaxis en los municipios en todo el territorio nacional.

Artículo 3°. *Actividad transportadora.* 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°. *Servicio de transporte terrestre automotor mototaxi.* Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente en esta modalidad.

CAPITULO III

Autoridades competentes

Artículo 5°. *Autoridad de transporte.* Para todos los efectos a que haya lugar, el servicio público de mototaxi será regulado por el Ministerio de Transporte.

Artículo 6°. *Control y vigilancia.* La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público de transporte Terrestre automotor mototaxi estará a cargo de la superintendencia de Puertos.

TITULO II

HABILITACION

CAPITULO I

Parte general

Artículo 7°. *Habilitación.* Las empresas, personas naturales o jurídicas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte

Terrestre individual de pasajeros en vehículos mototaxis, 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 las empresas, personas naturales o jurídicas legalmente constituidas para prestar el servicio solamente en la modalidad de mototaxi, esta debe acreditar ante la autoridad competente de la nueva modalidad, los requisitos de habilitación.

Artículo 8°. *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.

Parágrafo. La autorización de nuevas empresas, personas naturales o jurídicas para la prestación del servicio público de transporte terrestre individual en vehículos mototaxi estará sujeta a la reglamentación de los cupos establecida por la autoridad de tránsito competente.

CAPITULO II

Condiciones y requisitos

Artículo 9°. *Persona jurídica.* Para obtener la habilitación y la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre individual de Pasajeros en Vehículos mototaxis 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.

4. Las empresas que tengan sucursales en varios municipios que formen parte de un área constituidas como región o asociación de municipios, 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.

Copia de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas por la presente ley.

10. Copia de la consignación a favor de la autoridad de transporte competente por el pago de los derechos que se causen, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

Artículo 10. *Persona natural*. El propietario o tenedor hasta de 5 vehículos que tenga interés en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Individual de Pasajeros en Vehículos mototaxis, 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 mototaxi.

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 terrestre individual de pasajeros.

Parágrafo. 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 11. *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 12. *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 13. *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 14. *Obligatoriedad*. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las Empresas de Transporte Público Terrestre Individual de Pasajeros en vehículos mototaxi 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 15. *Pago de la prima*. Cuando el servicio se preste en vehículos que no sean de 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 mototaxi.

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

Artículo 16. *Vigencia de los seguros*. La vigencia de los seguros contemplados en esta ley será condición para la operación de los vehículos mototaxi 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 con relación a 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 17. *Fondos de responsabilidad*. Sin perjuicio de la obligación de obtener y mantener vigentes la 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 18. *Permanencia en el servicio*. Los vehículos destinados al Servicio de Transporte Terrestre Individual de Pasajeros en Vehículos mototaxi 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 mototaxis nuevos.

Artículo 19. *Radio de acción*. El Servicio Público de Transporte Terrestre Individual de Pasajeros en Vehículos mototaxi se presta de manera exclusiva dentro de la jurisdicción de los municipios de quinta y sexta categoría y en las áreas constituidas como regiones o asociaciones de Municipios, de conformidad con lo establecido en esta ley.

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

Artículo 20. *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 21. *Equipos*. Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de Transporte Terrestre Individual de Pasajeros en Vehículos mototaxi solo podrán hacerlo con equipos registrados y/o matriculados para dicho servicio.

Artículo 22. *Vinculación*. La vinculación de un vehículo mototaxi 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 23. *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. Ítems 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 del 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 24. *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 25. *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 26. *Desvinculación administrativa por solicitud de la empresa.* Vencido el contrato de vinculación, cuando no exista acuerdo entre las partes para la desvinculación del vehículo mototaxi, 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 mototaxi 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 27. *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.
4. La resolución que ordena la desvinculación del Vehículo mototaxi, reemplazará 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 28. *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 29. *Cambio de empresa.* La empresa a la cual se vinculará el vehículo mototaxi, 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 Mototaxis que pertenezcan a un mismo municipio.

CAPITULO III

Determinación de necesidades de equipo y asignación de matrículas

Artículo 30. *Ingreso de los mototaxis 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 mototaxis 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 mototaxi 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 mototaxis que operen en la respectiva localidad. Será por reposición cuando la vinculación se realiza para sustituir otro vehículo mototaxi que se encuentra matriculado en el servicio público.

Artículo 31. *Estado de los vehículos.* El ingreso de los vehículos por incremento y por reposición, sólo podrá efectuarse con vehículos nuevos.

Artículo 32. *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 mototaxi, con fundamento en los siguientes parámetros:

1. **Características de la oferta.** Con el fin de determinar la oferta existente de mototaxis, 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 mototaxis, 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 maestra. 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 mototaxis 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 mototaxi.
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 mototaxi 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. Cuando en un municipio no existe Servicio Público de Transporte Terrestre Individual de Pasajeros en Vehículos mototaxis, 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 33. *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 34. *Definición.* La tarjeta de operación es el documento único que autoriza a un vehículo mototaxi para prestar el servicio público bajo la responsabilidad de una empresa de transporte, en el respectivo municipio.

Artículo 35. *Expedición.* La autoridad de transporte competente expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos mototaxis legalmente vinculados a empresas de transporte público debidamente habilitados.

Artículo 36. *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 37. *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 mototaxi: 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 38. *Requisitos para la 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 mototaxis, indicando los datos establecidos en el numeral 2 del artículo anterior, para cada uno de ellos.
2. En caso de renovación, duplicado por pérdida o cambio de empresa, deberá indicar el número de la tarjeta de operación anterior.
3. Certificación suscrita por el representante legal de la empresa sobre la existencia de los contratos de vinculación vigentes de los vehículos.
4. Fotocopia de la licencia de tránsito de los vehículos.
5. Fotocopia de las pólizas de Seguros Obligatorios de Accidente de Tránsito, SOAT, de cada vehículo mototaxi.
6. Constancia de la revisión técnico-mecánica vigente a excepción de los mototaxis último modelo.
7. 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.
8. 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. 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.

Artículo 39. *Obligatoriedad de gestionarla.* Es obligación de las empresas gestionar las tarjetas de operación de la totalidad de sus vehículos mototaxis 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 mototaxis, 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 40. *Obligatoriedad 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 41. *Registro de conductores.* Las autoridades municipales deberán implementar un sistema de registro, que permita identificar a los conductores de vehículos mototaxis que operen en su jurisdicción.

Artículo 42. *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 43. *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 44. *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 45. *Obligatoriedad de portarla.* Con el fin de proporcionar la mayor información a los usuarios del Servicio Público de Transporte Terrestre en Vehículos mototaxis, los conductores deberán portar la tarjeta de control en un lugar visible dentro del vehículo.

Artículo 46. *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 el respectivo vehículo mototaxis;
- b) Dirección y teléfono

La información relacionada, alimentará el Registro Municipal de Conductores.

Artículo 47. *Tarifas.* Compete a las autoridades municipales la fijación de las tarifas del Servicio Público de Transporte Terrestre Individual de Pasajeros en Vehículos mototaxis, 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 48. *Obligatoriedad de los seguros.* A partir de la publicación de la presente ley, las pólizas de seguros en estas 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 49. La presente ley rige a partir de su promulgación y sanción y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Miguel Rangel Sosa,

Representante a la Cámara, departamento de Bolívar.

EXPOSICION DE MOTIVOS

La necesidad de normatizar el transporte que se viene prestando de manera irregular en los municipios por el sistema de mototaxi donde por ausencia de una normatividad que permita que un importante número de mototaxis en el concierto de los municipios colombianos alcancen la legalidad en lo que hoy no existe, de esta manera este tipo de transporte público requiere de ordenamiento fundamentado la promulgación de una ley que permita establecer el sistema de transporte público automotor de mototaxi.

El transporte público terrestre existente entre la cabecera municipal y el área rural, es informal y entre ellos se destaca el servicio prestado por las motos taxis porque las administraciones territoriales no cuentan, con la herramienta legal y jurídica para la legalización de este modo de transporte público. Lo que se pretende con este proyecto es darle la normatividad para que proceda a la legalización e institucionalización del servicio público en la modalidad de mototaxi en los entes territoriales, la generalidad de la ley que se pretende con

este proyecto permitirá alcanzar el apoyo por parte de las administraciones municipales para ofrecerle a sus habitantes la oportunidad de conformar empresas de transporte público individual, siguiendo los lineamientos establecidos por el Gobierno Nacional en lo concerniente a la conformación de empresas

El hecho que motiva el fundamento de este proyecto de ley tiene sustento una realidad que alcanza un parque automotor que supera las 300.000 motos que hoy se encuentran prestando este tipo de servicio, es un imperativo de orden legal que requiere ser superado lo que hoy es de común suceso requiere de un ordenamiento como modalidad de transporte público terrestre, las ventajas de orden legal permitirán a quienes prestan este servicio un sometimiento al orden y a un sistema regulatorio.

Es importante destacar las experiencias vividas por países como China, Italia, Nicaragua y Perú, entre otros, quienes utilizan este medio de transporte para movilizar a los turistas facilitándoles el acceso a los sitios de interés, a bajos costos y con poco riesgo y conservación del medio ambiente con bajos niveles de contaminación, convirtiéndose en alternativa de solución al problema del transporte por la escasez del servicio formal de taxis como existen en las grandes urbes.

La perspectiva de los recursos que se generan por la implementación de esta nueva ley, serán recursos que ingresan a fortalecer las finanzas públicas territoriales.

Desde la óptica de la facilidad de este transporte para los municipios donde su infraestructura vial esta conformada por vías terciarias especialmente para los municipios como menor población de vehículos pero de mayor extensión. Es de notar que en el país hay municipios que el modo más significativo de transporte es el moto taxi, porque no se cuenta con una red vial que permita su comunicación con los municipios circunvecinos y en el mejor de los casos, solo se cuenta con trochas o viejos caminos de herradura que facilitan la movilización de los vehículos automotores tradicionales; es más, no se cuenta con un parque automotor para la prestación del servicio de transporte urbano de taxis, porque

no es rentable debido que es más costoso el flete aéreo que el mantenimiento y adquisición de repuestos para los mismos; en cambio, el transporte de las motocicletas para el servicio que se pretende establecer y/o legalizar, es de mayor acceso a los bolsillos de aquellas familias asociadas.

Con la aprobación del presente proyecto de ley, se genera valor agregado para la economía local por cuanto se incrementará la venta de repuestos, el consumo de combustibles y un mayor índice en los ingresos municipales.

La geografía colombiana es bastante agreste y las estadísticas muestran que el mayor índice de accidentalidad lo establecen las motos, solo que este porcentaje corresponde a las grandes urbes y no a aquellos territorios que por su condición topográfica no permiten grandes velocidades, a pesar de contarse con terrenos llanos como los existentes en las áreas rurales de geografía nacional, donde el transporte formal está soportado en vehículos tipo motocicleta.

La trascendencia y la importancia que merecen éste proyecto ofreciéndoles la reglamentación para la habilitación del servicio de mototaxis, como medio de transporte público, someto a consideración de los honorables congresistas el presente proyecto de ley el que espero sea aprobado unánimemente.

De los honorables representantes,

Miguel Rangel Sosa,
Representante a la Cámara,
departamento del Bolívar

CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARIA GENERAL

El día 5 de diciembre del año 2003 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 180 con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante *Miguel Rangel Sosa.*

El Secretario General,

Angelino Lizcano Rivera.

PONENCIAS

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 59 DE 2002 SENADO Y 277 DE 2003 CAMARA

por la cual se modifica el literal c) del artículo 5° de la Ley 278 de 1996.

Honorables Representantes:

Por designación de la Mesa Directiva de la Comisión Séptima Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, me ha correspondido rendir ponencia para Segundo debate al Proyecto de ley número 59 de 2002 Senado y 277 de 2003 Cámara, *por la cual se modifica el literal c) del artículo 5° de la Ley 278 de 1996,* iniciativa de origen parlamentario, presentada a consideración del Congreso de la República por la honorable Senadora Leonor Serrano de Camargo.

La presente iniciativa consta de dos artículos, refiriéndose el primero de ellos a la modificación del literal c) del artículo 5° de la Ley 278 de 1996, “por la cual se reglamenta la composición y el funcionamiento de la Comisión Permanente de Políticas Salariales y Laborales”, en el sentido de incluir la participación, en dicha comisión de un representante de los desempleados elegido democráticamente por las asociaciones o ligas que existan en el país el cual se rotaría cada cuatro años, y el segundo artículo hace referencia a la vigencia de la ley.

Marco constitucional y legal del proyecto de ley

El Preámbulo de la Constitución Nacional expresa:

“...dentro de un marco jurídico, democrático y participativo que garantice un orden político, económico y social justo,...”(*subrayas fuera de texto*).

El artículo primero agrega:

“Colombia es un Estado Social de Derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entes territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto a la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad...”(*subrayas fuera de texto*)

El artículo segundo expresa:

“Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afecten y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación;...” (*subrayas fuera de texto*)

El artículo 25 dispuso:

“El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas.”

El artículo 55 consagró:

“...Es deber del Estado promover la concertación y los demás medios para la solución pacífica de conflictos colectivos de trabajo.”

Por último el artículo 56 dispuso:

“...Una comisión permanente integrada por el Gobierno, un representante de los empleadores y de los trabajadores, fomentará las buenas relaciones laborales, contribuirá a la solución de los conflictos colectivos de trabajo y concertará las políticas salariales y laborales. La ley reglamentará su composición y funcionamiento.”

Según las anteriores disposiciones la Carta Constitucional de 1991 definió el estado colombiano como democrático y participativo, estableció como uno de sus fines esenciales facilitar la participación de todos en las decisiones que los afecten en la vida económica, política, administrativa y cultural, consagró como deber del Estado la promoción de la concertación, y creó, con rango constitucional, una comisión permanente de concertación de políticas laborales como una herramienta de concertación entre empleadores y trabajadores.

Igualmente la Constitución Nacional le dejó a la ley la potestad reglamentaria de la comisión en cuanto hace referencia a su composición y funcionamiento.

Fue así como la Ley 278 de 1996, reglamentó la composición y el funcionamiento de la Comisión Permanente de Políticas Salariales y Laborales y definió en forma específica sus funciones.

La Ley 278 de 1996, le asignó entonces a la comisión, entre otras, las siguientes funciones: El fomento de las relaciones laborales, la contribución en la solución de los conflictos colectivos de trabajo, la fijación en forma concertada de la política salarial, la fijación concertada del salario mínimo, la fijación de manera concertada de la política laboral en materia de bienestar de los trabajadores, la adopción de nuevas formas de capacitación laboral, creación de empleo, mejoramiento de la producción y la productividad, remuneración mínima vital y móvil proporcional a la cantidad y calidad del trabajo, redistribución equitativa del ingreso, reconversión industrial y recalificación laboral, participación de los

trabajadores en la gestión de las empresas, universalización de la seguridad social, garantía de los derechos de la mujer, del menor trabajador y de otros trabajadores vulnerables y garantía de los derechos sindicales.

Igualmente le asignó a la comisión la tarea de definir las estrategias de desarrollo para los trabajadores independientes y de la economía solidaria, la preparación de proyectos de ley en materias sujetas a su competencia así como la de absolver las consultas que el gobierno le formule anualmente sobre los asuntos relacionados con el derecho colectivo y con convenios internacionales en esta materia.

En cuanto a la composición de la comisión el artículo 5° de la Ley 278 estableció que esta sería tripartita en su integración y que de ella formarían parte, en representación del Gobierno, el Ministro de Trabajo y Seguridad Social o su delegado (hoy de la Protección Social), el Ministro de Hacienda y Crédito Público o su delegado, el Ministro de Desarrollo Económico o su delegado, el Ministro de Agricultura o su delegado, el Director del Departamento Nacional de Planeación o su delegado. En representación de los empleadores, cinco (5) representantes con sus respectivos suplentes personales, designados por las asociaciones nacionales gremiales más representativas de empleadores de los distintos sectores económicos del país, en forma ponderada y de conformidad con la participación de cada sector en el producto interno bruto y en la generación de empleo con base en los datos y cifras elaborados por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística.

En representación de los trabajadores la ley estableció que estos estarían representados por cinco miembros con sus suplentes personales, designados o removidos por las confederaciones sindicales más representativas del país, determinadas con base en el número de afiliados que cada una de estas posea al momento de la elección, según censo que en tal sentido elabore el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social (hoy de la Protección Social), y dentro de los cuales habrá por lo menos un representante con su respectivo suplente, de los pensionados, que se rotará cada cuatro (4) años entre las dos (2) Confederaciones de Pensionados más representativas y que estos serían elegidos para un período de cuatro (4) años, pudiendo ser reelegidos.

Con la síntesis constitucional y legal, se puede concluir que existe una entidad de rango constitucional encargada de concertar las políticas salariales y laborales en Colombia y que la ley dispuso su conformación en forma tripartita, gobierno, trabajadores y empleadores, y le asignó funciones generales y específicas en estas materias.

Consideraciones de la ponencia

El proyecto de ley objeto de la presente ponencia pretende modificar el literal c) del artículo 5° de la Ley 278 de 1996 para que se incluya dentro de la composición de la Comisión Permanente de Políticas Salariales y Laborales a los desempleados, los cuales se rotarán cada cuatro años y su designación se haría entre las dos asociaciones de desempleados más representativas del país, determinadas con base en el número de afiliados que cada una de estas posea al momento de la elección, según el censo que para el efecto elabore el Ministerio de la Protección Social.

Nuestro ordenamiento jurídico constitucional consagró la participación como un elemento fundante de nuestra institucionalidad al incluir en el preámbulo de la Constitución de 1991 la participación como elemento determinante del Estado Colombiano.

El proyecto de ley referido pretende concretar este principio al reconocer la existencia de un grupo de ciudadanos que no se encuentran representados en una entidad como la Comisión Permanente de Políticas Salariales y Laborales que tiene como objetivo, entre otros aspectos, definir el marco de actuación del estado en materias como la adopción de nuevas formas de capacitación laboral, creación de empleo y mejoramiento de la producción y la productividad, asuntos estos de vital interés para este grupo de ciudadanos, máxime que se trata de temas que pretenden resolver el principal problema que los aqueja.

Sobre este punto es importante destacar que el Ministerio de Protección Social expresó, mediante concepto institucional del 17 de junio de 2003, que el proyecto de ley era inconstitucional e inconveniente con base en lo siguiente:

“I. CONSTITUCIONALIDAD

Analizado el texto del proyecto de ley, su marco legal y la exposición de motivos, este Ministerio considera que la iniciativa parlamentaria es inconstitucional, toda vez que con él se pretende modificar la composición de la Comisión Permanente de Concertación de Políticas Salariales y

Laborales con el fin de incluir un representante de los desempleados, y con la modificación propuesta se está desconociendo que el artículo 56 de la Constitución Política, aunque le atribuye a la ley la facultad de reglamentar la composición y funcionamiento de la comisión, también señala que estará integrada por el Gobierno, por representantes de los empleadores y de los trabajadores.

II. CONVENIENCIA

Además, si se tiene en cuenta que la Constitución le fijó a la Comisión de Concertación de Políticas Salariales y laborales la función de contribuir a la solución de conflictos de trabajo y a la concertación de políticas salariales y laborales, no se considera conveniente la inclusión de un representante de los desempleados por ser estos ajenos al nexo laboral y, por lo tanto, a los conflictos de trabajo y a las políticas a las cuales se ha hecho referencia.”

Sobre la postura fijada por el Ministerio de Protección Social, debo manifestar que por respetable que sea no pueden ser recibidos dichos argumentos, **toda vez que los desempleados conforman la llamada fuerza laboral del país y desconocerles a estos el derecho a la participación es injusto.** El proyecto de ley plantea la inclusión de los desempleados en la Comisión dentro del grupo de los empleados, con lo cual no se vulneran ni el mandato contenido en el artículo 56 de la Constitución Nacional ni el artículo 5° de la Ley 278 de 1996, según el cual la conformación de la Comisión debe ser tripartita en su integración al estar conformada por tres grupos, cada uno en representación igualitaria de diferentes intereses, como son el Gobierno, los Empleadores y los trabajadores y desempleados.

En relación a la inconveniencia del proyecto, expresada por el Ministerio con el argumento según el cual, los desempleados no deben estar representados en la Comisión por cuanto estos son ajenos al nexo laboral y a esta entidad se le atribuyó al función de contribuir a la solución de conflictos de trabajo y a la concertación de políticas salariales, **también es cierto que a la Comisión se le atribuyó la función, entre otras, la adopción de nuevas formas de capacitación laboral, creación de empleo, mejoramiento de la producción y la productividad.** Es decir, no se puede afirmar que el proyecto es inconveniente con fundamento en esta circunstancia, ya que la Comisión no tiene exclusivamente la función de contribuir a la solución de conflictos de trabajo y a la concertación de políticas salariales, sino que además tiene otras atribuciones que afectan o tienen que ver directamente con la situación de los desempleados en el país.

Los desempleados conforman, conjuntamente con los empleados, la fuerza laboral del país, es decir en su conjunto representan los intereses de la clase trabajadora y son los voceros naturales de este grupo de colombianos.

La inclusión de los desempleados en la Comisión Permanente de Políticas Salariales y Laborales, es además un acto de equidad, pues de esta forma se le da cumplimiento al postulado filosófico según el cual esta se concreta al dar a cada quien lo que le corresponde y en este caso se le reconoce a un grupo importante de la población la posibilidad de participar en asuntos que afectan directamente su cotidianidad.

Las personas desempleadas, es decir aquellas que no tienen empleo u ocupación, deben enfrentarse a situaciones difíciles por no tener ingresos con los cuales sostenerse a sí mismos y a sus familias. Cuando este número de personas crece a un ritmo acelerado o por encima de niveles que se podrían considerar como normales, una gran preocupación aparece en toda la sociedad; **el desempleo es uno de los problemas que más genera preocupación a nivel del colectivo. No se le puede negar entonces, la condición de trabajador, a quien en forma temporal y por circunstancias ajenas a su voluntad se encuentra desempleado.**

En Colombia actualmente existen dos millones ochocientos mil desempleados, aproximadamente un 14% de la población se encuentra en esta situación; sería entonces miope desconocer el derecho de este grupo de ciudadanos a ser representados y participar en la toma de decisiones que los afectan directamente, **dando así cumplimiento al precepto constitucional según el cual, uno de los fines esenciales del estado es facilitar la participación de todos en las decisiones que los afecten en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación. De hecho la actual conformación tripartita de la Comisión reconoce que los pensionados hacen parte de la representación del lado de los trabajadores, lejos de una interpretación constitucional exegética y descontextualizada que en su momento no lo hubiese permitido. En este orden de ideas reiteramos pues la importancia de que así como los pensionados, los hoy desempleados también puedan**

tener un representante en dicha Comisión, pues estos son integrantes de la población en edad de trabajar y de la población económicamente activa en condición de desocupados, estado temporal que no los elimina de la fuerza de trabajo nacional.

Lo que no consideramos conveniente y equitativo es que esa representación en cabeza de los desempleados sea uno adicional a los cinco (5) ya definidos en representación de los trabajadores según el literal c) del artículo 5° de la Ley 278 de 1996, en desmedro del equilibrio con empleadores y Gobierno. En consecuencia se sugiere un Pliego de Modificaciones que restablezca la igualdad y el espíritu inicial del articulado propuesto por la Senadora Serrano Camargo y serán entonces cinco (5) los representantes entre trabajadores, desempleados y pensionados.

Proposición

Con fundamento en lo anterior y por considerar necesario, conveniente y ajustado a la Constitución y la ley, rindo ponencia para Segundo Debate y por lo tanto solicito a la Plenaria de la honorable Cámara de Representantes se dé Segundo Debate al Proyecto de ley número 59 de 2002 Senado y 277 de 2003 Cámara, por la cual se modifica el literal c) del artículo 5° de la Ley 278 de 1996, con el Pliego de Modificaciones que adjunto.

De los honorables Representantes,

Carlos Ignacio Cuervo Valencia,
Representante a la Cámara,
departamento de Antioquia.

PLIEGO DE MODIFICACIONES PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE ANTE LA PLENARIA DE LA HONORABLE CAMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NUMERO 059 DE 2002 SENADO Y 277 DE 2003 CAMARA

por la cual se modifica el literal c) del artículo 5° de la Ley 278 de 1996.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Modifícase el literal c) del artículo 5° de la Ley 278 de 1996, por la cual se reglamenta la composición y el funcionamiento de la Comisión Permanente de concertación de políticas salariales y laborales, el cual quedará así:

C) En representación de los trabajadores, desempleados y pensionados:

1. Tres (3) representantes con sus suplentes personales, designados o removidos por las confederaciones sindicales más representativas del país, determinadas con base en el número de afiliados que cada una de estas posea al momento de la elección, según censo que en tal sentido elabore el Ministerio de la Protección Social.

2. Un (1) representante con su respectivo suplente de los pensionados, que se rotará cada cuatro (4) años entre las dos (2) confederaciones de pensionados más representativas.

3. Un (1) representante de los desempleados que se rotará cada cuatro (4) años entre las dos (2) asociaciones de desempleados más representativas del país, determinadas con base en el número de afiliados que cada una de estas posea al momento de la elección, según censo que para el efecto elabore el Ministerio de la Protección Social.

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

De los honorables Representantes.

Carlos Ignacio Cuervo Valencia,
Representante a la Cámara,
Ponente.

TEXTO DEFINITIVO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 59 DE 2002 SENADO Y 277 DE 2003 CAMARA

por la cual se modifica el literal c) del artículo 5° de la Ley 278 de 1996.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Modifícase el literal c) el artículo 5° de la Ley 278 de 1996, por la cual se reglamenta la composición y el funcionamiento de la Comisión

Permanente de Concertación de Políticas Salariales y Laborales, el cual quedará así:

D) En representación de los trabajadores, desempleados y pensionados:

1. Tres (3) representantes con sus suplentes personales, designados o removidos por las confederaciones sindicales más representativas del país, determinadas con base en el número de afiliados que cada una de estas posea al momento de la elección, según censo que en tal sentido elabore el Ministerio de la Protección Social.

2. Un (1) representante con su respectivo suplente de los pensionados, que se rotará cada cuatro (4) años entre las dos (2) confederaciones de pensionados más representativas.

3. Un (1) representante de los desempleados que se rotará cada cuatro (4) años entre las dos (2) asociaciones de desempleados más representativas del país, determinadas con base en el número de afiliados que cada una de estas posea al momento de la elección, según censo que para el efecto elabore el Ministerio de la Protección Social.

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

Carlos Ignacio Cuervo Valencia,
Representante a la Cámara,
Ponente.

COMISION SEPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE TEXTO DEFINITIVO AL PROYECTO DE LEY NUMERO 059 DE 2002 SENADO Y 277 DE 2003 CAMARA

Aprobado en la Sesión del día 11 de noviembre de 2003, por la cual se modifica el literal c) del artículo 5° de la Ley 278 de 1996.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Modifícase el literal c) del artículo 5° de la Ley 278 de 1996, por la cual se reglamenta la composición y el funcionamiento de la Comisión Permanente de Concertación de Políticas Salariales y Laborales, el cual quedará así:

C. En Representación de los trabajadores y los desempleados:

Cuatro (4) representantes, con sus suplentes personales, designados o removidos por las confederaciones sindicales más representativas del País, determinadas con base en el número de afiliados que cada una de estas posea en el momento de la elección, según censo que en tal sentido elabore el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, y dentro de los cuales habrá por lo menos un representante con su respectivo suplente de los pensionados, que se rotará cada cuatro años entre las dos (2) confederaciones de pensionados más representativas, y un (1) representante de los desempleados que será elegido democráticamente por los miembros de las asociaciones de desempleados o ligas que existan en el país; elegido que inscribirá ante el Ministerio de Trabajo y seguridad Social, con su respectivo suplente, que se rotará cada dos (2) años.

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

Carlos Ignacio Cuervo Valencia,
Representante a la Cámara,
Ponente.

COMISION SEPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SUSTANCIACION

Bogotá, 4 de diciembre de 2003, en los términos anteriores fue aprobado el presente texto definitivo con sus dos (2) artículos.

La relación completa de la sesión consta en el Acta número 9 de la Sesión del día 11 de noviembre de 2003. Primer Período de la Legislatura 2003-2004.

El Presidente,

Pedro Jiménez Salazar.

El Vicepresidente,

Edgar Fandiño Cantillo.

El Secretario General,

Rodrigo Armando Rosero Alvear.

ACTAS DE CONCILIACION

ACTA DE CONCILIACION AL PROYECTO DE LEY NUMERO 021 DE 2003 SENADO, 082 DE 2003 CAMARA

por medio de la cual se regula el retiro del personal de Oficiales y Suboficiales de la Policía Nacional.

Bogotá, D. C., diciembre 4 de 2003

Doctores

ALONSO ACOSTA

Presidente de la Cámara

GERMAN VARGAS LLERAS

Presidente Senado de la República

Congreso de la República

Ciudad

En cumplimiento de la designación que se nos ha hecho para integrar la Comisión de Mediación con el fin de conciliar las diferencias en el texto aprobado por el Senado y la Cámara del Proyecto de ley número 021 de 2003 Senado, 082 de 2003 Cámara, *por medio de la cual se regula el retiro del personal de Oficiales y Suboficiales de la Policía Nacional*, nos permitimos proponer a las Plenarias de ambas Cámaras acoger el texto definitivo aprobado por la Cámara de Representantes.

En tal sentido el texto definitivo del proyecto quedará así:

PROYECTO DE LEY NUMERO 021 DE 2003 SENADO, 082 DE 2003 CAMARA

por medio de la cual se regula el retiro del personal de Oficiales y Suboficiales de la Policía Nacional.

Artículo 1°. *Retiro.* El retiro del personal de oficiales y suboficiales de la Policía Nacional, es la situación por la cual este personal, sin perder el grado, cesa en la obligación de prestar servicio.

El retiro de los oficiales se efectuará a través de decreto expedido por el Gobierno Nacional. El ejercicio de esta facultad, podrá ser delegada en el Ministro de Defensa Nacional hasta el grado de Teniente Coronel.

El retiro de los suboficiales se efectuará a través de Resolución expedida por el Director General de la Policía Nacional.

El retiro de los oficiales deberá someterse al concepto previo de la Junta Asesora del Ministerio de Defensa Nacional para la Policía Nacional, excepto cuando se trate de Oficiales Generales. La excepción opera igualmente en los demás grados, en los eventos de destitución, incapacidad absoluta y permanente, gran invalidez, cuando no supere la escala de medición del decreto de evaluación del desempeño y en caso de muerte.

Artículo 2°. *Causales de retiro.* Además de las causales contempladas en el Decreto-ley 1791 de 2000, el retiro para los oficiales y los suboficiales de la Policía Nacional, procederá en los siguientes eventos:

4. Por llamamiento a calificar servicios.

5. Por voluntad del Gobierno Nacional en el caso de los oficiales, o del Director General de la Policía Nacional, en el caso de los suboficiales.

6. Por incapacidad académica.

Artículo 3°. *Retiro por llamamiento a calificar servicios.* El personal de Oficiales y Suboficiales de la Policía Nacional, podrá ser retirado por llamamiento a calificar servicios, sólo cuando cumpla los requisitos para hacerse acreedor a la asignación de retiro.

Artículo 4°. *Retiro por voluntad del Gobierno o del Director General de la Policía Nacional.* Por razones del servicio y en forma discrecional, el Gobierno Nacional para el caso de los oficiales o el Director General de la Policía

Nacional para el caso de los suboficiales, podrán disponer el retiro de los mismos con cualquier tiempo de servicio, previa recomendación de la Junta Asesora del Ministerio de Defensa Nacional para la Policía Nacional, cuando se trate de oficiales, o de la Junta de Evaluación y Clasificación respectiva, para los suboficiales.

El ejercicio de las facultades a que se refiere el presente artículo podrá ser delegado en el Ministro de Defensa Nacional, para el caso de los oficiales hasta el grado de Teniente Coronel y en los Directores de la Dirección General, Comandantes de Policía Metropolitana, de Departamentos de Policía y Directores de las Escuelas de Formación para el caso de los suboficiales bajo su mando, observando el procedimiento que sobre el particular se señale en cuanto a composición y recomendaciones en el evento de tal delegación respecto de la Junta Asesora y de Evaluación y Clasificación de que trata el inciso anterior.

Parágrafo 1°. La facultad delegada en los Directores de la Dirección General, Comandantes de Policía Metropolitana, de Departamentos de Policía y Directores de las Escuelas de Formación a que se refiere el inciso anterior se aplicará para los casos de retiro del personal nivel ejecutivo y agentes bajo su mando, a que se refiere el artículo 62 del Decreto-ley 1791 de 2000.

Parágrafo 2°. Los funcionarios competentes serán responsables por la decisión que adopten de conformidad con la Constitución y la ley.

Artículo 5°. *Retiro por incapacidad académica.* El retiro por incapacidad académica de los oficiales y los suboficiales, se producirá en los siguientes eventos:

1. Cuando pierda por segunda vez el concurso para el ascenso al grado de Teniente Coronel.

2. Cuando pierda el curso de capacitación para ascenso.

Artículo 6°. La presente ley rige a partir de su publicación, modifica el Decreto-ley 1791 de 2000 y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

A consideración los honorables Senadores y Representantes;

Brigadier General (r),

Jaime Ernesto Canal Albán.

Adalberto Jaimes Ochoa, Representante a la Cámara; *Enrique Gómez Hurtado*, *Manuel Ramiro Velásquez Arroyave*, Senadores de la República.

CONTENIDO

Gaceta número 661 - Viernes 5 de diciembre de 2003
CAMARA DE REPRESENTANTES

	Págs.
PROYECTOS DE LEY	
Proyecto de ley número 180 de 2003 Cámara, por medio de la cual se reglamenta el servicio público de transporte mototaxi.	1
PONENCIAS	
Ponencia para segundo debate, pliego de modificaciones y texto definitivo al proyecto de ley número 59 de 2002 Senado y 277 de 2003 Cámara, por la cual se modifica el literal c) del artículo 5° de la Ley 278 de 1996.	5
ACTAS DE CONCILIACION	
Proyecto de ley número 021 de 2003 Senado, 082 de 2003 Cámara, por medio de la cual se regula el retiro del personal de Oficiales y Suboficiales de la Policía Nacional.	8