



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XIII - Nº 592

Bogotá, D. C., martes 5 de octubre de 2004

EDICION DE 24 PAGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMON OTERO DAJUD

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.gov.co

ANGELINO LIZCANO RIVERA

SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NUMERO 136 DE 2004 SENADO

por medio de la cual se modifica el Decreto-ley 254 de 2000, sobre procedimiento de liquidación de entidades públicas de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo primero del Decreto-ley 254 de 2000 quedará así:

Artículo 1°. Ambito de aplicación. La presente ley se aplica a las entidades públicas de la Rama Ejecutiva del orden nacional, respecto de las cuales se haya ordenado su supresión o disolución. La liquidación de las Sociedades Públicas, las Sociedades de Economía Mixta en las que el Estado posea el noventa por ciento (90%) o más de su capital social y las Empresas Sociales del Estado, se sujetarán a esta ley.

Los vacíos del presente régimen de liquidación se llenarán con el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y las normas que lo desarrollan.

Aquellas que por su naturaleza tengan un régimen propio de liquidación, contenido en normas especiales, una vez decretada su supresión o disolución realizarán su liquidación con sujeción a dichas normas.

Artículo 2°. Los párrafos 1° y 2° del artículo 2° del Decreto-ley 254 de 2000 quedarán así:

Parágrafo 1°. En el acto que ordena la supresión o disolución se señalará el plazo para realizar la liquidación de la respectiva entidad, el cual será fijado teniendo en cuenta las características de la misma. Si la liquidación no concluye en dicho plazo, el Gobierno podrá prorrogar el plazo fijado por acto administrativo debidamente motivado.

Parágrafo 2°. Los jueces que conozcan de los procesos en los cuales se hayan practicado las medidas a que se refiere el literal d) del presente artículo, a solicitud del liquidador oficiarán a los registradores de instrumentos públicos, autoridades de tránsito y transportes y Cámaras de Comercio, para que estos procedan a cancelar los correspondientes registros.

Artículo 3°. El artículo 3° del Decreto-ley 254 de 2000 quedará así:

Artículo 3°. *La dirección de la liquidación estará a cargo de un liquidador.* En el acto que ordene la supresión o disolución de la entidad, podrá preverse:

a) La existencia de una junta asesora, si es del caso, integrada por las personas y con las funciones que en dicho acto, o en uno posterior que lo adicione o modifique, se señalen, y

b) La existencia de un revisor fiscal, cuando así se disponga, que tendrá las mismas calidades y funciones establecidas para este cargo en el Capítulo VII Título I Libro Segundo del Código de Comercio.

Artículo 4°. El artículo 4° del Decreto-ley 254 de 2000 quedará así:

Artículo 4°. Competencia del liquidador. Es competencia del liquidador adelantar bajo su inmediata dirección y responsabilidad el procedimiento de liquidación de la entidad pública del orden nacional para la cual sea designado.

El liquidador podrá contratar personas especializadas para la realización de las diversas actividades propias del proceso de liquidación.

Artículo 5°. El artículo 5° del Decreto-ley 254 de 2000 quedará así:

Artículo 5°. Del liquidador. El liquidador será de libre designación y remoción del Presidente de la República; estará sujeto al mismo régimen de requisitos para el desempeño del cargo, inhabilidades, incompatibilidades, responsabilidades y demás disposiciones previstas para el representante legal de la respectiva entidad pública en liquidación.

Sin perjuicio de lo anterior, podrá ser designado como liquidador quien se haya desempeñado como miembro de la junta directiva o gerente o representante legal de la respectiva entidad.

El Presidente de la República, fijará la remuneración y el régimen de incentivos de los liquidadores.

Artículo 6°. El artículo 6° del Decreto-ley 254 de 2000 quedará así:

Artículo 6°. Funciones del liquidador. Son funciones del liquidador las siguientes:

a) Actuar como representante legal de la entidad en liquidación;

b) Responder por la guarda y administración de los bienes y haberes que se encuentren en cabeza de la entidad en liquidación, adoptando las medidas necesarias para mantener los activos en adecuadas condiciones de seguridad física y ejerciendo las acciones judiciales y administrativas requeridas para el efecto;

c) Informar a los organismos de veeduría y control del inicio del proceso de liquidación;

d) Dar aviso a los jueces de la República del inicio del proceso de liquidación, con el fin de que terminen los procesos ejecutivos en curso contra la entidad, advirtiéndole que deben acumularse al proceso de

liquidación y que no se podrá continuar ninguna otra clase de proceso contra la entidad sin que se notifique personalmente al liquidador;

e) Dar aviso a los registradores de instrumentos públicos, autoridades de tránsito y transportes y Cámaras de Comercio, para que den cumplimiento a lo dispuesto en el literal d) del artículo 2° del presente decreto, y para que dentro de los treinta (30) días siguientes a que se inicie la liquidación informen al liquidador sobre la existencia de folios en los que la institución en liquidación figure como titular de bienes o de cualquier clase de derechos;

f) Ejecutar los actos que tiendan a facilitar la preparación y realización de una liquidación rápida y efectiva;

g) Elaborar el anteproyecto de presupuesto de la entidad y cuando sea del caso presentarlo al Ministro o Director de Departamento Administrativo, al cual esté adscrita o vinculada la entidad pública en liquidación, para su aprobación y trámite correspondiente;

h) Adelantar las gestiones necesarias para el cobro de los créditos a favor de la entidad;

i) Dar cierre a la contabilidad de la entidad cuya liquidación se ordene, e iniciar la contabilidad de la liquidación;

j) Celebrar los actos y contratos requeridos para el debido desarrollo de la liquidación y representar a la entidad en las sociedades, asociaciones y entidades en que sea socia o accionista;

k) Transigir, conciliar, comprometer, compensar o desistir, judicial o extrajudicialmente, en los procesos y reclamaciones que se presenten dentro de la liquidación, cuando sea del caso, y atendiendo las reglas sobre prelación de créditos establecidas en el presente decreto;

l) Promover, en los casos previstos por la ley, las acciones disciplinarias, contenciosas, civiles o penales necesarias contra los servidores públicos, personas o instituciones que hayan participado en el manejo de los bienes y haberes de la entidad en liquidación;

m) Rendir informe mensual de su gestión y los demás que se le soliciten;

n) Presentar el informe final general de las actividades realizadas en el ejercicio de su encargo;

o) Velar porque se dé cumplimiento al principio de publicidad dentro del proceso de liquidación;

p) Las demás que le sean asignadas en el decreto de nombramiento o que sean propias de su encargo.

Parágrafo 1°. En el ejercicio de las funciones de que tratan los literales j) y k) del presente artículo, se requerirá previamente de apropiación y disponibilidad presupuestal.

Parágrafo 2°. El liquidador podrá contratar una auditoría con una empresa, para que verifique y certifique el estado en que el liquidador recibe la contabilidad general, los documentos que conforman el archivo y la relación y estado de los bienes de la entidad suprimida o disuelta.

El liquidador enviará a la Contraloría General de la República copia del informe de la correspondiente auditoría, para los efectos relacionados con su responsabilidad como liquidador.

Artículo 7°. El artículo 7° del Decreto-ley 254 de 2000 quedará así:

Artículo 7°. De los actos del liquidador. Los actos del liquidador relativos a la aceptación, rechazo, prelación o calificación de créditos y en general, los que por su naturaleza constituyan ejercicio de funciones administrativas, constituyen actos administrativos y serán objeto de control por la jurisdicción de lo contencioso administrativo. Los actos administrativos del liquidador gozan de presunción de legalidad y su impugnación ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo no suspenderá en ningún caso el procedimiento de liquidación. Contra dichos actos no procede la suspensión provisional.

Sin perjuicio del trámite preferente que debe dar a las acciones instituidas por la Constitución Política, la jurisdicción de lo contencioso administrativo dará prelación al trámite y decisión de los procesos en los cuales sea parte una entidad pública en liquidación.

Contra los actos administrativos del liquidador únicamente procederá el recurso de reposición; contra los actos de trámite, preparatorios, de impulso o ejecución del procedimiento, no procederá recurso alguno.

El liquidador podrá revocar directamente, sin el consentimiento del particular, los actos administrativos manifiestamente ilegales o que se hayan obtenido por medios ilegales.

Artículo 8°. El artículo 8° del Decreto-ley 254 de 2000 quedará así:

Artículo 8°. Plazo. Dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha en que asuma sus funciones, el liquidador elaborará un programa de supresión de cargos, determinando el personal que por la naturaleza de las funciones desarrolladas debe acompañar el proceso de liquidación.

No obstante, al vencimiento del término de liquidación quedarán automáticamente suprimidos los cargos existentes y terminarán las relaciones laborales de acuerdo con el respectivo régimen legal aplicable.

Para el retiro de los servidores amparados por fuero sindical, no se requerirá previa autorización judicial.

Artículo 9°. El artículo 18 del Decreto-ley 254 de 2000 quedará así:

Artículo 18. Inventarios. El liquidador dispondrá la realización de un inventario físico, jurídico y contable detallado de los activos, pasivos, cuentas de orden y contingencias de la entidad, el cual deberá ser realizado dentro de un plazo no superior a seis (6) meses contado a partir de la fecha de su posesión, prorrogables por una sola vez por un plazo no superior a seis (6) meses; dicha prórroga debe estar debidamente justificada.

El inventario debe estar debidamente soportado en los documentos correspondientes e incluirá la siguiente información:

1. La relación de los bienes muebles e inmuebles de propiedad de la entidad y de los créditos y activos intangibles de que sea titular.

2. La relación de los bienes cuya tenencia esté en poder de un tercero, indicando en cada caso el nombre del titular, la naturaleza del contrato y la fecha de vencimiento.

3. La relación de los pasivos indicando la cuantía y naturaleza de los mismos, sus tasas de interés y sus garantías, y los nombres de los acreedores. En el caso de pasivos laborales se indicará el nombre de los trabajadores y el monto debido a cada uno. Igualmente se incluirá la relación de los pensionados y el valor del cálculo actuarial correspondiente.

4. La relación de contingencias existentes, incluyendo los procesos o actuaciones administrativas que se adelanten y la estimación de su valor.

Parágrafo. En el inventario se identificarán por separado aquellos bienes que se consideren indispensables para el funcionamiento de la entidad durante el período de la liquidación. Asimismo, se anotarán y explicarán las inconsistencias entre dicho inventario y el recibido por el liquidador al momento de iniciar su gestión, si las hubiere.

Artículo 10. El artículo 19 del Decreto-ley 254 de 2000 quedará así:

Artículo 19. Estudio de títulos. Durante la etapa de inventarios, el liquidador dispondrá la realización de un estudio de títulos de los bienes inmuebles de propiedad de la entidad, con el fin de sanear cualquier irregularidad que pueda afectar su posterior enajenación y de identificar los gravámenes y limitaciones al derecho de dominio existentes. Los bienes que tengan estudios de títulos realizados durante el semestre anterior a la fecha de inicio de los inventarios, o anteriores que sean satisfactorios, no requerirán de nuevo estudio de títulos.

Asimismo, el liquidador identificará plenamente aquellos bienes inmuebles que la entidad posea a título de tenencia, como arrendamiento, comodato, usufructo u otro similar, con el fin de establecer la posibilidad de transferir dicha condición a terceros o, de lo contrario, proceder a su restitución. Si la restitución no se produjere, se cederán los respectivos contratos a la entidad que se determine en el acta final de la liquidación.

Artículo 11. El artículo 21 quedará así:

Artículo 21. Bienes excluidos de la masa de la liquidación. No formarán parte de la masa de la liquidación:

a) Los recursos de seguridad social, los cuales deberán ser entregados a la entidad que determine el Gobierno Nacional;

b) Los bienes y derechos que determine el acto de supresión o disolución, de conformidad con lo dispuesto en el parágrafo 1° del artículo 52 de la Ley 489 de 1998, siempre que dichos bienes estén afectos al servicio y se requieran para la prestación del mismo cuando se trata de la creación de nuevas entidades o del traslado de competencias;

c) Los bienes públicos que posea la entidad en liquidación, que conforme a la Constitución y la ley sean inalienables, inembargables e imprescriptibles;

d) Los demás que establece el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero.

Artículo 12. El artículo 23 del Decreto-ley 254 de 2000 quedará así:

Artículo 23. Emplazamiento. Dentro de los quince (15) días siguientes a la fecha en que se inicie el procedimiento de la liquidación, se emplazará a quienes tengan reclamaciones de cualquier índole contra la entidad en liquidación y a quienes tengan en su poder a cualquier título activos de la entidad, para los fines de su devolución y cancelación.

Para tal efecto se fijará un aviso en lugar visible de las oficinas de la entidad, tanto de su domicilio principal como de sus dependencias y seccionales, y se publicarán dos (2) avisos en un diario de amplia circulación nacional y en otro del domicilio principal de la entidad en liquidación, si fuere un municipio o distrito diferente a Bogotá, con un intervalo no inferior a ocho (8) días calendario.

El aviso contendrá:

a) La citación a todas las personas que se consideren con derecho a formular reclamaciones contra la entidad a fin de que se presenten indicando el motivo de su reclamación y la prueba en que se fundamenta;

b) El término para presentar las reclamaciones, y la advertencia de que una vez vencido este, el liquidador no tendrá facultad para aceptar ninguna reclamación.

Parágrafo. En los procesos jurisdiccionales que al momento de decretarse la liquidación de la entidad se encontraren en curso y dentro de los cuales se hubieren practicado medidas cautelares sobre los bienes de la entidad en liquidación, levantada tal medida de acuerdo con lo dispuesto en el presente decreto, el o los actuantes deberán constituirse como acreedores de la masa de la liquidación.

Artículo 13. El artículo 25 del Decreto-ley 254 de 2000 quedará así:

Artículo 25. Inventario de procesos judiciales y reclamaciones de carácter laboral y contractual. El liquidador de la entidad deberá presentar al Ministerio del Interior y de Justicia, dentro de los tres (3) meses después de su posesión, un inventario de todos los procesos judiciales y demás reclamaciones en las cuales sea parte la entidad, el cual deberá contener la información que establezca el Ministerio del Interior y de Justicia.

Parágrafo 1°. El archivo de procesos y de reclamaciones y sus soportes correspondientes, será entregado al Ministerio del Interior y de Justicia debidamente inventariado con una técnica reconocida para tal fin, conjuntamente con una base de datos que permita la identificación adecuada.

Parágrafo 2°. Con el propósito de garantizar la adecuada defensa del Estado, el liquidador de la entidad, como representante legal de la misma, continuará atendiendo, dentro del proceso de liquidación y hasta tanto se efectúe la entrega de los inventarios, conforme a lo previsto en el presente decreto, los procesos judiciales y demás reclamaciones en curso o los que llegaren a iniciarse dentro de dicho término.

Artículo 14. El artículo 27 del Decreto-ley 254 de 2000 quedará así:

Artículo 27. Adopción de inventarios. Los inventarios que elabore el liquidador conforme a las reglas anteriores, deberán ser refrendados por el revisor fiscal de la entidad en liquidación, cuando sea del caso.

Copia de los inventarios, debidamente autorizados por el liquidador, deberán ser remitidos a la Contraloría General de la República para el control posterior.

Artículo 15. El artículo 28 del Decreto-ley 254 de 2000 quedará así:

Artículo 28. Avalúo de bienes. Simultáneamente con la elaboración de los inventarios, el liquidador realizará el avalúo de los bienes de propiedad de la entidad, sujetándose a las siguientes reglas:

1. Bienes inmuebles. El avalúo de los bienes inmuebles se regirá por las disposiciones legales sobre la materia, en especial la Ley 80 de 1993, los Decretos 855 de 1994 y 2150 de 1995 y las normas concordantes.

2. Bienes muebles. El avalúo de los bienes muebles se practicará por peritos evaluadores, cuya designación deberá ser aprobada por el Ministro o Director del Departamento Administrativo al cual esté adscrita o vinculada la entidad en liquidación.

3. Copia del avalúo de los bienes será remitida a la Contraloría General de la República, con el fin de que se ejerza el control fiscal sobre el mismo.

Artículo 16. El artículo 30 del Decreto-ley 254 de 2000 quedará así:

Artículo 30. Enajenación de activos a otras entidades públicas. La entidad en liquidación publicará en la página Web que determine el Gobierno Nacional una relación del inventario y avalúo de los bienes de la entidad, con el fin de que en un plazo máximo de un (1) mes, contado a partir de la fecha de la publicación, las demás entidades públicas informen si se encuentran interesadas en adquirir a título oneroso cualquiera de dichos bienes. El precio base para la compra del bien es el valor del avalúo comercial. La entidad propietaria del bien puede establecer un valor inferior al del avalúo comercial que incorpore el costo de oportunidad del dinero y el valor presente neto de la administración y mantenimiento, de conformidad con la reglamentación que para el efecto establezca el Gobierno Nacional. Asimismo, la entidad propietaria puede establecer la forma de pago correspondiente. En caso tal que existan varias entidades interesadas en adquirir el bien, se dará prioridad a aquella entidad con la mejor oferta económica. Si tal manifestación ocurre dentro del plazo estipulado, el liquidador celebrará un convenio interadministrativo con la entidad respectiva en el cual se estipularán las condiciones de la venta.

Artículo 17. El artículo 31 del Decreto-ley 254 de 2000 quedará así:

Artículo 31. Enajenación de activos a terceros. Los activos de la entidad en liquidación que no sean adquiridos por otras entidades públicas, se enajenarán con criterio estrictamente comercial, con sujeción a las siguientes normas:

a) El liquidador podrá celebrar contratos con entidades públicas o privadas para promocionar y gestionar la pronta enajenación de los bienes;

b) La enajenación se hará por subasta, con o sin martillo, o por contratación directa bajo criterios de selección objetiva;

c) Se podrán admitir ofertas de pago del precio a plazo, con la constitución de garantías suficientes a favor de la entidad que determine el liquidador;

d) El precio base de enajenación será el del avalúo comercial. En todo caso, el valor por el cual podrá enajenar el liquidador los activos será su valor en el mercado, que debe incorporar el costo de oportunidad del dinero y el valor presente neto de la administración y mantenimiento, de conformidad con la reglamentación que para el efecto establezca el Gobierno Nacional;

e) Se podrá hacer uso de mecanismos tales como la enajenación del predio total o la división material del mismo y la enajenación de los lotes resultantes, la preselección de oferentes, la constitución de propiedad horizontal sobre edificaciones para facilitar la enajenación de las unidades privadas resultantes y los demás que para el efecto determine el reglamento.

Parágrafo 1°. Para la determinación de los bienes que deban ser materia de enajenación y la oportunidad en que esta deba realizarse, se tendrá en cuenta la necesidad de garantizar el funcionamiento de la entidad durante la liquidación, pero sin afectar con ello la celeridad requerida en el procedimiento liquidatorio.

Parágrafo 2°. Para la enajenación de sus bienes, las entidades en liquidación podrán acudir a cualquiera de los mecanismos autorizados por el derecho privado, siempre y cuando en la celebración del contrato se garantice la transparencia, la eficiencia y la selección objetiva, en la forma que señale el reglamento. Para esta enajenación las entidades podrán, entre otros, celebrar convenios entre sí, contratos con particulares

que se encarguen de dicha enajenación o aportar los bienes a mecanismos fiduciarios para enajenarlos, explotarlos económicamente o titularizarlos.

Parágrafo 3°. Cuando dentro de los activos de la entidad en liquidación se encuentren acciones, las mismas se podrán enajenar por los mecanismos previstos en el presente artículo, pero en todo caso deberán observarse los siguientes principios mínimos:

1. Deberá realizarse una primera oferta que estará exclusivamente dirigida a las personas señaladas en el artículo 3° de la Ley 226 de 1995.

2. En esta primera etapa los beneficiarios de la misma podrán adquirir las acciones por el precio determinado para el efecto en el presente artículo y utilizar sus cesantías para adquirir estas acciones.

3. Las etapas subsiguientes se realizarán a través de mecanismos que permitan amplia concurrencia y en ellas el precio mínimo por el cual podrán adquirir terceros será aquél al cual se vendió a los beneficiarios de las condiciones especiales a que se refiere el numeral 1.

Artículo 18. Se adiciona al artículo 32 del Decreto-ley 254 de 2000 con los siguientes numerales:

6. Se podrán realizar pagos de pasivos mediante la dación en pago de bienes de la entidad, respetando en todo caso la prelación de créditos y el avalúo. Para tal fin, la dación se podrá efectuar a favor de un acreedor o un grupo de ellos que tengan la misma prelación y que expresamente lo solicite por escrito.

7. Se podrán aplicar las reglas previstas en el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y en las normas que lo desarrollen para los eventos en que existan activos que no han podido ser enajenados o situaciones jurídicas que no hayan podido ser definidas.

Artículo 19. El artículo 35 del Decreto-ley 254 quedará así:

Artículo 35. *Traspaso de bienes, derechos y obligaciones.* Si al vencimiento del plazo inicial establecido para la liquidación, quedaren bienes inmuebles que no hubieren sido enajenados por el liquidador, este los transferirá a una entidad fiduciaria con la cual celebrará un contrato de fiducia mercantil para que ella los enajene y destine el producto de la venta de dichos bienes a los fines que en el inciso siguiente se indican. La entidad fiduciaria contratista formará con los bienes recibidos de cada entidad en liquidación un patrimonio autónomo, en la forma que disponga el reglamento que dicte el Gobierno.

La entidad fiduciaria destinará el producto de la venta de los inmuebles que le hubiere transferido el liquidador a pagar los pasivos de la entidad en liquidación, en la forma que hubiere determinado el liquidador en el contrato respectivo o en el acta final de la liquidación si esta se produjo. Todo lo anterior, de acuerdo con la ley.

Si al finalizar la liquidación y pagadas las obligaciones a cargo de la entidad en liquidación quedaren bienes o dineros en poder de la entidad fiduciaria contratada, esta los entregará al Fopep o al Fondo de Reservas de Bonos Pensionales, según corresponda, en la forma y oportunidad que señale el Gobierno Nacional en el decreto que ordene la liquidación o en uno que lo complementa.

Los demás bienes, derechos y obligaciones de la entidad liquidada, cuando sea el caso de acuerdo con el presente Decreto-ley 254 de 2000, se traspasarán al Ministerio, Departamento Administrativo o entidad descentralizada que determine la ley o el acto administrativo expedido por el Gobierno Nacional. Lo anterior, sin perjuicio de que cuando se enajenen dichos bienes su producto se entregue al Fopep o al Fondo de Reserva de Bonos Pensionales, según lo determine el Gobierno.

Cumplida la liquidación se elaborará el acta final de liquidación por la cual se pone fin a la existencia legal de la entidad y en ella se indicarán los activos remanentes y los derechos que se traspasen, así como las obligaciones que asuman otras entidades de acuerdo con el presente decreto. No procederá el reconocimiento de nueva obligaciones que no hayan sido oportunamente reclamadas o reconocidas.

Artículo 20. La coordinación de la labor de todos los liquidadores de las entidades de la rama ejecutiva del orden nacional suprimidas o disueltas, estará a cargo de una persona designada o contratada para el efecto por el Gobierno Nacional, la cual velará porque el procedimiento

administrativo de liquidación de las mismas se cumpla con celeridad, economía, moralidad y eficacia.

Artículo 21. *Régimen de transición.* Las actuaciones iniciadas con base en las normas que por esta ley se modifican, se concluirán con arreglo a las disposiciones vigentes al momento de su iniciación; las demás, se someterán a lo que establece esta ley.

Artículo 22. *Vigencia.* Esta ley rige a partir de su promulgación y modifica en lo pertinente el Decreto-ley 254 de 2000.

Por el Gobierno Nacional,

Gloria Inés Cortés Arango,
Viceministra de Hacienda y Crédito Público
encargada de las funciones del Despacho del Ministro
de Hacienda y Crédito Público.

Fernando Grillo Rubiano,
Director, Departamento Administrativo
de la Función Pública.

EXPOSICION DE MOTIVOS

El Gobierno Nacional presenta a consideración del honorable Congreso de la República este proyecto de ley “Por medio de la cual se modifica el Decreto-ley 254 de 2000, sobre procedimiento de liquidación de entidades públicas de la Rama Ejecutiva del orden nacional, y se dictan otras disposiciones”, con la finalidad y por las razones que a continuación se expresan.

1. Finalidad del proyecto

La finalidad del proyecto es introducir algunas modificaciones al procedimiento administrativo de liquidación de las entidades públicas suprimidas o disueltas en ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 52 de la Ley 489 de 1998.

2. El porqué del proyecto

El Gobierno Nacional y diversos sectores de opinión, observan con preocupación la lentitud con que avanza la mayoría de los procedimientos de liquidación de las entidades públicas y los elevados costos y pérdidas que por ese fenómeno debe asumir el Estado.

Al indagar la causa de esa situación se obtienen diversas respuestas, entre ellas: problemas en la interpretación y aplicación de las normas que regulan el procedimiento de liquidación o vacíos en dicho procedimiento; dificultades derivadas del tamaño de la respectiva entidad en liquidación, tanto por su número de sedes como por la cantidad de servidores a su servicio y de bienes y obligaciones que forman su patrimonio; la inexistencia o deficiencia de sistemas contables e inventario de bienes en algunas entidades; la demora en el trámite de procesos judiciales anteriores a la liquidación o surgidos con ocasión de esta; el escaso interés por adquirir los bienes que la entidad ofrece en subasta, entre otras razones por las características de los mismos, por los avalúos que no corresponden a los precios del mercado y por la obligación para el adquirente de pagar el precio de contado, ante la inexistencia de esquemas de financiación para pagarlo.

A las anteriores causas se agregan las originadas en la capacidad de gestión de los liquidadores, el aislamiento, y en no pocos casos el abandono, al que quedan sometidas las entidades en liquidación por la inexistencia de un sistema de coordinación, apoyo y seguimiento de todas las entidades en liquidación y de sus respectivos liquidadores.

Este proyecto no desconoce los aciertos normativos del Decreto-ley 254 de 2000, los cuales estima deben mantenerse. Sin embargo, considera que deben introducirse a dicho estatuto algunas reformas en lo que la experiencia de su aplicación acusa como insuficiencias o fuente de confusión o dificultades.

Una de las causas de la prolongación indefinida de la liquidación de entidades suprimidas o disueltas es la dificultad para vender sus activos, particularmente los inmuebles. Si no se logra vender los bienes prontamente, no se dispondrá de recursos para pagar el pasivo de la entidad y, en cambio, sí se aumentará el plazo y costo de la liquidación. El simple anuncio en prensa de la subasta de los bienes inmuebles no es suficiente para atraer potenciales compradores. Es indispensable emplear

todos los procedimientos acostumbrados en el mercado inmobiliario para obtener resultados positivos, por tal razón se introducen algunas normas contractuales, especiales y excepcionales, aplicables sólo a dichas entidades en liquidación.

3. Sustentación de las normas del proyecto

El artículo 1° precisa el ámbito de aplicación de la ley y despeja la confusión que genera la norma actual al permitir, so pretexto de colmar vacíos normativos, la aplicación simultánea de tres regímenes de liquidación: Código de Comercio, Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y el Decreto-ley 254.

El artículo 2° busca modificar el párrafo 1° del artículo 2° del Decreto-ley 254 de 2000, para que el plazo de la liquidación se fije en el acto que ordena la supresión o disolución, en consideración a las características de la respectiva entidad, esto es, su tamaño por razón del volumen de su patrimonio, la cantidad de servidores públicos vinculados, el número y lugar de sedes en el territorio nacional y, en general, cualquiera otra consideración que pueda incidir en el trámite de su liquidación. Por ser diferente el grado de complejidad de las entidades públicas suprimidas o disueltas, se estima prudente que la evaluación del plazo requerido para su liquidación la haga el Presidente de la República frente a cada caso, al momento de ordenar la supresión o disolución. Fijar anticipadamente un plazo máximo, prorrogable por uno igual, ha generado un plazo común de dos años, aún para entidades que por su tamaño pueden realizar su liquidación en menor tiempo.

Los artículos 3° y 4° definen claramente que la dirección de la liquidación corresponde únicamente al liquidador, con lo cual se fortalece su autonomía y se garantiza una mayor eficacia y celeridad en las decisiones propias del proceso de liquidación, pues no estará sometido a las demoras en la toma de decisiones por parte de juntas liquidadoras que, temerosas de afrontar responsabilidades, mantienen indefinidamente una parálisis por análisis.

El artículo 5° define la naturaleza del cargo de liquidador y defiere al Presidente de la República la fijación de su remuneración y régimen de incentivos en desarrollo de lo dispuesto por la Ley 4ª de 1992. Esto permitirá establecer un sistema de remuneración acorde con la complejidad de la liquidación de que se trate y con el nivel de éxito de la gestión del liquidador.

Adicionalmente, se permite el nombramiento como liquidador a quien estaba en la cabeza de la entidad antes de que esta entrara en proceso liquidatorio. Este punto aclara la posibilidad de nombrar a la persona que más conoce la entidad, y que para el efecto resulta ser la más idónea.

El artículo 6° se modifica en lo necesario para que guarde armonía con las modificaciones introducidas en los artículos anteriores. Asimismo, introduce un párrafo nuevo que le permite al liquidador deslindar su responsabilidad con la de los administradores que le precedieron.

El artículo 7° introduce dos modificaciones consistentes, la primera, en declarar improcedente la medida de “suspensión provisional” de los actos del liquidador susceptibles de acción ante la jurisdicción de lo contencioso administrativo y, la segunda, en disponer un trámite preferente para los procesos en los cuales sea parte una entidad en liquidación, sin perjuicio de la preferencia que debe darse a las acciones instituidas por la Constitución Política.

La primera restricción es constitucionalmente procedente, porque es la ley la que autoriza la posibilidad de suspender provisionalmente los actos administrativos que sean impugnados por vía judicial (art. 238 C.P.P.), y por ende también puede señalar los que excluye de esa medida. Con esto se busca que la impugnación de un acto del liquidador ante la justicia administrativa no suspenda o paralice la liquidación. La segunda modificación, busca imprimirle rapidez al trámite y decisión de los procesos contencioso administrativos en que sea parte una entidad en liquidación, para remover esa causa de demora en el procedimiento de liquidación. Esto, sin perjuicio de las eventuales medidas que pueda adoptar el Consejo Superior de la Judicatura para lograr este cometido, como lo ha hecho para resolver los delicados problemas que han afectado la liquidación de Foncolpuertos.

El artículo 8° busca superar los escollos derivados del prolongado trámite de las autorizaciones judiciales para desvincular los servidores que, por el cese de actividades de la entidad en liquidación, quedan sin ocupación. Mantener y remunerar servidores, sin que desempeñen ninguna función, es contrario a los principios que rigen la función pública.

El artículo 9° fija un término máximo para la realización de los inventarios y armoniza el artículo 18 con el resto de normas modificadas.

El artículo 10 precisa que no será necesario realizar estudios de títulos de inmuebles que formen parte del patrimonio de una entidad en liquidación, cuando exista un estudio realizado dentro del semestre anterior a la fecha en que se inició la elaboración del inventario de bienes. Con esto se busca aminorar gastos al trámite de la liquidación.

El artículo 11 agrega a la lista de bienes que se excluyen de la masa de la liquidación los bienes públicos que por disposición constitucional son inenajenables, inembargables e imprescriptibles, con lo cual se protegen bienes que formen parte del patrimonio cultural de la Nación o sean de uso público.

El artículo 12 aclara el sentido del artículo 23 del Decreto-ley 254 y despeja la confusión surgida sobre cuál es la disposición legal aplicable, si la contenida en el Decreto-ley 254 de 2000 o la prevista en el Código de Comercio o en el Estatuto Orgánico del Sistema Financiero. Asimismo, suprime la remisión a dicho Estatuto en cuanto al contenido del emplazamiento, para evitar posteriores conflictos derivados de reclamaciones fundadas en pruebas sumarias sobre hechos o contratos que, de conformidad con el ordenamiento jurídico correspondiente, deben ser demostradas con pruebas más exigentes. El liquidador tendrá entonces la responsabilidad de valorar las pruebas con sometimiento a la ley y a las reglas de la sana crítica.

Los artículos 13, 14 y 15 armonizan lo dispuesto en los artículos 25, 27 y 28 con el resto del articulado de esta ley.

El artículo 16 sustituye el sistema de remitir copia de los inventarios y avalúos de bienes de la entidad en liquidación a las entidades públicas de la rama ejecutiva, establecida en el artículo 30 del Decreto-ley 254, por una publicación en la página Web que determine el Gobierno Nacional. La modalidad que introduce este artículo ahorra los costos y dificultades de la reproducción y remisión de dichos documentos y permite formar una base de datos centralizada a la cual podrán acceder las diferentes entidades del Estado que requieran esos bienes.

El artículo 17 modifica el artículo 31 del proyecto y consigna fórmulas para hacer más ágil el proceso de enajenación de los activos de la entidad en liquidación, con el fin de superar los problemas que retardan esta etapa y el posterior pago de los pasivos de la entidad, prolongando indefinidamente la liquidación. La demora en la enajenación de los inmuebles implica, también, un incremento de los gastos de la entidad por razón de los impuestos prediales, los servicios públicos domiciliarios y eventuales contribuciones de valorización.

El artículo 18 autoriza la dación en pago de bienes a favor de uno o más acreedores, que lo soliciten por escrito. Naturalmente se mantiene el respeto a la prelación de créditos. Esa dación, obviamente, se hará con base en el avalúo del bien y el valor del crédito que se pretende cancelar. Adicionalmente se prevé que se apliquen las reglas del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero únicamente para los eventos de archivos que no han podido ser enajenados. Estas modificaciones consisten en introducir dos nuevos numerales, el 6 y el 7, al artículo 32.

El artículo 19 modifica el artículo 35 del Decreto-ley 254 de 2000, en cuanto prevé que al vencimiento del plazo inicial establecido para la liquidación, la respectiva entidad transferirá los activos que no hubieren sido enajenados por el liquidador a una entidad fiduciaria, con la cual se celebrará un contrato de fiducia mercantil para la enajenación y destinación del producto de la venta de dichos activos, que desde luego será el pago de los pasivos pendientes y el remanente al FOPEP. Se contempla el contrato de fiducia mercantil para poder constituir los patrimonios autónomos respectivos, dado el hecho de la terminación de la vida jurídica de la entidad. En los contratos de fiducia mercantil, obviamente el liquidador deberá indicar que los derechos y obligaciones emanados

del contrato a favor de la entidad liquidada, se traspasarán al Ministerio, Departamento Administrativo o entidad descentralizada que determine la ley o el acto administrativo expedido por el Gobierno Nacional.

El artículo 20 del proyecto contempla el establecimiento de una persona encargada de la coordinación general de las entidades en liquidación y sus liquidadores, para garantizar que dichos procesos se cumplan de conformidad con los principios de la función pública y para que exista un permanente seguimiento de los mismos. Finalmente, el artículo 21 señala el régimen de transición.

Por el Gobierno Nacional,

Gloria Inés Cortés Arango,
Viceministra de Hacienda y Crédito Público
encargada de las funciones del Despacho del Ministro
de Hacienda y Crédito Público.

Fernando Grillo Rubiano,
Director, Departamento Administrativo
de la Función Pública.

SENADO DE LA REPUBLICA

SECRETARIA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., octubre 4 de 2004

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 136 de 2004 Senado, *por medio de la cual se modifica el Decreto-ley 254 de 2000, sobre procedimiento de liquidación de entidades públicas de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional y se dictan otras disposiciones*, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Primera Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Emilio Otero Dajud.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO
DE LA REPUBLICA

Bogotá, D. C., octubre 4 de 2004

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Primera Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la ***Gaceta del Congreso***.

Cúmplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Luis Humberto Gómez Gallo.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Emilio Otero Dajud.

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE A LOS PROYECTOS DE LEY NUMEROS 92 DE 2004, 108 DE 2004, 124 DE 2004, 125 DE 2004, 132 DE 2004 SENADO (ACUMULADOS)

*por medio de la cual se establecen normas sobre los sistemas
integrados de servicio público de transporte masivo terrestre
de pasajeros.*

Septiembre 28 de 2004

Honorables Congresistas

Con sujeción al artículo 160 de la Constitución¹ y cumpliendo el encargo conferido por la Mesa Directiva de la Comisión nos permitimos rendir el presente informe con su respectivo pliego de modificaciones.

Legalidad

Según el artículo 150 de la Constitución es facultad del Congreso hacer las leyes y por medio de ellas interpretar, reformar y/o derogar las mismas, por lo tanto, es competencia del ente legislativo atender asuntos como el propuesto en el presente proyecto de ley.

La Comisión Sexta Constitucional Permanente de Senado, para este caso en concreto, es la encargada de dar primer debate a la presente iniciativa, toda vez que según el artículo 2º de la Ley 3ª de 1992 un asunto de su competencia es el relacionado con Obras Públicas y Transporte.

Origen y trámite

Este proyecto de ley es de iniciativa parlamentaria, presentado a consideración del Congreso de la República por los honorables Senadores Guillermo Chávez Crisancho Proyecto de ley número 92 de 2004, Carlos Moreno de Caro, número 108 de 2004, Luis Guillermo Vélez Trujillo, número 124 de 2004, la honorable Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez, número 125 de 2004 y el honorable Representante Octavio Benjumea Acosta, número 132 de 2004 Senado, los cuales fueron acumulados en la Comisión Sexta de Senado, con los que se pretende establecer normas sobre los sistemas integrados de servicio público de transporte masivo terrestre de pasajeros.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Honorables Senadores:

Respetuosamente me permito presentar a consideración de ustedes el proyecto de ley, *por medio de la cual se establecen normas sobre los sistemas integrados de servicio público de transporte masivo terrestre de pasajeros*, con el cual se pretende regular este sistema de transporte que hoy en día, ha tomado auge en las principales ciudades de nuestro país y que reclama reglas claras, precisas y transparentes, para garantizar equidad en los procesos y que no se encuentren sometidos al vaivén, de una falta de normatividad; igualmente, se busca garantizar la transparencia de los procesos licitatorios para la adjudicación de la operación, el financiamiento del proyecto continuará a cargo de la Nación y de la entidad territorial correspondiente, en la misma forma, como se han venido ejecutando los actuales proyectos.

Este modo de transporte no se encuentra actualmente regulado por la ley, sino que existen decretos, resoluciones, decisiones de todo tipo que hace que la presentación de este proyecto de ley tenga como fin reglamentar los Sistemas Integrales de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros; no es una situación ajena a nuestra realidad que con la entrada en funcionamiento de TransMilenio en Bogotá se implementó un nuevo modo de transporte terrestre de pasajeros, el transporte masivo, el cual necesita unos parámetros normativos dentro de los cuales pueda funcionar, por lo que de lo contrario constantemente nos veríamos abocados a problemáticas como la que actualmente acontece con TransMilenio, que por fallas en su estructura jurídica está pendiente de una decisión en segunda instancia sobre una suspensión provisional del acto administrativo que le dio vida.

Los temas que involucran el sistema de transporte masivo de pasajeros son variados y complejos, este proyecto de ley pretende ser la armazón jurídica de un modo de transporte que indiscutiblemente revolucionó el transporte en el país, por eso en él se tratan temas como la financiación pública del sistema y la adjudicación de la operación, en la cual se le da

¹ "... todo proyecto de ley o de acto legislativo deberá tener informe de ponencia en la respectiva Comisión encargada de tramitarlo, y deberá dársele el curso correspondiente...".

una preponderancia total a los transportadores, ya que considero que si bien el transporte masivo es una solución social, no podemos dejar que ella se convierta en la ruina de quienes a lo largo de la historia de nuestro país, han sido quienes han llevado sobre sus espaldas toda la responsabilidad de sacar adelante una industria, que hasta ahora ve y siente que puede tener voz y voto en las grandes instancias del país.

En el Plan de Desarrollo Nacional se ha determinado que “con el fin de optimizar la infraestructura destinada al transporte terrestre automotor y al fortalecimiento institucional, se adelantarán las reformas legales. De igual manera, y a fin de mejorar el servicio de transporte urbano, el Gobierno Nacional transferirá a las ciudades las facultades para administrarlo y regularlo, y promoverá la conformación de empresas de transporte eficientes”.

Desde esta perspectiva el Gobierno Nacional participará en el desarrollo de sistemas integrados de transporte masivo basados en buses de alta capacidad para las grandes ciudades.

El proyecto igualmente establece los principios generales del sistema que es una de las técnicas modernas para la expedición de leyes. Estos principios aclaran las intenciones del legislador, permiten interpretar las normas y, además, integran los mecanismos de interpretación. De este modo evitamos que hacia el futuro se esté interpretando la ley con fines o móviles diferentes de los que fueron su razón de ser.

Para prestar el servicio de transporte masivo deben organizarse empresas en cualquiera de las formas que contempla el Código de Comercio y tener un capital mínimo para poner freno a la creación de empresas que no respondan a los retos de la modernidad y la tecnología, que causan más daño que beneficio al sistema.

La creación de una empresa de este tipo no podrá hacerse sin los estudios técnicos, económicos y jurídicos, que permitan conocer las reglas de juego dentro de las cuales operará el sistema dentro del plazo de la concesión. Uno de los problemas clave es el de las tarifas, que no podrán establecerse o modificarse sino con base en los estudios presentados. Así los usuarios podrán saber qué tarifa pagarán desde el comienzo y hasta el final del tiempo de la concesión. Es imposible permitir a que a menos de cuatro (4) o seis (6) meses de funcionar un sistema se aumenten las tarifas.

No son iguales los costos de un sistema que tiene una infraestructura propia donde el desgaste técnico es poco, el número de pasajeros es elevado, frente a un transporte como el tradicional que por las congestiones viales el gasto en equipos, repuestos y combustible es mayor.

La empresa deberá cumplir con unos requisitos generales, pero también deberá cumplir lo establecido en el pliego de condiciones.

Si hay garantía de la Nación, dichos recursos no se pueden perder y las entidades territoriales comprometidas deberán hacer todos los esfuerzos para que el proyecto sea viable financieramente. No se puede descargar una responsabilidad local en la Nación, pues las actuaciones de cada nivel territorial deben estar orientadas por los principios de economía, eficiencia y eficacia.

Para la financiación de infraestructura de proyectos de transporte masivo pueden concurrir el sector público, los particulares y los gobiernos extranjeros. En el caso de las inversiones que se logren mediante acuerdos de gobierno a gobierno no estarán sometidas a impuestos de ninguna naturaleza, pues se trata de impulsar el desarrollo nacional.

Las concesiones para sistemas de transporte masivo se adjudicarán previo el trámite de la licitación pública que será abierta por quien tenga la representación legal y deberán cumplirse algunas de las previsiones de la Ley 80 de 1993. También podrán los particulares ofrecer concesiones y la autoridad deberá estudiar dicha solicitud. Si se niega la oferta la autoridad lo hará motivadamente para que queden claras las razones de la misma y se puedan hacer las investigaciones por los organismos de control. Las concesiones deberán basarse en estudios por los cuales deberán responder quienes lo hayan contratado y realizado. Es increíble que los proyectos fallen en su ejecución y nadie responda por las citadas fallas.

Los pliegos podrán ser modificados en la audiencia de aclaración dejando constancia de los acuerdos a que se llegue, pero si la administración

niega los cambios propuestos y como consecuencia de esa negativa sobrevienen daños al patrimonio del Estado o de terceros quienes manejan el procedimiento contractual deben responder.

La empresa deberá garantizar dentro de las áreas donde opera el sistema la vida, honra y bienes de los ciudadanos en coordinación con las autoridades correspondientes y deberá contratar los seguros de responsabilidad contractual y extracontractual bien para responder por los daños a la vida o bienes de los usuarios o por otros que sean causados por actividades ajenas al contrato de transporte.

La reglamentación de este nuevo modo de transporte se hace imperiosa máxime cuando el Gobierno invertirá en los próximos 4 años \$6.8 billones en proyectos de transporte masivo de siete ciudades del país, entre las cuales se cuenta: El Megabús de Pereira, que será el único Sistema de Transporte Integrado (Sitm) del país que podrá estrenarse antes del 2006; en Barranquilla el Transmetro, proyecto cuya primera fase cuesta 128 mil millones de pesos; Transcaribe, de Cartagena costará 234 mil millones de pesos; Metrolínea, de Bucaramanga tiene aprobado desde julio pasado un Conpes, el proyecto avaluado en 191 mil millones de pesos no comenzará antes del 2006. Uno de los problemas que debe superar el proyecto es el rechazo al paso de Metrolínea por las calles de Girón; puesto que, para el alcalde de Girón, los 5.500 millones de pesos que se invertirían en ese paso, deberían destinarse a la salud, educación y desplazados; en Cali, el Masivo Integrado de Occidente (MIO) iniciaría operaciones en el 2006 y tendrá un costo de 404 millones de dólares (un billón de pesos). El Consorcio Vial del Valle ya está construyendo el primer tramo de 2,4 kilómetros y la próxima semana saldrá la licitación para el segundo proyecto; Tres troncales del Metroplús, en Medellín, costará 56 millones de dólares (unos 145 mil millones de pesos) y se espera que se apruebe su Conpes.

A efectos de sustentar la necesidad del proyecto de ley, presentamos algunos aspectos importantes en la ejecución del sistema en la ciudad de Bogotá:

Troncales calle 80, Caracas, Autopista Norte (Fase 1)

El sistema empezó a operar el 18 de diciembre de 2000, con 173 buses articulados con una capacidad de 160 pasajeros cada uno, y 56 buses alimentadores, que progresivamente fue aumentando su número para tener un total de 470 buses y 201 alimentadores, movilizó a marzo de 2002, 146 millones de personas, en los 41 kilómetros de vía troncal. Siendo el valor de la tarjeta viaje de \$900.00.

En el último informe de julio se llegó a movilizar en un solo día 710.563 pasajeros.

El desarrollo de la infraestructura del sistema está a cargo del Instituto de Desarrollo Urbano, IDU. La inversión total asciende a US\$ 213 millones, financiados con recursos de impuesto local a los combustibles (46%), aportes del sector Central Distrital (producto de la descapitalización de la Empresa de Energía, principalmente – 28%), crédito del Banco Mundial (6%) y aportes del Gobierno Nacional (20%).

La productividad del sistema es muy alta: 6.21 pasajeros/kilómetro, 1.945 pasajeros diarios por bus y 325 kilómetros diarios por bus, en promedio.

Los logros en los objetivos buscados fueron evidentes; reducción de 100% en muertes por accidentes de tránsito, de 40% en algunos contaminantes y de 32% en tiempo de viaje, con niveles de aceptación de 98% y pasaje de US\$0,36 sin subsidios operativos.

Troncales Américas, Calle 13

El corredor de la calle 13 comprende el tramo entre la Avenida Caracas y Puente Aranda, se inició en enero de 2002, terminando a los doce (12) meses, con un total de 4.3 kilómetros, con 8 estaciones paradero. La Avenida Jiménez (calle 13), posee dos estaciones ubicadas a la altura de la carrera 7ª y en la carrera 3ª con calle 19, la cual se encuentra en funcionamiento.

La nueva troncal Américas comprende hasta el monumento Banderas, constando de cinco (5) estaciones, además se proyecta construir el tramo que va de Banderas a la Avenida Ciudad de Cali, y de las Américas a la Avenida Villavicencio con el fin de dar acceso a la estación de cabecera

y El Portal de este corredor que estarán localizados en la intersección de la Avenida Ciudad de Cali con Avenida Villavicencio, este corredor contará con tres (3) estaciones.

En el informe entregado por TransMilenio S.A. registra ingresos por concepto de ventas así:

Año 2001 \$102.856.20 (millones); año 2002 \$187.873.60 (millones); año 2003 \$255.880.63 (millones).

Además, que después de deducir el pago de pruebas, contingencias y multas, arroja un total de \$527.105.7 (millones), distribuidos así:

Para operadores, es decir, los buses rojos articulados \$388.067.2 millones

Para alimentadores, es decir, los buses verdes \$ 72.249.5 millones

Para recaudadores \$44.850.0 millones

Para la Fiducia \$202.8 millones

Para TransMilenio S.A., es decir, Distrito Capital \$20.144.2 millones

A los ingresos del Distrito se deben descontar \$5.916.252.997 por aseo, mantenimiento y vigilancia de las estaciones y portales, fuera de los gastos administrativos de la empresa.

Dentro del citado informe a corte 31 de diciembre de 2003, los aportes del Estado para el establecimiento del sistema fueron: Distrito Capital \$332.252.191.130 y la Nación \$323.206.879.570, y los costos totales correspondientes a los contratos de estudios, diseños, adecuación y construcción de la infraestructura requerida para troncales de las fases I y II del sistema, suman dos billones ochocientos sesenta y nueve mil quinientos dieciocho millones, cuatrocientos mil pesos (\$2.869.518.400.000).

Lo que nos da por conclusión que este negocio sí es rentable para los particulares, pero muy desventajoso económicamente para el Estado. Exigiéndose por ello un replanteamiento de la forma como se administra, se invierte o se concesiona este modo y sistema de transporte.

Este proyecto, como puede verse, honorables Senadores, fija un nuevo derrotero en el transporte masivo del país y aclara las situaciones jurídicas planteadas en los proyectos en ejecución. Así las cosas, todos aquellos administradores que emprendan proyectos de transporte masivo encontrarán normas más claras para aplicar en las ciudades donde se comprometan recursos para el transporte masivo.

Atentamente,

Guillermo Chávez Cristancho, Luis Emilio Sierra Grajales,

Senadores Ponentes.

**PLIEGO DE MODIFICACIONES PARA PRIMER DEBATE
A LOS PROYECTOS DE LEY NUMEROS 92 DE 2004, 108
DE 2004, 124 DE 2004, 125 DE 2004, 132 DE 2004 SENADO
(ACUMULADOS)**

por medio de la cual se establecen normas sobre los sistemas integrados de servicio público de transporte masivo terrestre de pasajeros.

Tomando como base el Proyecto de ley número 92 de 2004, el cual fue el primero en radicarse, en Secretaría General de Senado en fecha 23 de agosto de 2004, de conformidad con lo establecido en la Ley 5ª de 1993, en cuanto a la acumulación de proyectos en torno de un mismo tema, y previo estudio de los proyectos de la referencia, hemos realizado las presentes modificaciones al articulado de la presente iniciativa, la cual sometemos a consideración de los miembros de la Comisión Sexta del Senado de la República.

El Título: “Por medio de la cual se establecen normas sobre los sistemas integrados de servicio público de transporte masivo terrestre de pasajeros” fue modificado eliminando la palabra urbano, por cuanto el presente sistema pretende abarcar Areas Metropolitanas, en las que se encuentran vías intermunicipales, razón por la cual dicha palabra desaparece igualmente de todo el texto de la ley.

**TITULO 1
PARTE GENERAL
CAPITULO I
Objeto y principios**

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto regular la operación, la construcción, el recaudo, el control técnico, la financiación, los equipos y su homologación, autoridades competentes, de los sistemas integrados de servicio público de transporte masivo terrestre de pasajeros; además, establecer la habilitación de las empresas para prestar el servicio público de transporte masivo terrestre de pasajeros con criterios de eficiencia, seguridad, oportunidad y economía, atendiendo los principios rectores del transporte.

Comentario: Con el ánimo de integrar los conceptos sobre el objeto de la presente ley y hacerla norma general, en la cual estuviesen contenidos los aspectos técnicos, económicos, físicos y sociales del sistema, se tomaron elementos de los otros proyectos de ley, y se modificó el verbo reglamentar por regular.

Artículo 2º. Principios generales. La política sobre sistemas de transporte público de transporte masivo terrestre de pasajeros deberá orientarse a la prestación de un servicio que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano, con base en los siguientes principios:

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

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

3. Ofrecer garantías laborales conforme al Código Sustantivo del Trabajo, al personal que preste sus servicios dentro del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros.

4. Disminuir la accidentalidad con el uso de corredores viales especializados de transporte público terrestre masivo y colectivo de pasajeros.

5. Mejorar las condiciones ambientales de las ciudades donde se implemente el Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros.

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

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

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

9. Garantizar que las empresas operadoras del sistema cuenten únicamente con vehículos de su propiedad, sin poder operar con vehículos de terceros.

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

Comentario: El presente artículo fue adicionado al Proyecto de ley número 92 de 2004 (proyecto base), a fin de orientar y circunscribir los componentes que integran el sistema de transporte objeto de estudio y con el cual se permitirá la optimización de la prestación del transporte de servicio público en las ciudades y el mejoramiento de la calidad de vida de usuarios y habitantes.

CAPITULO II

Ambito de aplicación y definiciones

Artículo 3º. Ambito de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente ley se aplicarán integralmente a la operación y construcción de los sistemas integrados de servicio público de transporte masivo terrestre de pasajeros, y a la modalidad de prestación del mismo, en todo el territorio nacional, de acuerdo con los lineamientos establecidos en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y demás normas que lo complementen.

Comentario: Por razones gramaticales se eliminó la frase servicio público de transporte masivo terrestre de pasajeros que aparecía dos veces en el texto de dicho artículo.

Este artículo en el proyecto de ley base correspondía al artículo 2°.

Artículo 4°. Definiciones

4.1 Sistemas Integrados de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros. Es el conjunto de infraestructura, comprendida por todos los elementos necesarios para la adecuada circulación y movilización de los pasajeros y vehículos que conforman el sistema y constituida por vías, rutas troncales, pretroncales, alimentadoras, patios de operación, vehículos y/o equipos, estaciones, paraderos, señales, predios, bienes, instalaciones y sistemas de operación, recaudo y control utilizados para satisfacer la demanda y prestación del servicio de transporte masivo en un área municipal, distrital o metropolitana, que cuenten con una población superior al 1.000.000 de habitantes.

Además harán parte del sistema las rutas alimentadoras y el sistema alternativo de servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros.

4.2 Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte u operador legalmente constituido y debidamente habilitada en esta modalidad, con sujeción a rutas y horarios autorizados por la autoridad competente de transporte.

4.3 Sistemas Alternativos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros, es el conjunto de infraestructura, vías exclusivas, vehículos y/o equipos, estaciones, paraderos, señales, sistemas utilizados para satisfacer la demanda de transporte colectivo en un área urbana ya sea municipal, distrital o metropolitana.

4.4 Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.

4.5 Operación Troncal: Se considera operación troncal la actividad de transporte de pasajeros que deberá desarrollar la empresa de transporte habilitada, dentro de las Rutas Troncales, para el traslado de personas entre estaciones de las Rutas Troncales del Sistema y que corresponde con la totalidad de las vías y el conjunto de elementos de mobiliario urbano utilizados para la movilización de altos volúmenes de demanda al interior del Sistema; rutas troncales determinadas, descritas y aprobadas por la autoridad competente de transporte en el área de influencia, que transitarán en vías de dos (2) calzadas con un mínimo de cuatro (4) o más carriles y con destinación exclusiva de las calzadas interiores para el tránsito del servicio público urbano de transporte masivo terrestre de pasajeros.

4.6 Operación Pretroncal: Se considera operación pretroncal la actividad de transporte de pasajeros que deberá desarrollar la empresa de transporte habilitada, dentro de las Rutas Pretroncales, para el traslado de personas entre paraderos de las Rutas Pretroncales y estaciones de las Rutas Pretroncales o Troncales o de las Rutas Alimentadoras del Sistema y que corresponde con la totalidad de las vías utilizadas para la movilización de volúmenes intermedios de demanda al interior de la red de terminales del sistema; rutas determinadas, descritas y aprobadas por la autoridad competente de transporte en el área de influencia, con destinación prevalente de las calzadas interiores para el tránsito del servicio público urbano de transporte masivo terrestre de pasajeros.

4.7 Terminal Periférico: Es aquel que sirve como centro de acopio para los pasajeros de carretera o intermunicipales en las diferentes clases de vehículos (taxis, microbús, busetas y buses) y que se encuentran ubicados en la periferia de los municipios, distritos o Areas Metropolitanas, sin perjuicio de que a la promulgación de la presente ley operen terminales previamente establecidos por autoridades locales.

4.8 Operación Alimentadora: Se considera operación alimentadora la actividad de transporte de pasajeros que deberá desarrollarse por la empresa de transporte habilitada, dentro de las rutas alimentadoras, para

el traslado de personas entre paraderos de las Rutas Alimentadoras y estaciones de las Rutas Troncales y Pretroncales. El Ministerio de Transporte podrá homologar los vehículos que cumplan con los requisitos técnicos exigidos y que no tengan más de 10 años de matriculados, que actualmente prestan el servicio de transporte colectivo urbano de pasajeros de la misma zona de influencia donde operará el Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros.

4.9 El recaudo del Sistema: Es el componente encargado de recaudar el dinero de la venta de pasajes correspondientes a la prestación del servicio público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, en los puntos de venta autorizados, de controlar el acceso y salida de los usuarios al sistema, validación de pasajes tanto en las estaciones como en los autobuses que conforman el mismo y de la transmisión de datos de pasajeros movilizados y pasajes vendidos.

4.10 Operadores del Sistema Integrado del Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros: Son aquellas empresas de transporte habilitadas legalmente para la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, como las que se constituyan en el Área de Influencia, constituidas por los actuales operadores de transporte colectivo municipal, distrital o metropolitano y conformadas por los transportadores del municipio, distrito o área metropolitana donde operará el sistema.

4.11 Sociedad Gestora de Sistema Integrado del Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros: Es la sociedad comercial creada por el municipio, distrito o área metropolitana, con el objeto de administrar y mantener el sistema, así como responder y garantizar la estructuración y prestación continua del Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, conforme a la Ley 310 de 1996, en las mejores condiciones de calidad y de manera sostenible en el tiempo.

4.12 Patio de Operación: Son los predios, construcciones e instalaciones que la Autoridad de Transporte o el Ente Gestor del Sistema Integrado del Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, previa su adquisición por parte de este, entregará, en usufructo exclusivo al operador de transporte masivo, durante el tiempo que dure la prestación del servicio.

4.13 Área de influencia: El área de influencia del sistema integrado de servicio público de transporte masivo terrestre de pasajeros estará comprendida dentro de la jurisdicción del municipio, distrito, área metropolitana o departamento. Si los municipios que están unidos por un sistema de transporte masivo pertenecen a varios departamentos se denominará área de transporte masivo especial.

En este caso los alcaldes de los municipios respectivos suscribirán un contrato interadministrativo donde especificarán el objeto, los derechos y obligaciones de las partes y quien llevará la representación legal para los efectos del contrato. Los usos del suelo los autorizarán los respectivos Concejos Municipales.

4.14 Transporte Público Masivo Municipal: Es el que se presta en el territorio del municipio respectivo, incluyendo parte del área rural si técnicamente fuere viable. Las autorizaciones para el uso del suelo las expedirá el Concejo Municipal y las autorizaciones de operación las dará el Alcalde Municipal, previo el trámite de una licitación pública en cuyo pliego de condiciones se establecerán los requisitos necesarios para garantizar la viabilidad de la empresa por lo menos durante cinco (5) años.

4.16 Transportador: Es toda persona natural o jurídica, propietaria de uno o más vehículos de servicio público, propietario, accionista y/o asociado de una empresa debidamente habilitada para prestar el servicio público de transporte, con sujeción a la presente ley.

Comentario: Teniendo en cuenta los conceptos señalados en las iniciativas, se ampliaron y reforzaron los establecidos en el proyecto base. Asimismo, se modificaron la denominación vía troncal por operación troncal, ya que señala un concepto más amplio, se incluyó operación pretroncal y sociedad gestora y el numeral correspondiente al recaudo del sistema.

De otro lado, se fijaron las definiciones como numerales de un mismo artículo y no como artículos independientes, tal como se señalaba en el texto base.

CAPITULO III

Autoridad competente en el transporte masivo, complementario y alternativo

Artículo 5°. Créase la autoridad competente para regular el transporte masivo, complementario y alternativo, la cual se conformará así:

El Ministerio de Transporte, el Director Nacional de Planeación o su delegado, los Alcaldes Distritales y Municipales o en los que estos deleguen tal atribución, en la Jurisdicción Distrital y Municipal y los Alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concreta, o sus delegados, en la Jurisdicción del Área Metropolitana constituida de conformidad con la ley.

En ninguno de los casos anteriores podrá ser autoridad las entidades locales, operadores o empresas habilitadas.

Comentario: Correspondía al artículo 12 del proyecto base. Para mayor claridad en la composición de la Autoridad Competente se modificó la redacción del texto, para hablar de una autoridad integral y unificada.

Artículo 6°. A la autoridad competente le corresponderá ejercer las funciones de planificación, organización, control y vigilancia en la construcción y operación del Sistema Integrado de Servicio Público de transporte masivo terrestre de pasajeros. Dicho ente actuará en conjunto o por decisión mayoritaria.

Comentario: Este es un artículo nuevo cuyo texto estaba contenido en el artículo único que sobre autoridades competentes aparecía en el proyecto base, y complementado por las demás iniciativas de ley.

Artículo 7°. Para efectos de la operación será la encargada de reglamentar, con sujeción a la presente ley, el sistema de concesión para el otorgamiento de las rutas troncales y alimentadoras, determinar las características técnicas y ambientales, acorde a las necesidades de la demanda, y demás aspectos, así como evaluar los estudios de factibilidad del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros.

Comentario: Este es un artículo nuevo, cuyo texto fija otras funciones de la Autoridad Competente en el sistema en estudio.

Artículo 8°. Fijar las tarifas, emolumentos y contribuciones a cargo de las empresas operadoras, alimentadoras y de recaudo.

Comentario: Este es un artículo nuevo, cuyo texto fija otras funciones de la Autoridad Competente en el sistema en estudio.

TITULO II

HABILITACION Y OPERACION DE LAS EMPRESAS OPERADORAS DE LOS SISTEMAS INTEGRADOS DE SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE MASIVO TERRESTRE DE PASAJEROS

Para efectos de seguir un orden en la presentación, del Título II del proyecto base se eliminó el Capítulo I denominado Parte General, en el cual se hablaba de las empresas operadoras del sistema, con el fin de circunscribir el texto de dicho capítulo en el título pertinente a la organización de las empresas operadoras del sistema y dejar el presente título para la habilitación y operación del mismo.

CAPITULO I

De la habilitación

Artículo 9°. Para obtener la habilitación y operar el Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros las empresas de que habla la presente ley deberán acreditar los requisitos que establezca la autoridad competente, de acuerdo con las condiciones señaladas en la Ley 336 de 1996 y en el Decreto 3109 de 1997, expedido por el Ministerio de Transporte.

Comentario: Correspondía al Capítulo II del Título II del proyecto base. Por razones técnicas y de competencia, se eliminó el término perentorio de 90 días para la reglamentación pertinente por parte del

Ministerio, toda vez que su deber es la reglamentación de toda la ley y no de un solo aspecto de la misma. Igualmente observamos que el Decreto 3109 de 1997 fija parámetros en torno a este tema.

Artículo 10. Para la autorización del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros en cualquier región del país, debe tenerse concepto previo del Conpes y la autoridad ambiental correspondiente, mediante un estudio de factibilidad y rentabilidad, técnico-económico, socio-ambiental, físico-espacial, evaluación financiera, evaluación económica, política tarifaria y de operatividad, lo mismo que un cronograma y los organismos de ejecución.

Comentario: Es un artículo nuevo, el cual fija aspectos esenciales de la habilitación y cuya observancia garantiza que en el proceso de la misma se satisfagan las necesidades del sistema.

CAPITULO II

De la operación

Artículo 11. La operación del Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros se prestará mediante la celebración de un contrato de concesión u operación adjudicados en licitación pública, atendiendo los parámetros de la presente ley y los que defina la autoridad competente.

Las condiciones de organización, capacidad técnica, capacidad financiera y de seguridad, se establecerán en el respectivo pliego de condiciones o términos de referencia.

Comentario: Correspondía a los artículos 20 y 21 del Capítulo III, Título III del proyecto base. El cambio en la redacción obedece a la necesidad de complementar los aspectos de la operación y circunscribir la operación del sistema a los parámetros de la presente ley.

Artículo 12. Las rutas alimentadoras deberán ser servidas por los actuales operadores de transporte colectivo municipal, distrital o metropolitano, conformadas por los transportadores del municipio, distrito o área metropolitana donde operará el sistema. Para efectos de prestar el servicio público de que trata este artículo, podrán conformarse en consorcios y uniones temporales, con equipos de una vida útil inferior a 10 años.

Comentario: Correspondía al artículo 21 del proyecto base, por error de digitación aparecía la **conjunción y** en la frase “las rutas y alimentadoras” siendo lo correcto las rutas alimentadoras, tal como aparece en el presente texto. Asimismo, se adicionó la frase “con equipos de una vida útil inferior a 10 años” para posibilitar la participación de los actuales operadores.

Parágrafo. Los componentes tales como motor, caja, transmisión y carrocería de los vehículos de servicio público sometidos al proceso de desintegración física (chatarización), y que hayan sido adquiridos legalmente, en fecha posterior al año del registro (matrícula), no serán objeto de destrucción física y podrán ser retirados por su propietario y utilizados en otras actividades o vehículos.

Comentario: Se adicionó dicho parágrafo en aras de brindar garantías a quienes participen en la operación del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, y/o en el Sistema Alternativo de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros.

Artículo 13. Las rutas complementarias continuarán a cargo del transporte colectivo municipal, distrital o metropolitano correspondiente y para ello la autoridad competente de transporte será quien, conforme a las necesidades del servicio, haga las reestructuraciones necesarias, según la Ley 336 de 1996 y demás normas vigentes sobre la materia.

Comentario: Correspondía al parágrafo 1° del artículo 21 del proyecto base. Y su texto es igual.

CAPITULO III

De la organización de Empresas Operadoras de los Sistemas Integrados de Servicios Público de Transporte Terrestre de Pasajeros

Este título se adiciona con el fin de señalar dentro de la presente ley como se conformarán las empresas que operarán el sistema en comento.

Artículo 14. *Organización de Empresas Operadoras de los Sistemas Integrados de Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros.*

Las Empresas Operadoras de los Sistemas Integrados de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, deberán ser empresas de transporte conformadas por los transportadores y empresarios del municipio, distrito o área metropolitana donde operara el sistema. Para efectos de prestar el servicio público de que trata esta ley, podrán conformarse en consorcios y uniones temporales y tendrán una participación accionaria mínima del 70% durante la vigencia de la concesión.

Comentario: Correspondía al artículo 13 del texto base. En aras de garantizar una mayor y continua participación de todos los transportadores en la operación del sistema, se incluyó "... podrán conformarse en consorcios y uniones temporales y tendrán una participación accionaria mínima del 70% durante la vigencia de la concesión".

Parágrafo I. Las Empresas Operadoras de los Sistemas Integrados de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros podrán asociarse, conforme lo establece este artículo, con empresas que operen en municipios, distritos o áreas metropolitanas distintas a donde operará el sistema, solo hasta en un 30% de su capacidad accionaria y este aporte deberá estar representado en capacidad financiera, económica, técnica y de experiencia.

Comentario: Correspondía al parágrafo 14 (así enumerado por error de digitación) del artículo 13 del texto base y su texto es igual.

Parágrafo II. Para prestar el servicio público de que trata esta ley, las empresas transportadoras definidas aquí deberán estar habilitadas de conformidad a lo establecido en las disposiciones colombianas.

Comentario: Correspondía al parágrafo 15 (así enumerado por error de digitación) del artículo 13 del texto base y su texto es igual.

CAPITULO IV

Infraestructura de proyectos del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros

Artículo 15. Para la construcción de la infraestructura del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros podrán destinarse áreas especiales del suelo urbano que hagan parte del espacio público de la ciudad. Si dichas áreas no fueren suficientes podrán expropiarse otras conforme a lo establecido en el Código de Procedimiento Civil, para lo cual dichos proyectos se declaran de utilidad pública e interés social.

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

Artículo 17. Para la financiación de la infraestructura y para la operación y administración del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros podrá el Gobierno Nacional autorizar inversión extranjera especial, para lo cual se determinarán los requisitos en los acuerdos celebrados de Gobierno a Gobierno.

Comentario: Es un capítulo nuevo dentro del texto base, el cual tiene como fin desarrollar uno de los elementos esenciales del objeto contenido en el artículo 1º de la iniciativa.

CAPITULO V

De los criterios de adjudicación de la licitación

Artículo 18. La autoridad competente en los pliegos de condiciones de los procesos licitatorios dará una calificación a los mismos de conformidad con los siguientes criterios:

- 40 puntos en los criterios de adjudicación a la propuesta que tenga el mayor número de transportadores del área donde se va a implementar el Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros.

- 20 puntos de calificación a la experiencia de las empresas y propietarios de vehículos del área de influencia la cual será evaluada mediante parámetros previamente establecidos por la autoridad

competente, de conformidad con la demanda de transporte en donde se pretende implantar el sistema.

- 15 puntos para las empresas que ofrezcan a la autoridad competente la mejor posibilidad de evitar la sobreoferta a través de la chatarrización.
- 10 puntos para la oferta técnica y ambiental de la propuesta.
- 10 puntos restantes para la oferta económica de la propuesta, y
- 5 puntos para la selección de oferta que tenga la participación de la Industria Nacional Carrocera.

Parágrafo I. En todo caso los pliegos atenderán criterios y exigencias razonables en materia económica de acuerdo con las condiciones de la ciudad donde se vaya a implementar el sistema. Tales exigencias velarán por la continuidad, sostenibilidad y rentabilidad del mismo.

Comentario: Es un capítulo nuevo dentro del texto base, el cual tiene como fin garantizar la democratización en la operación y habilitación del sistema.

Artículo 19. *Requisitos de los Operadores del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros.* La empresa que se organice para prestar dicho servicio deberá cumplir con las exigencias que establezca la autoridad competente.

Comentario: Es un capítulo nuevo dentro del texto base, el cual tiene como fin complementar el Capítulo V.

TITULO III

FINANCIACION PUBLICA DE LOS SISTEMAS INTEGRADOS DE SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE MASIVO TERRESTRE DE PASAJEROS

CAPITULO I

Artículo 20. La Nación, con arreglo a la Ley 310 de 1996, podrá cofinanciar con recursos que apropie en dinero o en especie, hasta un 70% del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros y el 30% restante correrá a cargo del municipio, distrito o área metropolitana en donde se vaya a implementar el sistema.

Comentario: Correspondía al artículo 17 del proyecto base y su texto es igual.

Parágrafo I. El municipio, el distrito o área metropolitana, podrá tomar hasta un 70% de la sobretasa a los combustibles o de otros productos de los que se sirve dicho municipio, para cofinanciar el Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros por un tiempo mínimo de 15 años.

Comentario: Correspondía al parágrafo I del artículo 17 del proyecto base y su texto es igual. El parágrafo II del mismo artículo fue eliminado ya que una vez han sido girados los recursos para el desarrollo del sistema no podemos sujetar su ejecución a determinados aspectos.

Artículo 21. *Viabilidad técnica y financiera.* El Ministerio de Transporte evaluará el proyecto presentado por las autoridades municipales, distritales o metropolitanas, para la implementación del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, a fin de establecer su viabilidad técnica teniendo en cuenta los estudios de prefactibilidad, factibilidad y definitivos del sistema, en un término no mayor a 3 meses. Su viabilidad financiera la dará Planeación Nacional en el mismo lapso, previa presentación por parte de la autoridad local del respectivo estudio.

Comentario: Correspondía al artículo 18 del proyecto base y su texto es igual.

CAPITULO II

Equipos y homologación

Artículo 22. El Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros se prestará en las troncales en vehículos homologados que respondan a la tecnología de punta, tipología y las condiciones técnicas que se establezcan en cada caso.

Parágrafo I. La homologación de los vehículos para el Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros será establecida por el Ministerio de Transporte.

Comentario: Corresponía al artículo 19 del proyecto base y su texto se modificó, cambiando la palabra articulado por homologado con el fin de que se ajuste a las condiciones y particularidades de cada ciudad que vaya a implementar el sistema.

TITULO IV
DEL RECAUDO
CAPITULO I

Artículo 23. El sistema de recaudo se adjudicará mediante el sistema de licitación pública hasta por un término que no exceda la duración del contrato de concesión de la operación; sin embargo, cada vez que entre en operación una nueva etapa se deberá adelantar un nuevo proceso de licitación para adjudicar el sistema de recaudo, antes de que dicha etapa empiece a operar.

Parágrafo. En cualquier caso el sistema de recaudo deberá garantizar la sostenibilidad, rentabilidad económica del sistema, sujeto a una auditoría externa que verificará y determinará el nivel de evasión y cumplimiento del objetivo de recaudo; dicha auditoría externa será contratada a través de licitación pública.

Comentario: Corresponía al artículo 22 del proyecto base y su texto fue sustituido por el que traía el Proyecto de ley número 124 de 2004 por su alcance.

TITULO V
SISTEMAS ALTERNATIVOS DE SERVICIO PUBLICO
DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR COLECTIVO
DE PASAJEROS
CAPITULO I

Artículo 24. Los municipios, distritos y áreas metropolitanas podrán implementar Sistemas Alternativos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros en su respectiva jurisdicción.

Artículo 25. La construcción de los Sistemas Alternativos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros podrá darse en concesión a través del sistema de licitación pública, ajustado a los parámetros de la presente Ley.

Artículo 26. La Nación podrá cofinanciar con recursos que apropie en dinero o en especie, hasta un 70% los Sistemas Alternativos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros y el 30% restante correrá a cargo del municipio, distrito o área metropolitana en donde se vaya a implementar el sistema.

Artículo 27. El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros, en municipios, distritos o áreas metropolitanas que no superen los 500.000 habitantes, sólo podrá ser prestado por empresas que tengan su domicilio principal en el municipio, distrito o área metropolitana en donde operan; y estén legalmente constituidas y habilitadas para operar en el respectivo municipio, distrito o área metropolitana.

Comentario: Correspondían a los artículos 23 a 26 del proyecto base, en el artículo 27 se modificó el techo del número de habitantes de 100 mil a 500 mil en aras de garantizar la operación del transporte colectivo a los actuales operadores.

CAPITULO II
**Integración de otros Sistemas de Servicio Público de Transporte
Terrestre Automotor de Pasajeros**

Artículo 28. El Transporte Nacional de Pasajeros por Carretera se integrará al Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, a través de los terminales periféricos que se construirán en los diferentes puntos cardinales del municipio, distrito o área metropolitana en donde se vaya a desarrollar el proyecto de transporte masivo y estableciéndose todas las condiciones requeridas para que exista la integración y la transferencia de pasajeros de todos los modos de transporte terrestre automotor de pasajeros.

El Ministerio de Transporte, en el evento de que los Terminales Periféricos queden fuera del perímetro de influencia del Transporte Masivo, por falta de espacio físico para su integración, se podrán levantar

en los municipios aledaños y para ello las rutas que tienen origen y destino en ese municipio distrito o área metropolitana se presume que se está cumpliendo con su origen o con su destino desde los terminales periféricos de estos municipios aledaños o adyacentes.

Comentario: Corresponía al artículo 27 del proyecto base y su texto es igual.

TITULO VI
DE LOS USUARIOS
CAPITULO I

Artículo 29. Créase la Asociación de Usuarios del Sistema Integrado de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros en cada ciudad donde se establezca el servicio, con el fin de hacer un diagnóstico permanente de la calidad del servicio.

El representante de esta asociación presentará a la Autoridad Competente de Transporte las recomendaciones que se obtengan como resultado del diagnóstico y que mejoren la calidad del servicio. La Autoridad Competente de Transporte y los operadores del servicio tendrán la obligación de acoger estas recomendaciones.

Artículo 30. Derechos y deberes de los usuarios. Los usuarios del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros gozan de los derechos y deben cumplir los deberes propios de su calidad, así como de los mecanismos de protección de los mismos, de conformidad con la Constitución, con la ley y la jurisprudencia constitucional.

Para hacer efectivo el derecho de los usuarios a la transparencia, las autoridades territoriales diseñarán y pondrán en ejecución un sistema de información pública y actualizada sobre los propietarios directos e indirectos y beneficiarios reales de la operación, recaudo e interventoría de todo el Sistema, así como sobre los ingresos brutos y netos de los contratistas.

Los usuarios tienen el deber de pagar por el ingreso al Sistema, comportarse adecuadamente, velar por el ambiente sano, ser solidarios con las personas discapacitadas y contribuir a la seguridad del Sistema, para lo cual deberán estar vigilantes e informar a las autoridades todo hecho sospechoso.

Artículo 31. En el diseño y construcción de las estaciones, terminales y puertas de los vehículos del Sistema, se deberán construir rampas, e implementar señalización visual y auditiva y demás mecanismos especiales para facilitar el acceso de la población discapacitada.

Comentario: Corresponía al artículo 29 del proyecto base y fue complementado en aras de proteger al usuario con lo señalado en las demás iniciativas.

Artículo 32. Los proyectos actuales del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros deberán acogerse en su integridad a las normas de la presente ley.

Comentario: Corresponía al artículo 29 del proyecto base, se mejoró su redacción para mejor comprensión.

Artículo 33. La presente ley rige a partir de su promulgación.

De los honorables Senadores,

Proposición

Con las modificaciones expuestas en el pliego adjunto y las razones argumentadas en la exposición de motivos solicitamos a los miembros de la Comisión Sexta:

Dese primer debate a los Proyectos de ley números 92 de 2004, 108 de 2004, 124 de 2004, 125 de 2004, 132 de 2004 Senado (acumulados), por medio de la cual se establecen normas sobre los Sistemas Integrados de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros.

Guillermo Chávez Cristancho, Luis Emilio Sierra Grajales,
Senadores Ponentes.

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE
A LOS PROYECTOS DE LEY NUMEROS 92 DE 2004, 108
DE 2004, 124 DE 2004, 125 DE 2004, 132 DE 2004 SENADO
(ACUMULADOS)**

por medio de la cual se establecen normas sobre los sistemas integrados de servicio público de transporte masivo terrestre de pasajeros.

“El Congreso de Colombia

DECRETA:

TITULO I

PARTE GENERAL

CAPITULO I

Objeto y principios

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto regular la operación, la construcción, el recaudo, el control técnico, la financiación, los equipos y su homologación, autoridades competentes, de los sistemas integrados de servicio público de transporte masivo terrestre de pasajeros; además, establecer la habilitación de las empresas para prestar el servicio público de transporte masivo terrestre de pasajeros con criterios de eficiencia, seguridad, oportunidad, y economía, atendiendo los principios rectores del transporte.

Artículo 2º. Principios generales. La política sobre sistemas de transporte público de transporte masivo terrestre de pasajeros deberá orientarse a la prestación de un servicio que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano, con base en los siguientes principios:

1. Garantizar a todos los habitantes del territorio donde funciona el sistema un transporte seguro, cómodo y eficiente.
2. Propender porque entre la población el uso del transporte particular sea un elemento complementario y no principal para la movilización.
3. Ofrecer garantías laborales conforme al Código Sustantivo del Trabajo, al personal que preste sus servicios dentro del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros.
4. Disminuir la accidentalidad con el uso de corredores viales especializados de transporte público terrestre masivo y colectivo de pasajeros.
5. Mejorar las condiciones ambientales de las ciudades donde se implemente el Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros.
6. Procurar que los usuarios disminuyan los tiempos de viaje desde sus viviendas hasta los lugares de trabajo o esparcimiento.
7. Ahorrar recursos, concentrando la oferta de los mismos mediante el uso de economías de escala en el transporte público masivo de pasajeros.
8. Mejorar la eficiencia en el uso de la infraestructura vial, mediante la regulación adecuada del tránsito y el transporte.
9. Garantizar que las empresas operadoras del sistema cuenten únicamente con vehículos de su propiedad, sin poder operar con vehículos de terceros.
10. Promover la masificación del transporte público con el empleo de equipos con tecnología de punta para el uso y ahorro de combustibles y para el aprovechamiento racional del espacio público.

CAPITULO II

Ambito de aplicación y definiciones

Artículo 3º. Ambito de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente ley se aplicarán integralmente a la operación y construcción de los sistemas integrados de servicio público de transporte masivo terrestre de pasajeros y, a la modalidad de prestación del mismo, en todo el territorio nacional, de acuerdo con los lineamientos establecidos en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y demás normas que lo complementen.

Artículo 4º. Definiciones

4.1 Sistemas Integrados de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros: Es el conjunto de infraestructura, comprendida

por todos los elementos necesarios para la adecuada circulación y movilización de los pasajeros y vehículos que conforman el sistema y constituida por vías, rutas troncales, pretroncales, alimentadoras, patios de operación, vehículos y/o equipos, estaciones, paraderos, señales, predios, bienes, instalaciones y sistemas de operación, recaudo y control utilizados para satisfacer la demanda y prestación del servicio de transporte masivo en un área municipal, distrital o metropolitana, que cuenten con una población superior al 1.000.000 de habitantes.

Además harán parte del sistema las rutas alimentadoras y el sistema alternativo de servicio público de transporte terrestre automotor colectivo de pasajeros.

4.2 Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros:

Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte u operador legalmente constituido y debidamente habilitada en esta modalidad, con sujeción a rutas y horarios autorizados por la autoridad competente de transporte.

4.3 Sistemas alternativos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros, es el conjunto de infraestructura, vías exclusivas, vehículos y/o equipos, estaciones, paraderos, señales, sistemas utilizados para satisfacer la demanda de transporte colectivo en un área urbana ya sea municipal, distrital o metropolitana.

4.4 Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros, es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas legalmente autorizadas.

4.5 Operación Troncal: Se considera operación troncal la actividad de transporte de pasajeros que deberá desarrollar la empresa de transporte habilitada, dentro de las rutas troncales, para el traslado de personas entre estaciones de las rutas troncales del sistema y que corresponde con la totalidad de las vías y el conjunto de elementos de mobiliario urbano utilizados para la movilización de altos volúmenes de demanda en el interior del Sistema; rutas troncales determinadas, descritas y aprobadas por la autoridad competente de transporte en el área de influencia, que transitarán en vías de dos (2) calzadas con un mínimo de cuatro (4) o más carriles y con destinación exclusiva de las calzadas interiores para el tránsito del servicio público urbano de transporte masivo terrestre de pasajeros.

4.6 Operación Pretroncal: Se considera operación pretroncal la actividad de transporte de pasajeros que deberá desarrollar la empresa de transporte habilitada, dentro de las rutas pretroncales, para el traslado de personas entre paraderos de las rutas pretroncales y estaciones de las rutas pretroncales o troncales o de las rutas alimentadoras del sistema y que corresponde con la totalidad de las vías utilizadas para la movilización de volúmenes intermedios de demanda en el interior de la red de terminales del sistema; rutas determinadas, descritas y aprobadas por la autoridad competente de transporte en el área de influencia, con destinación prevalente de las calzadas interiores para el tránsito del servicio público urbano de transporte masivo terrestre de pasajeros.

4.7 Terminal Periférico: Es aquel que sirve como centro de acopio para los pasajeros de carretera o intermunicipales en las diferentes clases de vehículos (taxis, microbús, busetas y buses) y que se encuentran ubicados en la periferia de los municipios, distritos o áreas metropolitanas, sin perjuicio de que a la promulgación de la presente ley, operen terminales previamente establecidos por autoridades locales.

4.8 Operación Alimentadora: Se considera operación alimentadora la actividad de transporte de pasajeros que deberá desarrollarse por la empresa de transporte habilitada, dentro de las Rutas Alimentadoras, para el traslado de personas entre paraderos de las rutas alimentadoras y estaciones de las rutas troncales y pretroncales. El Ministerio de Transporte podrá homologar los vehículos que cumplan con los requisitos técnicos exigidos y que no tengan más de 10 años de matriculados, que actualmente

prestan el servicio de transporte colectivo urbano de pasajeros de la misma zona de influencia donde operará el Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros

4.9 El recaudo del Sistema: Es el componente encargado de recaudar el dinero de la venta de pasajes correspondientes a la prestación del servicio público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, en los puntos de venta autorizados, de controlar el acceso y salida de los usuarios al sistema, validación de pasajes tanto en las estaciones como en los Autobuses que conforman el mismo y de la transmisión de datos de pasajeros movilizadas y pasajes vendidos.

4.10 Operadores del Sistema Integrado del Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros: Son aquellas empresas de transporte habilitadas legalmente para la prestación del Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, como las que se constituyan en el área de Influencia, constituidas por los actuales operadores de transporte colectivo municipal, distrital o metropolitano y conformadas por los transportadores del municipio, distrito o área metropolitana donde operará el Sistema.

4.11 Sociedad Gestora de Sistema Integrado del Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros: Es la sociedad comercial creada por el Municipio, Distrito o área Metropolitana, con el objeto de administrar y mantener el sistema, así como responder y garantizar la estructuración y prestación continua del Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, conforme a la Ley 310 de 1996, en las mejores condiciones de calidad y de manera sostenible en el tiempo.

4.12 Patio de Operación: Son los predios, construcciones e instalaciones que la Autoridad de Transporte o el Ente Gestor del Sistema Integrado del Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, previa su adquisición por parte de este, entregará, en usufructo exclusivo al operador de transporte masivo, durante el tiempo que dure la prestación del servicio.

4.13 Área de influencia: El área de influencia del sistema integrado de servicio público de transporte masivo terrestre de pasajeros, estará comprendida dentro de la jurisdicción del municipio, distrito, área metropolitana o departamento. Si los municipios que están unidos por un sistema de transporte masivo pertenecen a varios departamentos se denominará área de transporte masivo especial.

En este caso los alcaldes de los municipios respectivos suscribirán un contrato interadministrativo donde especificarán el objeto, los derechos y obligaciones de las partes y quién llevará la representación legal para los efectos del contrato. Los usos del suelo los autorizarán los respectivos Concejos Municipales.

4.14 Transporte Público Masivo Municipal: Es el que se presta en el territorio del Municipio respectivo, incluyendo parte del área rural si técnicamente fuere viable. Las autorizaciones para el uso del suelo las expedirá el Concejo Municipal y las autorizaciones de operación las dará el Alcalde Municipal, previo el trámite de una licitación pública en cuyo pliego de condiciones se establecerán los requisitos necesarios para garantizar la viabilidad de la empresa por lo menos durante cinco (5) años.

4.16 Transportador: Es toda persona natural o jurídica, propietaria de uno o más vehículos de servicio público, propietario, accionista y/o asociado de una empresa debidamente habilitada para prestar el servicio público de transporte, con sujeción a la presente ley.

CAPITULO III

Autoridad competente en el transporte masivo, complementario y alternativo

Artículo 5º. Créase la autoridad competente para regular el transporte masivo, complementario y alternativo, la cual se conformará así:

El Ministerio de Transporte, el Director Nacional de Planeación o su delegado, los Alcaldes Distritales y Municipales o en los que estos deleguen tal atribución, en la Jurisdicción Distrital y Municipal y los Alcaldes respectivos en forma conjunta, coordinada y concreta, o sus delegados, en la Jurisdicción del área Metropolitana constituida de conformidad con la ley.

En ninguno de los casos anteriores podrá ser autoridad las entidades locales, operadores o empresas habilitadas.

Artículo 6º. A la autoridad competente le corresponderá ejercer las funciones de planificación, organización, control y vigilancia en la construcción y operación del Sistema Integrado de Servicio Público de transporte masivo terrestre de pasajeros. Dicho ente actuará en conjunto o por decisión mayoritaria.

Artículo 7º. Para efectos de la operación será la encargada de reglamentar, con sujeción a la presente ley, el sistema de concesión para el otorgamiento de las rutas troncales y alimentadoras, determinar las características técnicas y ambientales, acorde a las necesidades de la demanda, y demás aspectos, así como evaluar los estudios de factibilidad del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros.

Artículo 8º. Fijar las tarifas, emolumentos y contribuciones a cargo de las empresas operadoras, alimentadoras y de recaudo.

TITULO II

HABILITACION Y OPERACION DE LAS EMPRESAS OPERADORAS DE LOS SISTEMAS INTEGRADOS DE SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE MASIVO TERRESTRE DE PASAJEROS

CAPITULO I

De la habilitación

Artículo 9º. Para obtener la habilitación y operar el Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros las empresas de que habla la presente ley deberán acreditar los requisitos que establezca la autoridad competente, de acuerdo con las condiciones señaladas en la Ley 336 de 1996 y en el Decreto 3109 de 1997, expedido por el Ministerio de Transporte.

Artículo 10. Para la autorización del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros en cualquier región del país, debe tenerse concepto previo del Conpes y la autoridad ambiental correspondiente, mediante un estudio de factibilidad y rentabilidad, técnico-económico, socio-ambiental, físico-espacial, evaluación financiera, evaluación económica, política tarifaria y de operatividad, lo mismo que un cronograma y los organismos de ejecución.

CAPITULO II

De la operación

Artículo 11. La operación del Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, se prestará mediante la celebración de un contrato de concesión u operación adjudicados en licitación pública, atendiendo los parámetros de la presente Ley y los que defina la autoridad competente.

Las condiciones de organización, capacidad técnica, capacidad financiera y de seguridad, se establecerán en el respectivo pliego de condiciones o términos de referencia.

Artículo 12. Las rutas alimentadoras, deberán ser servidas por los actuales operadores de transporte colectivo municipal, distrital o metropolitano, conformadas por los transportadores del municipio, distrito o área metropolitana donde operará el sistema. Para efectos de prestar el servicio público de que trata este artículo, podrán conformarse en consorcios y uniones temporales, con equipos de una vida útil inferior a 10 años.

Parágrafo. Los componentes tales como motor, caja, transmisión y carrocería de los vehículos de servicio público sometidos al proceso de desintegración física (chatarización), y que hayan sido adquiridos legalmente, en fecha posterior al año del registro (matrícula), no serán objeto de destrucción física y podrán ser retirados por su propietario y utilizados en otras actividades o vehículos.

Artículo 13. Las rutas complementarias, continuarán a cargo del transporte colectivo municipal, distrital o metropolitano correspondiente y para ello la Autoridad Competente de Transporte será quien conforme a las necesidades del servicio, haga la reestructuraciones necesarias, según la Ley 336 de 1996 y demás normas vigentes sobre la materia.

CAPITULO III

De la Organización de Empresas Operadoras de los Sistemas Integrados de Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros

Artículo 14. *Organización de Empresas Operadoras de los Sistemas Integrados de Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros.* Las Empresas Operadoras de los Sistemas Integrados de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, deberán ser empresas de transporte conformadas por los transportadores y empresarios, del municipio, distrito o área metropolitana donde operará el sistema. Para efectos de prestar el servicio público de que trata esta Ley, podrán conformarse en consorcios y uniones temporales y tendrán una participación accionaria mínima del 70% durante la vigencia de la concesión.

Parágrafo I. Las Empresas Operadoras de los Sistemas Integrados de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, podrán asociarse, conforme lo establece este artículo, con empresas que operen en municipios, distritos o áreas metropolitanas distintas a donde operará el sistema, solo hasta en un 30% de su capacidad accionaria y este aporte deberá estar representado en capacidad financiera, económica, técnica y de experiencia

Parágrafo II. Para prestar el servicio público de que trata esta ley las empresas transportadoras definidas aquí, deberán estar habilitadas de conformidad a lo establecido en las disposiciones colombianas.

CAPITULO IV

Infraestructura de proyectos del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros

Artículo 15. Para la construcción de la infraestructura del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros podrán destinarse áreas especiales del suelo urbano que hagan parte del espacio público de la ciudad. Si dichas áreas no fueren suficientes podrán expropiarse otras conforme a lo establecido en el Código de Procedimiento Civil, para lo cual dichos proyectos se declaran de utilidad pública e interés social.

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

Artículo 17. Para la financiación de la infraestructura del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros podrá el Gobierno Nacional autorizar inversión extranjera especial, para lo cual se determinarán los requisitos en los acuerdos celebrados de Gobierno a Gobierno.

CAPITULO V

De los criterios de adjudicación de la licitación

Artículo 18. La autoridad competente en los pliegos de condiciones de los procesos licitatorios dará una calificación a los mismos de conformidad con los siguientes criterios:

- 40 puntos en los criterios de adjudicación a la propuesta que tenga el mayor número de transportadores del área donde se va a implementar el Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros.
- 20 puntos de calificación a la experiencia de las empresas y propietarios de vehículos del área de influencia; la cual será evaluada mediante parámetros previamente establecidos por la autoridad competente, de conformidad con la demanda de transporte en donde se pretende implantar el sistema.
- 15 puntos para las empresas que ofrezcan a la autoridad competente la mejor posibilidad de evitar la sobreoferta a través de la chatarrización.
- 10 puntos para la oferta técnica y ambiental de la propuesta.
- 10 puntos restantes para la oferta económica de la propuesta, y
- 5 puntos para la selección de oferta que tenga la participación de la Industria Nacional Carrocera.

Parágrafo II. En todo caso los pliegos atenderán criterios y exigencias razonables en materia económica de acuerdo con las condiciones de la ciudad donde se vaya a implementar el sistema. **Tales exigencias velarán por la continuidad, sostenibilidad y rentabilidad del mismo.**

Artículo 19. *Requisitos de los Operadores del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros.* La empresa que se organice para prestar dicho servicio, deberá cumplir con las exigencias que establezca la autoridad competente.

TITULO III

FINANCIACION PUBLICA DE LOS SISTEMAS INTEGRADOS DE SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE MASIVO TERRESTRE DE PASAJEROS

CAPITULO I

Artículo 20. La Nación con arreglo a la Ley 310 de 1996, podrá cofinanciar con recursos que apropie en dinero o en especie, hasta un 70% del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros y el 30% restante, correrá a cargo del municipio, distrito o área metropolitana, en donde se vaya a implementar el sistema.

Parágrafo I. El municipio, el distrito o área metropolitana, podrá tomar hasta un 70% de la sobretasa a los combustibles o de otros productos de los que se sirve dicho municipio, para cofinanciar el Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros por un tiempo mínimo de 15 años.

Artículo 21. *Viabilidad técnica y financiera.* El Ministerio de Transporte, evaluará el proyecto presentado por las autoridades municipales, distritales o metropolitanas, para la implementación del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, a fin de establecer su viabilidad técnica teniendo en cuenta los estudios de prefactibilidad, factibilidad y definitivos del sistema, en un término no mayor a 3 meses. Su viabilidad financiera la dará Planeación Nacional en el mismo lapso previa presentación por parte de la autoridad local del respectivo estudio.

CAPITULO II

Equipos y homologación

Artículo 22. El Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros se prestará en las troncales en vehículos homologados que respondan a la tecnología de punta, tipología y las condiciones técnicas que se establezcan en cada caso.

Parágrafo I. La homologación de los vehículos para el Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, será establecida por el Ministerio de Transporte.

TITULO IV

DEL RECAUDO

CAPITULO I

Artículo 23. El sistema de recaudo se adjudicará mediante el sistema de licitación pública hasta por un término que no exceda la duración del contrato de concesión de la operación; sin embargo cada vez que entre en operación una nueva etapa se deberá adelantar un nuevo proceso de licitación para adjudicar el sistema de recaudo, antes de que dicha etapa empiece a operar.

Parágrafo. En cualquier caso el sistema de recaudo deberá garantizar la sostenibilidad, rentabilidad económica del sistema, sujeto a una auditoría externa que verificará y determinará el nivel de evasión y cumplimiento del objetivo de recaudo; dicha auditoría externa será contratada a través de licitación pública.

TITULO V

SISTEMAS ALTERNATIVOS DE SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR COLECTIVO DE PASAJEROS

CAPITULO I

Artículo 24. Los municipios, distritos y áreas metropolitanas podrán implementar Sistemas Alternativos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros en su respectiva jurisdicción.

Artículo 25. La construcción de los Sistemas Alternativos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros, podrá darse en concesión a través del sistema de licitación pública, ajustado a los parámetros de la presente ley.

Artículo 26. La Nación podrá cofinanciar con recursos que apropie en dinero o en especie, hasta un 70% los Sistemas Alternativos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros y el 30% restante, correrá a cargo del municipio, distrito o área metropolitana, en donde se vaya a implementar el sistema.

Artículo 27. El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo de Pasajeros, en municipios, distritos o áreas metropolitanas que no superen los 500.000 habitantes, solo podrá ser prestado por empresas que tengan su domicilio principal en el municipio, distrito o área metropolitana en donde operan; y estén legalmente constituidas y habilitadas para operar en el respectivo municipio, distrito o área metropolitana.

CAPITULO II

Integración de otros Sistemas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros

Artículo 28. El Transporte Nacional de Pasajeros por Carretera, se integrará al Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, a través de los terminales periféricos que se construirán en los diferentes puntos cardinales, del municipio, distrito o área metropolitana en donde se vaya a desarrollar el proyecto de transporte masivo y estableciéndose todas las condiciones requeridas para que exista la integración y la transferencia de pasajeros de todos los modos de transporte terrestre automotor de pasajeros.

El Ministerio de Transporte en el evento de que los Terminales Periféricos queden fuera del perímetro de influencia del Transporte Masivo, por falta de espacio físico para su integración, se podrán levantar en los municipios aledaños y para ello las rutas que tienen origen y destino en ese municipio distrito o área metropolitana se presume que se está cumpliendo con su origen o con su destino desde los terminales periféricos de estos municipios aledaños o adyacentes.

TITULO VI DE LOS USUARIOS CAPITULO I

Artículo 29. Créase la Asociación de Usuarios del Sistema Integrado de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros en cada ciudad donde se establezca el servicio, con el fin de hacer un diagnóstico permanente de la calidad del servicio.

El representante de esta asociación presentará a la Autoridad Competente de Transporte las recomendaciones que se obtengan como resultado del diagnóstico y que mejoren la calidad del servicio. La Autoridad Competente de Transporte y los operadores del servicio tendrán la obligación de acoger estas recomendaciones.

Artículo 30. *Derechos y deberes de los usuarios.* Los usuarios del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros gozan de los derechos y deben cumplir los deberes propios de su calidad, así como de los mecanismos de protección de los mismos, de conformidad con la Constitución, con la ley y la jurisprudencia constitucional.

Para hacer efectivo el derecho de los usuarios a la transparencia, las autoridades territoriales diseñarán y pondrán en ejecución un sistema de información pública y actualizada sobre los propietarios directos e indirectos y beneficiarios reales de la operación, recaudo e interventoría de todo el sistema, así como sobre los ingresos brutos y netos de los contratistas.

Los usuarios tienen el deber de pagar por el ingreso al Sistema, comportarse adecuadamente, velar por el ambiente sano, ser solidarios con las personas discapacitadas y contribuir a la seguridad del sistema, para lo cual deberán estar vigilantes e informar a las autoridades todo hecho sospechoso.

Artículo 31. En el diseño y construcción de las estaciones, terminales y puertas de los vehículos del Sistema, se deberán construir rampas, e implementar señalización visual y auditiva y demás mecanismos especiales para facilitar el acceso de la población discapacitada.

Artículo 32. Los proyectos actuales del Sistema Integrado de Servicio Público de Transporte Masivo Terrestre de Pasajeros, deberán acogerse en su integridad a las normas de la presente ley.

Artículo 33. La presente ley rige a partir de su promulgación.

De los honorables Senadores,

Guillermo Chávez Cristancho, Luis Emilio Sierra Grajales,
Senadores Ponentes.

TEXTOS PROPUESTOS

TEXTO PROPUESTO PARA CONSIDERAR EN PRIMER DEBATE A LOS PROYECTOS ACUMULADOS DE LEY NUMEROS 25 DE 2004 Y 80 DE 2004 SENADO

por la cual se expide la Ley General Forestal.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO I

Objeto de la ley, principios, interés estratégico y planificación

Artículo 1º. *Objeto de la ley.* La presente ley tiene por objeto promover el desarrollo del sector forestal colombiano y regular las actividades de administración, ordenación, manejo, uso y aprovechamiento sostenible de los recursos forestales y de transformación, movilización y comercialización de los bienes y servicios de ello derivados.

Artículo 2º. *Principios.* A partir de los propósitos del Estado en materia forestal, la presente ley estatuye los objetivos y estrategias para desarrollar la política forestal, con fundamento en los siguientes principios:

1. Los recursos forestales son de importancia estratégica para la Nación por lo tanto, su uso y manejo se enmarcan dentro del principio de desarrollo sostenible consagrado en la Constitución Política.

2. Las acciones para el desarrollo sostenible de los bosques son una tarea conjunta y coordinada entre el Estado, la sociedad civil y el sector productivo, quienes propenderán por su uso óptimo y equitativo.

3. El Estado debe promover el desarrollo del sector forestal como un reconocimiento de los beneficios económicos, sociales y ambientales que genera esta actividad. En este sentido, el sector forestal se constituye en una actividad prioritaria para la consecución de la paz y la convivencia ciudadana.

4. El uso, establecimiento, aprovechamiento, manejo y fomento de los recursos forestales debe permitir la generación de empleo y el mejoramiento de las condiciones de vida de las poblaciones rurales y de la sociedad en general.

5. El Estado estimulará el conocimiento y promoverá la investigación científica y tecnológica, el rescate de los saberes tradicionales y su divulgación, como elementos fundamentales para el manejo sostenible de los bosques naturales y de las plantaciones forestales.

6. El objetivo del manejo de los bosques naturales es el mantenimiento, conservación y uso sostenible del recurso.

7. El Estado promoverá en el ámbito nacional, departamental y municipal la educación y la capacitación de la población en el campo forestal, como instrumento esencial para la conservación y manejo sostenible de los bosques.

8. El Estado asegurará la participación de las comunidades indígenas, afrodescendientes y campesinas en la toma de decisiones dentro de sus territorios en el marco de la Ley 21 de 1991, la Ley 70 de 1993 y Ley 160 de 1994 o las normas que las modifiquen o sustituyan.

9. Las plantaciones forestales y los sistemas agroforestales cumplen una función fundamental en la producción de energía renovable, el abastecimiento de materia prima, el mantenimiento de los procesos ecológicos, la ampliación de la oferta de recursos de los bosques, la generación de empleo y el desarrollo socioeconómico nacional; por lo cual, se estimularán dichas actividades.

10. El aprovechamiento sostenible de los recursos forestales es una estrategia de conservación de los bosques, que requiere un ambiente propicio para las inversiones. La protección, uso y manejo sostenible de los bosques naturales cumplen un papel fundamental en la conservación de la biodiversidad asociada.

11. Las líneas de política nacional se desarrollarán regionalmente, atendiendo a las particularidades de cada región. La gestión de la conservación y el uso sostenible de los bosques naturales debe ser descentralizada y participativa. El Estado fomentará el uso de los bosques naturales con claros objetivos sociales, culturales, económicos y ambientales.

12. El Estado abordará el fomento de la economía forestal integrando planes prospectivos estratégicos regionales, teniendo en cuenta la conservación y uso sostenible de los bosques y la inversión de largo plazo en las actividades productivas correspondientes.

13. Las plantaciones con fines de protección serán establecidas o promovidas por los organismos públicos, nacionales o regionales en áreas donde se vean comprometidos los objetivos de recuperación de suelos, protección de Cuencas Hidrográficas y restauración vegetal de áreas protectoras.

14. El Estado planificará y desarrollará las acciones para proteger los recursos y la producción forestal de las plagas y enfermedades que afecten o puedan afectar las especies forestales del país.

15. El Estado fomentará y reglamentará mecanismos de asistencia técnica forestal para el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 3°. *Interés estratégico.* Son de interés prioritario y estratégico para la Nación, las actividades relacionadas con el establecimiento, manejo y aprovechamiento de plantaciones forestales, manejo uso y conservación del bosque natural, la industrialización y comercialización de los productos y servicios forestales, así como el conocimiento y la investigación forestal.

CAPITULO II

De la institucionalidad y competencias

Artículo 4°. *Entidad Promotora y de Fomento Forestal.* Créase la Empresa Promotora Colombiana de Bosques, Procolbosques, como una Sociedad de Economía Mixta del orden nacional, organizada como sociedad comercial anónima por Acciones, vinculada al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, la cual asumirá las funciones de organismo promotor y de fomento de los bosques en Colombia.

Parágrafo 1°. El Gobierno Nacional, en el término de seis (6) meses, constituirá dicha Sociedad de Economía Mixta para promover la inversión y el desarrollo forestal nacional.

Parágrafo 2°. Autorízase a las Empresas Industriales y Comerciales del Estado, a las entidades de carácter mixto público-privado, a los Fondos de Pensiones, a las Compañías de Seguros, a las empresas del sector minero energético y a las demás entidades de carácter financiero y de fomento del país a efectuar inversiones para el desarrollo forestal nacional en esta Sociedad de Economía mixta, estas inversiones serán sujeto de los estímulos y exenciones tributarias previstas para el sector forestal por el Gobierno Nacional y sin que estas sean incompatibles con los estímulos, incentivos y exenciones en materia ambiental.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público autorizará la apertura de créditos externos con organismos internacionales y países amigos para el desarrollo empresarial de la Agroindustria Forestal y de los servicios Ambientales derivados del Bosque.

Artículo 5°. *Funciones del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.* El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, como organismo responsable de la gestión ambiental y de los recursos naturales renovables, formulará la política de bosques y expedirá su regulación en materia de conservación, preservación, protección, uso sostenible, administración, renovabilidad y ordenación de los recursos.

Artículo 6°. *Funciones del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural.* El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural como organismo responsable de la producción agropecuaria, forestal y pesquera formulará la política; expedirá la regulación en materia de administración, manejo, uso productivo de las plantaciones comerciales, y cumplirá la función de promover el manejo y aprovechamiento de las áreas productoras de bosque natural y plantado.

Parágrafo. El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural en un plazo no mayor a seis (6) meses, contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, designará la institución y los mecanismos que se responsabilizarán de las funciones asignadas a las autoridades encargadas del manejo de los recursos naturales renovables y del ambiente por la Ley 139 de 1994, las normas tributarias pertinentes, y las demás normas que las modifiquen o sustituyan. Para tal fin, se tendrán en cuenta, entre otros aspectos, la cobertura institucional, la capacidad operativa y la idoneidad técnica.

Artículo 7°. *Funciones del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.* El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, como organismo rector del desarrollo económico y social del país, de acuerdo con su competencia, formulará la política relacionada con la competitividad, integración y desarrollo de los sectores productivos de la industria, el comercio exterior de bienes, servicios y tecnología y la promoción de la inversión extranjera en materia de bosques.

Artículo 8°. *Reglamentación de áreas forestales.* La reglamentación de las áreas forestales será definida de manera concertada por los Ministerios de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural y el Departamento Nacional de Planeación.

Artículo 9°. *Consejo Nacional Forestal.* Créase el Consejo Nacional Forestal como un organismo de asesoría, seguimiento, evaluación y concertación de la política forestal nacional. El Consejo estará integrado por los siguientes miembros: el Director del Departamento Nacional de Planeación, los Ministros de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, de Agricultura y Desarrollo Rural, de Comercio, Industria y Turismo o sus delegados, y un (1) representante de las Corporaciones Autónomas Regionales y de Desarrollo Sostenible, un (1) representante del gremio forestal productivo nacional, un (1) representante de las organizaciones de profesionales de Ingeniería forestal, un (1) representante del Consejo Nacional de la Cadena Forestal, un (1) representante de los Decanos de las Facultades de Ingeniería Forestal, un (1) representante de los centros de investigación forestal, un (1) representante de los Pueblos Indígenas y un (1) representante de las Comunidades Afrodescendientes.

Parágrafo 1°. La Secretaría Técnica del Consejo Nacional Forestal estará a cargo de la Empresa Promotora Colombiana de Bosques, Procolbosques.

Parágrafo 2°. El Consejo Nacional Forestal deberá reunirse por lo menos una (1) vez cada cuatro (4) meses y tendrá la facultad de expedir su propio reglamento. La forma de elección de los representantes a este Consejo será definida por el Gobierno Nacional.

Artículo 10. *Funciones.* El Consejo Nacional Forestal tendrá las siguientes funciones:

1. Asesorar la formulación, implementación, ejecución y seguimiento del Plan Nacional de Desarrollo Forestal y de los planes de desarrollo forestal regionales.

2. Desarrollar mecanismos de fomento para la industrialización y mercadeo de productos provenientes de plantaciones forestales y del bosque.

3. Procurar el fortalecimiento de los programas de crédito forestal para que sean oportunos y adecuados.

4. Actuar como espacio de concertación entre el sector público y el sector privado para acordar acciones, medidas y mecanismos que permitan alcanzar los propósitos y metas del desarrollo forestal sostenible fijados en el Plan Nacional de Desarrollo Forestal, sin perjuicio de la función de concertación establecida con el Consejo Nacional de la Cadena Forestal.

5. Proponer mecanismos de coordinación y articulación de la política forestal con las otras políticas sectoriales de la economía nacional.

6. Promover la suscripción de convenios de cooperación técnica con empresas u organismos, públicos o privados, nacionales o extranjeros, interesados en realizar actividades forestales.

7. Impulsar la formulación, promoción y desarrollo de proyectos de venta de servicios ambientales en Colombia y en el exterior.

8. Promover el pago de “servicios ambientales”, con el propósito de beneficiar a aquellos propietarios de bosques y plantaciones, por los servicios que estos brinden.

9. Las demás que le señale el reglamento.

Artículo 11. *Unidades Administrativas Especiales Forestales.* Autorízase al Ministerio del Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, al Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, a los Consejos Directivos de las Corporaciones Autónomas Regionales y Corporaciones para el Desarrollo Sostenible y a la Junta Directiva del Instituto Colombiano de Desarrollo Rural, Incoder, para que dentro de sus respectivas estructuras orgánicas creen una Unidad Administrativa Especial Forestal de su propia planta de personal, con personal idóneo y presupuesto adecuado, para el cumplimiento de las funciones que les competen en materia forestal.

CAPITULO III

De la planificación

Artículo 12. *Planificación.* Para desarrollar la política forestal, la presente ley tiene en cuenta los valores sociales, culturales y económicos de las regiones; las funciones del bosque como productor de bienes y servicios, la contribución del sector a la generación de empleo local y regional y el desarrollo de la economía nacional.

Parágrafo. La conservación y el manejo sostenible de los bosques naturales y la reforestación comercial estarán sujetos a mecanismos flexibles y aplicables a cada región, adaptables a los cambios que pueden afectar el desarrollo forestal o desalentar la inversión.

Artículo 13. *Planificación de núcleos forestales.* La Empresa Promotora Forestal Colombiana, Procolbosques, promoverá con el apoyo del Gobierno Nacional la planificación prospectiva de las plantaciones forestales con la información básica necesaria en relación con la capacidad de uso de los suelos, mercados, procesos industriales, tecnología apropiada y especies promisorias para cada región o unidad de planificación; impulsará la formulación e implementación de portafolios de negocios forestales promoviendo para ello los acuerdos regionales de competitividad correspondientes, así como pondrá en marcha las acciones de investigación que se requieran para apoyar el desarrollo de la silvicultura y de la industria forestal en cada región. Estos procesos guardarán coherencia con las disposiciones establecidas en la Ley 811 de 2003 y las normas que la modifiquen o sustituyan.

Artículo 14. *Plan General de Ordenación Forestal.* Las Autoridades Ambientales Regionales, con fundamento en la reglamentación que para tal efecto expidan conjuntamente el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, elaborarán en un plazo no mayor de tres (3) años contados a partir de la vigencia de la presente ley, el Plan General de Ordenación Forestal de su respectiva jurisdicción, incluyendo todo lo relacionado con las reservas forestales.

TITULO II

DE LOS BOSQUES Y LAS PLANTACIONES FORESTALES

CAPITULO I

De las áreas forestales y su clasificación

Artículo 15. *Clasificación.* Para efectos de la ordenación y manejo forestal sostenible, las tierras y recursos forestales serán clasificados de la siguiente forma:

1. **Áreas Forestales de Protección:** Corresponde a las zonas que deben contener bosques naturales o plantados manejados bajo criterios de sostenibilidad, para proteger estos mismos u otros recursos naturales renovables.

2. **Áreas Forestales de Producción:** Corresponden a las zonas que bajo criterios de sostenibilidad se destinan a generar primordialmente bienes y productos forestales para comercialización y/o consumo.

Parágrafo. También podrán considerarse áreas forestales de producción las tierras degradadas, siempre y cuando no correspondan a las áreas definidas como áreas forestales de protección.

CAPITULO II

Del bosque natural

Artículo 16. *Reserva forestal de la Nación.* Se denomina Área de Reserva Forestal la extensión territorial debidamente delimitada conforme a la ley y la Constitución, destinada para la conservación, manejo y utilización sostenible de las áreas forestales protectoras y de áreas forestales productoras.

Artículo 17. *Aprovechamiento.* Los aprovechamientos que pueden ser realizados para la obtención de productos madereros y no madereros de forma sostenible en los bosques naturales se clasifican en:

Domésticos: Son los que se efectúan exclusivamente para satisfacer las necesidades básicas elementales y para uso doméstico.

Comerciales: Son los que se efectúan exclusivamente para generar beneficios económicos a partir de su uso y transformación.

Científicos: Son los que se realizan con el fin de adelantar estudios o investigaciones básicas o aplicadas sobre los recursos forestales.

Especiales: Son los realizados para la ejecución de obras que impliquen el cambio temporal o definitivo de la cobertura boscosa, para fines exploratorios, paisajísticos y para el control de problemas fitosanitarios y la protección forestal.

Artículo 18. *Formas de aprovechamiento.* Las formas para adquirir los derechos para adelantar el aprovechamiento de los recursos forestales de bosques naturales públicos y privados se definen así:

Directo: Es el aprovechamiento realizado directamente o mediante asociación por el administrador del recurso forestal.

Por ministerio de la ley: Es el uso consuetudinario, gratuito y sin exclusividad de los recursos naturales de dominio público, que hacen sin que necesiten permiso los habitantes del territorio nacional para satisfacer sus necesidades elementales, las de su familia y las de sus animales de uso doméstico, en cuanto con ello no se violen disposiciones legales o derechos de terceros.

Permiso: Los aprovechamientos forestales de bosques naturales se adquieren mediante permiso otorgado por la autoridad competente.

Artículo 19. *Trámites y procedimientos.* Toda persona natural o jurídica que pretenda realizar aprovechamientos forestales en bosques naturales deberá tramitar ante la Corporación Autónoma Regional o de Desarrollo Sostenible de la respectiva jurisdicción, la solicitud de aprovechamiento y sujetarse a los procedimientos y requisitos que para tal fin establezca el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.

Parágrafo 1°. Las solicitudes de aprovechamiento forestal efectuadas antes de la expedición de la presente ley se regirán por las normas vigentes al momento de su presentación.

Parágrafo 2°. En relación con el otorgamiento de permisos de aprovechamiento forestal de los bosques naturales, las Corporaciones de Desarrollo Sostenible gozarán de las mismas prerrogativas y tendrán las mismas facultades y competencias de las Corporaciones Autónomas Regionales.

Artículo 20. *Aprovechamientos forestales de comunidades indígenas o afrocolombianas.* Los aprovechamientos forestales que se pretendan realizar en territorios colectivos de las comunidades indígenas, afrodescendientes o campesinas se regirán por lo establecido en el numeral 8 del artículo 2° de la presente ley y por los procedimientos que

se establezcan en su reglamentación, la cual deberá observar las Leyes 21 de 1991 y 70 de 1993 y 160 de 1994, o las que las modifiquen o sustituyan.

Artículo 21. *Plan de Manejo y Aprovechamiento Forestal del Bosque Natural*. El interesado en adelantar un aprovechamiento forestal de bosque natural de tipo comercial deberá elaborar un plan de manejo y aprovechamiento forestal, el cual corresponde al documento técnico que basado en el inventario forestal, determina la oferta y capacidad de renovación de los recursos por especie, así como las prácticas silviculturales y las medidas que serán aplicadas para garantizar la sostenibilidad del recurso. Dicho plan será elaborado por un Ingeniero Forestal de acuerdo con los parámetros que fije el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y conforme a los términos de referencia generales que establezca la Corporación Autónoma Regional o de Desarrollo Sostenible y entregado a la misma para su evaluación, al momento de presentar la solicitud.

Parágrafo 1°. En el Plan de Manejo y Aprovechamiento Forestal se establecerá el tiempo de duración del permiso.

Parágrafo 2°. Para el aprovechamiento de tipo científico el proyecto de investigación hará las veces de plan de manejo y aprovechamiento forestal.

Parágrafo 3°. El plan de manejo y aprovechamiento forestal aprobado por la Corporación Autónoma Regional o de Desarrollo Sostenible hará parte integral del acto administrativo que otorga el aprovechamiento.

Parágrafo 4°. Los aprovechamientos forestales de tipo comercial de bosques naturales de dominio público que sean certificados gozarán de beneficios en cuanto a la reducción de tasas de aprovechamiento, así mismo para efectos del control que efectúan las Corporaciones Autónomas Regionales y de Desarrollo Sostenible se llevarán a cabo procedimientos especiales para disminuir la realización de visitas de seguimiento.

Artículo 22. *Control y monitoreo*. La Corporación Autónoma Regional o de Desarrollo Sostenible realizará periódicamente visitas de control y monitoreo a los aprovechamientos forestales a fin de verificar el cumplimiento del Plan de Manejo y Aprovechamiento Forestal y las demás obligaciones impuestas en el acto administrativo que otorga el permiso.

Parágrafo. Cuando el aprovechamiento se haga en forma directa por el administrador del recurso forestal, el seguimiento será efectuado por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial o el ente que este determine.

Artículo 23. *Control de movilización*. El Estado establecerá los mecanismos de control a la movilización de los productos primarios obtenidos del bosque natural.

Artículo 24. *Tasa compensatoria*. El aprovechamiento del bosque natural en predio de propiedad del Estado se sujetará al pago de tasas para compensar los costos de mantenimiento de la renovabilidad del recurso. La tasa de aprovechamiento forestal se cobrará por la cantidad o volumen del bosque autorizado y aprovechado en virtud del permiso de aprovechamiento.

Para la definición de los costos o beneficios de que trata el inciso 2° del artículo 338 de la Constitución Política, sobre cuya base debe calcularse la tasa a que se refiere el presente artículo, se aplicará el siguiente sistema y método:

- Una tarifa mínima que será establecida por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial teniendo en cuenta los costos eficientes directos de mantenimiento de la renovabilidad del recurso.

- Un factor regional de ajuste calculado por la autoridad ambiental competente, que incluya variables cuantitativas que reflejen la dinámica de renovabilidad, la presión y costos de extracción y el estado de la población de las especies forestales, conforme a las directrices de cálculo que establezca el Gobierno Nacional. La tarifa de la tasa resultará de multiplicar la tarifa mínima por el factor regional.

Parágrafo. El recaudo de esta tasa se destinará a la protección y renovación del bosque natural, teniendo en cuenta las directrices, lineamientos y/o políticas del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, los cuales serán promulgados en un plazo no

mayor de seis (6) meses. Los recursos serán administrados por las Corporaciones Autónomas Regionales o de Desarrollo Sostenible en concordancia con los planes de gestión ambiental regional.

CAPITULO III

De las plantaciones forestales

Artículo 25. *Plantación forestal*. Entiéndase por plantación forestal el cultivo originado por la intervención directa del hombre.

La plantación forestal será de carácter productor cuando se establece con el propósito de destinarlo al aprovechamiento o cosecha forestal con fin comercial; o de carácter protector cuando se establece con el fin prioritario de generar servicios ambientales o la protección de uno o varios recursos naturales renovables.

Parágrafo 1°. Toda plantación protectora podrá ser objeto de aprovechamiento cuando se garantice su renovabilidad o manejo silvicultural. Su cosecha se realizará conforme a lo dispuesto en el Plan de Establecimiento y Manejo Forestal, PEMF.

Parágrafo 2°. El carácter productor o protector de la plantación se establecerá en el registro de la misma ante la autoridad competente.

Artículo 26. *Dominio*. Son de propiedad de la Nación las plantaciones forestales ubicadas en baldíos y demás terrenos de dominio público, establecidas por las entidades públicas o por los particulares en cumplimiento de las obligaciones de reposición, restitución o compensación del recurso.

Son de propiedad privada las plantaciones forestales establecidas por los particulares en predios o terrenos de propiedad privada. Asimismo, son de propiedad privada las plantaciones hechas por el Estado, en tierras de particulares, en actividades de fomento.

La propiedad de las plantaciones forestales que se realicen por el Estado con participación de agentes privados quedará sujeta a lo establecido en los respectivos contratos que se suscriban.

Son de propiedad colectiva las plantaciones forestales ubicadas en las tierras comunales de los grupos étnicos, en tierras de los resguardos indígenas y en las zonas de reserva campesina.

Artículo 27. *Establecimiento y aprovechamiento*. Toda plantación forestal productora será objeto de establecimiento y aprovechamiento directo o indirecto sin perjuicio de los derechos legítimamente adquiridos por particulares salvo que su titular quiera darle otra destinación de conformidad con la ley. Si el Estado por motivos de utilidad pública e interés social requiere disponer de las áreas cultivadas, se procederá de conformidad con lo previsto en la Constitución y la ley en materia de expropiación garantizando el debido proceso a los afectados.

Artículo 28. *Caminos o carretables forestales*. Los caminos o carretables forestales necesarios para adelantar el aprovechamiento forestal de las plantaciones forestales, se consideran parte integral del proyecto forestal, y no estarán sometidos a permisos o requisitos adicionales distintos a los previstos en la presente ley.

En el evento de que con ocasión de la construcción de un camino o carretable forestal se tenga que ocupar temporalmente un cauce natural o afectar un área de bosque natural, la autoridad ambiental competente concertará con el interesado una solución técnica, económica, social y ambientalmente procedente, que permita mitigar los posibles impactos ambientales que se puedan causar al cauce o al área de bosque natural afectada.

Artículo 29. *Registro*. Toda plantación forestal productora deberá registrarse ante la entidad que el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural designe, quien a su vez enviará copia del registro a la autoridad ambiental de la jurisdicción respectiva.

Para el registro de la plantación forestal productora se requiere la siguiente información:

- a) Nombre e identificación del titular del cultivo forestal;
- b) Acreditación de la propiedad o tenencia del predio;
- c) Ubicación de la plantación;
- d) Área del cultivo y especies plantadas;
- e) Año de establecimiento.

Parágrafo. Cuando se trate de una plantación forestal con fines de protección esta deberá registrarse ante la respectiva autoridad ambiental regional, presentando además de la información señalada en el presente artículo el respectivo Plan de Establecimiento y Manejo Forestal, PEMF.

Artículo 30. *Plan de Establecimiento y Manejo Forestal.* Toda plantación forestal que se establezca con financiación total o parcial de recursos estatales, créditos internacionales canalizados por entidades públicas, cooperación técnica internacional, financiación por la venta de servicios ambientales en el marco de un acuerdo multilateral, las que apliquen para el otorgamiento del Certificado de Incentivo Forestal (CIF), o aquellas que se establezcan en predios de propiedad del Estado, deberá elaborar y obtener la aprobación del Plan de Establecimiento y Manejo Forestal por parte de la autoridad competente, de acuerdo con las reglamentaciones existentes o que se expidan para el efecto.

Parágrafo 1°. Cuando las Corporaciones Autónomas Regionales o de Desarrollo Sostenible actúen como ejecutores deberán elaborar el Plan de Establecimiento y Manejo Forestal, el cual será aprobado por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.

Parágrafo 2°. El Plan de Establecimiento y Manejo Forestal deberá ser elaborado por ingenieros forestales o profesionales afines con especialización en silvicultura.

Parágrafo 3°. La cosecha de las plantaciones a que se refiere el presente artículo se realizará conforme a lo dispuesto en el Plan de Establecimiento y Manejo Forestal.

Artículo 31. *Libre aprovechamiento y movilización.* Para el establecimiento y aprovechamiento de las plantaciones forestales y la movilización de sus productos no se requiere permiso, autorización, ni salvoconducto.

Parágrafo 1°. Cuando se trate de una plantación forestal protectora, el titular está en la obligación de informar a la autoridad ambiental respectiva el inicio de dicho aprovechamiento.

Parágrafo 2°. Las plantaciones forestales establecidas con anterioridad a la vigencia de la presente ley, en terrenos de propiedad privada que se encuentren en áreas que hayan sido declaradas como Áreas Forestales Protectoras o que se declaren como Áreas Forestales de Protección, podrán ser objeto de aprovechamiento o de venta de servicios ambientales.

Parágrafo 3°. Para la movilización de material vegetal o germoplasma destinado al establecimiento de plantaciones forestales no se requerirá permiso.

Artículo 32. *Reporte de volumen.* Toda persona natural o jurídica que realice aprovechamiento y/o movilización de productos forestales derivados de plantaciones forestales deberá reportar a la entidad competente el volumen de la madera producida y movilizada.

Artículo 33. *Silvicultura urbana.* Las áreas y recursos forestales al interior de los perímetros urbanos municipales y/o distritales tendrán un tratamiento especial para su administración, información, manejo, aprovechamiento y conservación por parte de las autoridades ambientales competentes, de conformidad al reglamento que expidan conjuntamente los Ministerios de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y Agricultura y Desarrollo Rural en coordinación con las entidades competentes del nivel nacional, regional y local.

CAPITULO IV

De la producción industrial

Artículo 34. *Desarrollo industrial.* El Estado promoverá el desarrollo y modernización del sector forestal para aumentar la competitividad de la industria maderera. Para el efecto apoyará la modernización industrial atendiendo los principios del desarrollo sostenible.

Artículo 35. *Producción y manejo.* La producción de bienes forestales a partir de materias primas provenientes de bosques naturales se realizará mediante el manejo sostenible de las áreas que sean declaradas productivas.

En el Plan Nacional de Desarrollo se integrará el manejo sostenible de los bosques a la economía nacional, en bien de quienes dependen de los recursos, de la sociedad en general y de los mercados.

Artículo 36. *Garantía a la inversión.* Para dar seguridad forestal a las inversiones, el Estado no modificará los contratos celebrados o que se celebren durante los veinte (20) años siguientes, excepto en los casos específicos acordados con el inversionista y en eventos excepcionales determinados por circunstancias imprevistas o desconocidas.

En el caso de modificación de la legislación forestal, se dejarán a salvo los derechos adquiridos por los inversionistas con fundamento en la legislación vigente en el momento de suscribir los convenios y contratos que dieron lugar a la inversión, sin perjuicio de que puedan acogerse a todo lo que les sea favorable en la nueva ley.

Parágrafo. Ampliase a un término de treinta (30) años el período máximo establecido para los contratos de arrendamiento, mutuo, comodato, uso y usufructo de bienes muebles e inmuebles con destinación forestal.

TITULO III

FINANCIACION, ESTIMULOS, INCENTIVOS, EXENCIONES Y GARANTIAS

CAPITULO I

De la financiación del desarrollo forestal y de la exoneración a las importaciones

Artículo 37. *De la vigencia de los incentivos.* Los incentivos relacionados con la actividad forestal en aspectos como la investigación, el establecimiento, el manejo y el aprovechamiento de plantaciones, la ordenación, el manejo y el uso sostenible de bosque natural, que a la fecha de la expedición de la presente ley se encuentren vigentes, o que sean propuestos, de acuerdo a las características de la actividad a la cual van dirigidos, tendrán como mínimo una vigencia de 30 años, o en su defecto un objetivo y meta fija, que permitan levantar el mecanismo con el cumplimiento de los logros. En este sentido, el Estado priorizará las áreas objeto para la aplicación de estos instrumentos.

Artículo 38. *De la renta gravable.* Los ingresos directos que reciban los beneficiarios por el pago de los incentivos forestales, no constituyen renta gravable, por conformar un reconocimiento por parte del Estado de los beneficios ambientales y sociales que originan los ecosistemas forestales, sean estos naturales o establecidos.

Artículo 39. *De las áreas forestales en desarrollo.* Las áreas forestales en desarrollo que estén cubiertas con los incentivos creados por el Estado para la actividad o que se encuentren definidas en un Plan de Establecimiento y Manejo Forestal o en Planes de Ordenación y Manejo Sostenible, en ejecución, registrado y aprobado por la autoridad competente, no serán objeto de programas de reforma agraria.

Artículo 40. *Financiamiento de proyectos forestales en baldíos.* El Gobierno Nacional promoverá programas forestales para el establecimiento de plantaciones forestales con fines comerciales en baldíos, para lo cual podrá facultar el empleo de los incentivos forestales existentes

Parágrafo 1°. Para efectos de aplicar los incentivos a los productos forestales provenientes de plantaciones establecidas en baldíos, se establecerá una base de cálculo para separar el componente del activo forestal (capital vuelo) del activo tierra (capital suelo).

Artículo 41. *Incentivos y priorizaciones.* El Estado incentivará tributariamente la conservación y el manejo sostenible de los bosques naturales de propiedad privada; de igual manera dará prioridad a la adjudicación de baldíos a organizaciones de la sociedad civil, con el fin de promover la conservación del bosque natural.

Artículo 42. *Fomento.* El Estado promoverá mediante el otorgamiento de créditos preferenciales de fomento de hasta treinta (30) años, la exportación de todos los productos procedentes de plantaciones forestales y bosques naturales manejados sosteniblemente.

Artículo 43. *Bienes muebles por anticipación.* Cuando se trate de bienes muebles por anticipación, de los que trata el artículo 659 del Código Civil, dichos bienes, podrán ser susceptibles de enajenarse a cualquier título, gravarse, transferirse, o constituirse en propiedad fiduciaria, comodato y usufructo, de manera independiente del bien

inmueble al que se encuentran adheridos, de tal suerte que su transferencia no se tenga que hacer de manera simultánea al inmueble donde están ubicados, y su titularidad siempre puede ser escindida.

Artículo 44. *Titularización de bosques.* La Bolsa Nacional Agropecuaria estructurará un programa de Titularización Forestal como mecanismo financiero del Fondo Forestal Nacional para financiar el desarrollo de proyectos de servicios ambientales, reforestación comercial y modernización industrial de productos forestales.

Artículo 45. *Negociación de títulos valores.* La Empresa Promotora Colombiana de Bosques, Procolbosques, con el apoyo de los Ministerios de Relaciones Exteriores; Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial; de Comercio, Industria y Turismo; de Agricultura y Desarrollo Rural; de Minas y Energía y de la Bolsa Nacional Agropecuaria adelantará los estudios y acciones pertinentes para promover el negocio de Certificados de Reducción de Emisiones y de Titularización de Bosques Naturales y Plantaciones Forestales, con el fin de colocar títulos valores colombianos en las principales Bolsas de Valores del mundo.

Parágrafo 1°. La Empresa Promotora Colombiana de Bosques, Procolbosques, podrá hacer oferta pública de títulos valores en el marco de su objeto social, con sujeción a las normas que para el efecto emita la Superintendencia de Valores.

Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional contará con un (1) año a partir de la fecha de promulgación de la presente ley para emitir la reglamentación pertinente.

Artículo 46. *Fondo Forestal Nacional.* Créase el Fondo Forestal Nacional como una cuenta de la Nación, sin personería jurídica, adscrito al Departamento Nacional de Planeación.

Los proyectos nacionales, regionales y locales de desarrollo forestal enmarcados en la presente ley, debidamente concertados y aprobados por las autoridades competentes, se financiarán a través del Fondo Forestal Nacional.

Parágrafo 1°. Por una sola vez y con el objeto de financiar el Fondo Forestal Nacional el Gobierno Nacional aportará quinientos mil millones de pesos (\$500.000.000.000) con los que operará inicialmente el Fondo Forestal Nacional.

Parágrafo 2°. El manejo de los recursos del Fondo Forestal Nacional tendrá carácter rotatorio, por lo cual, financiará planes, programas y proyectos bajo mecanismos financieros que garanticen el retorno del capital al Fondo Forestal Nacional.

Parágrafo 3°. Para financiar el Fondo Forestal Nacional el Gobierno Nacional dispondrá de recursos provenientes de:

1. El uno por ciento (1%) de los presupuestos aprobados para la ejecución de proyectos de construcción y mantenimiento de infraestructura.

2. El cinco por mil (5 x 1.000) del valor anual facturado por las empresas generadoras de energía eléctrica en plantas térmicas y eólicas.

3. El cinco por mil (5 x 1.000) del valor anual facturado por las empresas de acueducto por metro cúbico de agua.

4. El cinco por mil (5 x 1.000) del valor anual facturado por las empresas comercializadoras de combustibles fósiles.

5. Las donaciones y aportes que hagan organismos nacionales o internacionales, privados o públicos, de cooperación técnica internacional y organismos multilaterales de crédito y fomento.

6. Los recursos de empréstitos internos y externos que gestione el Gobierno Nacional para apoyar las acciones previstas en la presente ley.

7. Un dos por ciento (2%) del IVA facturado por los productos forestales transados en el mercado nacional.

8. El valor recaudado por las tasas de aprovechamiento forestal.

9. Los rendimientos financieros de sus inversiones, el reintegro de los créditos otorgados y los intereses cobrados por los mismos.

10. El producto de los presupuestos para reforestación compensatoria contemplados en los Planes de Manejo Ambiental aprobados por el Ministerio del Medio Ambiente.

Artículo 47. *Meta mínima anual.* Para garantizar el suministro de materias primas y servicios ambientales el Gobierno Nacional destinará una partida anual mínima equivalente al costo actualizado de reforestación y manejo de cien mil (100.000) hectáreas.

Artículo 48. *De los créditos puente.* La Comisión Nacional de Crédito Agropecuario y el Fondo para el Financiamiento del Sector Agropecuario, Finagro, revisarán y ajustarán la reglamentación relacionada con los costos de capital, a fin de facilitar líneas de crédito puente para pequeños reforestadores hasta por el cincuenta por ciento (50%) del valor del CIF, de manera que dicho monto pueda ser reembolsado por Finagro de la cuenta respectiva.

Artículo 49. *Exoneraciones.* Exonérase del pago de aranceles, del pago del Impuesto al Valor Agregado, IVA, tasas portuarias, recargos, depósitos previos y consignaciones, así como de cualquier otro gravamen a las importaciones que realicen los productores y empresas rurales, industriales o agroindustriales e instituciones dedicadas a la investigación forestal, reforestación comercial, explotación o industrialización de materias primas forestales de producción nacional, de los siguientes bienes contemplados en proyectos previamente aprobados por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural:

1. Maquinaria, vehículos, equipos e implementos, de tecnología de última generación, para uso exclusivo de la prevención y combate de incendios forestales.

2. Maquinarias, tractores, equipos, de tecnología de última generación, necesarios para la producción, manejo y aprovechamiento forestal sostenible, incluidos equipos de riego para viveros, así como los respectivos accesorios y repuestos.

3. Equipos y maquinarias industriales, de tecnología de última generación, así como sus accesorios y repuestos, para uso exclusivo en el procesamiento e industrialización de la madera.

4. Equipos, accesorios, repuestos, publicaciones y demás elementos y equipos de última tecnología para el desarrollo y apoyo a los planes de investigación forestal básica y aplicada.

Parágrafo. Serán también beneficiarios de las exenciones previstas en materia forestal por el Gobierno Nacional, los suscriptores de títulos de participación o mixtos, emitidos en desarrollo de procesos de titularización, cuando el subyacente sea una de las plantaciones de que trata la presente ley, siempre y cuando se incorpore en el respectivo Prospecto de Colocación y en el Reglamento de Emisión que los recursos provenientes de la Colocación de los Títulos se destinarán al establecimiento de nuevas hectáreas del cultivo de que se trate, siempre y cuando sea de carácter forestal.

Artículo 50. *De los bancos de maquinaria.* Con el fin de modernizar y generar capacidad tecnológica, como elemento fundamental de competitividad, el Estado establecerá los instrumentos y/o mecanismos que permitan conformar bancos de maquinaria forestal.

Artículo 51. *Reglamentación de las franquicias.* El otorgamiento de las anteriores franquicias será reglamentado por el Gobierno Nacional.

Artículo 52. *Prohibición.* Los activos fijos que sean importados con la exoneración fiscal de que trata esta ley, no podrán ser transferidos ni cedidos a terceros, a ningún título, por el plazo de diez (10) años.

Artículo 53. *Del Certificado de Incentivo Forestal para Plantaciones Forestales con Fines Protectores.* Créase el Certificado de Incentivo Forestal para Plantaciones Protectoras, CIFPP, como un instrumento económico, mixto, directo, administrado por la autoridad competente para el manejo y administración de los recursos naturales renovables y del medio ambiente, el cual da derecho al beneficiario a acceder en los términos que el reglamento plantee a los recursos económicos, insumos y la asistencia que el Estado determine.

El instrumento orientará y canalizará la inversión del Estado a la recuperación y restauración de áreas forestales protectoras y de ecosistemas estratégicos locales que garanticen la recarga, regulación y suministro hídrico. Por lo tanto, la financiación de este incentivo tendrá entre otras fuentes un porcentaje por el uso del agua.

Artículo 54. *Del financiamiento del Certificado de Incentivo Forestal para Plantaciones Forestales con Fines Protectores, CIFPP.* Conformarán parte de las fuentes de financiamiento del CIFPP:

1. Las partidas asignadas anualmente en el Presupuesto General de la Nación, o de las entidades descentralizadas.
2. El valor total de las compensaciones forestales que se generen por el otorgamiento de licencias ambientales.
3. Los que a cualquier título le transfiera las personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras.
4. Los aportes que hagan las entidades de cooperación internacional y los organismos multilaterales de crédito y fomento.
5. El producto de empréstitos internos y externos.
6. El Valor de las multas, cláusulas penales, e indemnizaciones a cargo de los beneficiarios del CIFPP que incumplan las obligaciones derivadas de los planes de establecimiento y manejo y de los respectivos contratos de cumplimiento.

Artículo 55. *De los costos unitarios.* Para la aplicación real de los incentivos que trata esta ley, y en el marco de los principios de transparencia, economía, y responsabilidad, el Estado establecerá, cuando sea el caso, los costos unitarios que regirán para el otorgamiento de dichos incentivos. Anualmente, por medio de acto administrativo los componentes relacionados con mano de obra o similares se ajustarán con base en el Índice de Precios al Consumidor (IPC) y los insumos a su vez, por medio del índice de precios al productor. Dichos costos podrán variar regionalmente, atendiendo las particularidades locales.

Artículo 56. *De la racionalidad de los procesos.* En la formulación y ejecución de programas y/o proyectos de forestación y/o reforestación, independiente de la fuente de financiamiento, con el fin de racionalizar financieramente dichos procesos, sobre los esquemas de financiación y/o matrices de costos unitarios, las labores de sensibilización, organización comunitaria, asistencia técnica y sus costos de transacción no podrán ser superiores al veinte por ciento (20%) de los costos totales de las labores de establecimiento y/o manejo de las plantaciones.

Artículo 57. *Deducción por inversiones en nuevas áreas de ordenación, manejo y uso sostenible de bosque natural.* Las personas naturales o jurídicas que realicen directamente inversiones en nuevas áreas de ordenación, manejo y uso sostenible de bosque natural tendrán derecho a deducir anualmente de su renta el valor de dichas inversiones que haya realizado en el respectivo año gravable.

La deducción anterior se extenderá también a las personas naturales o jurídicas que efectúen inversiones en empresas especializadas en la actividad. La deducción de que trata este artículo, no podrá exceder el diez por ciento (10%) de la renta líquida del contribuyente que realice la inversión.

Artículo 58. *Sobre rentas exentas.* Son rentas exentas las provenientes del aprovechamiento de nuevas áreas de ordenación, manejo y uso sostenible de bosque natural según aprobación que para tal efecto expida la Corporación Autónoma Regional o de Desarrollo Sostenible o la entidad competente.

En las mismas condiciones, gozarán de la exención los contribuyentes que a partir de la fecha de entrada en vigencia de la presente ley realicen inversiones en nuevos aserríos vinculados directamente al aprovechamiento a que se refiere este numeral.

Artículo 59. *Descuento tributario por ordenación, manejo y uso sostenible de bosque natural.* Los contribuyentes del impuesto sobre la renta obligados a presentar declaración de renta dentro del país, que entren en nuevos procesos de ordenación, manejo y uso sostenible de bosque natural tienen derecho a descontar del monto del impuesto sobre la renta hasta el treinta por ciento (30%) de la inversión certificada por las Corporaciones Autónomas Regionales o la Autoridad Ambiental competente, siempre que no exceda del veinte por ciento (20%) del impuesto básico de renta determinada por el respectivo año o período gravable”.

TITULO IV OTRAS DISPOSICIONES CAPITULO I

De la Protección y Sanidad Forestal

Artículo 60. *Plan Nacional de Prevención, Control de Incendios Forestales y Restauración de Areas Afectadas.* Adóptase el Plan Nacional de Prevención, control de Incendios Forestales y Restauración de Areas Afectadas, de acuerdo con los principios básicos y el plan estratégico que lo define.

Corresponde a la Comisión Nacional Asesora para la prevención y mitigación de Incendios Forestales del Sistema Nacional para la Prevención y Atención de Desastres, coordinar la puesta en marcha del Plan Nacional de Prevención, Control de Incendios Forestales y restauración de Areas Afectadas, con las Autoridades Ambientales Regionales y locales.

Artículo 61. *Obligaciones en materia de incendios forestales.* Los propietarios, poseedores y tenedores de predios están obligados a colaborar con las medidas que se determinen para prevenir y controlar los incendios forestales, permitir el tránsito de personal que actúe en el control, a cumplir las disposiciones que determine en tal sentido la autoridad respectiva y a prestar la colaboración oportuna, así como los elementos que estén a su alcance para extinguirlos. Igualmente, toda persona está obligada a comunicar inmediatamente la existencia de un incendio forestal a la autoridad más próxima.

Artículo 62. *Programa Nacional de Prevención y Control de Plagas y Enfermedades Forestales.* El Gobierno Nacional, a través de los Ministerios de Agricultura y Desarrollo Rural y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, y de las entidades adscritas y vinculadas, deberá estructurar y poner en marcha un Programa Nacional de Prevención y Control de Plagas y Enfermedades Forestales que incluya un sistema permanente de diagnóstico, evaluación y alerta temprana de plagas y enfermedades, así como de la condición fitosanitaria de las áreas forestales.

Artículo 63. *Monitoreo e informes.* Toda persona natural o jurídica responsable de las actividades forestales de plantaciones, manejo, producción y comercialización de material vegetal está obligada a monitorear e informar a la autoridad competente de los eventos naturales, fitosanitarios que afecten su actividad.

Artículo 64. *Tratamiento de plantaciones.* Toda plantación de carácter público o privado, con focos de plagas o enfermedades que amenacen la sanidad de las plantaciones cercanas, debe ser tratada por su propietario. En los casos estrictamente necesarios, la entidad encargada del control sanitario vegetal o forestal podrá aplicar la corta sanitaria.

Artículo 65. *Control biológico.* El empleo de agentes vivos importados para el control biológico de plagas y enfermedades presentes en plantaciones forestales, sólo podrá ser autorizado por la autoridad competente de acuerdo con los requisitos, procedimientos y disposiciones legales que existan sobre la materia.

CAPITULO II

De la información forestal

Artículo 66. *Sistema Nacional de Información Forestal.* El Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales, Ideam, en coordinación con las entidades del orden nacional y regional definirá e implementará la estructura y operación del Sistema Nacional de Información Forestal, el cual integra, registra, organiza, y actualiza la información relacionada con el tema forestal.

Parágrafo. Las entidades públicas o privadas que capturen o generen información forestal están obligadas a suministrar la información requerida, para evaluar y determinar el estado anual de los recursos forestales.

Artículo 67. *Mecanismos y medios.* El Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales, IDEAM, en coordinación con las entidades competentes nacionales, regionales y locales, establecerá los mecanismos y medios que permitan desarrollar el servicio de información forestal.

Parágrafo. Anualmente se elaborará, publicará y divulgará un informe consolidado de las estadísticas forestales a nivel nacional y regional.

Artículo 68. *Inventario forestal nacional.* El Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales, Ideam, es el responsable de la ejecución y actualización del Inventario Forestal Nacional, con base en los lineamientos que fije el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial en coordinación con el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural y las Corporaciones Autónomas Regionales y de Desarrollo Sostenible.

CAPITULO III

Acuerdos intersectoriales

Artículo 69. *Acuerdos intersectoriales.* Los Acuerdos Intersectoriales que se celebren para preservar o aprovechar los recursos forestales, deberán identificar los pormenores respecto a los procesos empleados para tomar decisiones sobre el uso de la tierra y, por lo tanto, involucrarán el interés general.

Artículo 70. *Acuerdo intersectorial sobre Procolbosques.* A través de un Acuerdo Intersectorial sobre Medio Ambiente y Producción Forestal, se delimitará la acción de la Empresa Promotora Colombiana de Bosques, Procolbosques, en su calidad de organismo responsable de la promoción y fomento con los Ministerios del Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, Agricultura y Desarrollo Rural, Comercio Exterior, Industria y Turismo y Minas y Energía; se identificarán los intereses y las decisiones regionales sobre el uso de la tierra y los aspectos donde la responsabilidad de los Ministerios y del Instituto Colombiano de Desarrollo Rural, Incoder serán debidamente definidos.

CAPITULO IV

Servicios ambientales y otros beneficios económicos

Artículo 71. *Servicios ambientales.* Para los efectos pertinentes se definen los servicios ambientales como los beneficios que brindan el bosque natural y las plantaciones forestales que inciden directamente en la protección, recuperación y mejoramiento del medio ambiente. Ellos son especialmente los siguientes:

1. La mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero en el marco del Convenio de Cambio Climático: (fijación, reducción, secuestro, almacenamiento y absorción).
2. La regulación, mejoramiento y conservación de la calidad del agua.
3. La protección y recuperación de los suelos.
4. La protección de la biodiversidad (para conservarla y hacer de ella un uso sostenible, científico y farmacéutico, de investigación y mejoramiento genético) y la protección de los ecosistemas.
5. El paisajismo con sus formas de vida y belleza escénica natural para fines turísticos y científicos.

Artículo 72. *Aprovechamiento previo por excepción.* En áreas objeto de exploración y/o explotación de hidrocarburos, de minerales a cielo abierto, la construcción de represas para desarrollos energéticos, acueductos, distritos de riego y la construcción de infraestructura, el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial autorizará el aprovechamiento previo de los bosques naturales, exigirá la extracción de las masas forestales residuales y advertirá a los inversionistas forestales sobre las acciones de desarrollo proyectadas en cada región.

Artículo 73. *Derechos por uso.* El uso del bosque causa derechos que el Ejecutivo tendrá en cuenta, por lo que establecerá tasas, derechos y contribuciones por el uso de los recursos forestales. Los beneficiarios directos o indirectos del recurso deberán pagar por el uso de bosques naturales.

CAPITULO V

Capacitación, divulgación, educación y participación comunitaria

Artículo 74. *Capacitación.* Para la estabilidad del empleo y el desarrollo de las industrias forestales se fortalecerá la capacitación de la fuerza de trabajo en todas las áreas del conocimiento de los bosques y su cultura. El Gobierno Nacional, las empresas y las instituciones de capacitación y formación, contribuirán a satisfacer esta necesidad.

Artículo 75. *Divulgación, educación y participación comunitaria.* El Estado promoverá conjuntamente con los organismos públicos y privados competentes la planificación y ejecución de programas de divulgación, con el objeto de suministrar a la sociedad información acerca de la investigación, la ecología forestal, el manejo de los bosques, la conservación de las áreas forestales, la cultura y los valores del bosque.

Promoverá además procesos locales de participación comunitaria y de economía solidaria para que la comunidad se comprometa con los procesos productivos y de toma de decisiones acerca del uso de la tierra y la conservación de los bosques.

CAPITULO VI

De la investigación forestal

Artículo 76. *Plan Nacional de Investigación Forestal.* El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, y del Departamento Nacional de Planeación, en coordinación con Colciencias, las Universidades y los Organismos de Investigación Forestal estructurará en un plazo máximo de dos (2) años, un Plan Nacional de Investigación Forestal de treinta (30) años, tendiente a asegurar la conformación de paquetes tecnológicos de productos y especies promisorias para satisfacer las necesidades y requerimientos de los mercados nacionales e internacionales.

Parágrafo. El Plan Nacional de Investigación Forestal, se ejecutará a través de Grupos y Líneas de Investigación que operacionalizarán los Centros de Investigación y Desarrollo Tecnológico, los Consejos Regionales o Departamentales de Ciencia y Tecnología, y las Universidades con programas de Ingeniería Forestal, Administración Ambiental, Ciencias Forestales o Afines.

Artículo 77. *Orientación.* La investigación forestal se orientará de acuerdo al Plan Nacional de Investigación Forestal para el desarrollo y transferencia de tecnología, para enriquecer el conocimiento sobre ecosistemas forestales; diversidad biológica; importancia cultural; evaluación y valoración de los recursos; aprovechamiento e industria forestal; prevención y control de incendios y protección de áreas forestales; técnicas silviculturales; desarrollo tecnológico de los productos forestales; mejoramiento genético y aspectos económicos relacionados con el mercado, rendimientos, incentivos, productividad y competitividad y los demás aspectos que promuevan y apoyen el desarrollo forestal de la Nación.

Parágrafo 1°. El Gobierno Nacional delegará periódicamente en las Universidades que cuenten con Programas de Ingeniería Forestal y/o Administración Ambiental debidamente acreditados, la revisión y actualización del Plan Nacional de Investigación Forestal.

Artículo 78. *Recursos para la investigación.* Los recursos asignados por el Estado para apoyar la investigación forestal se manejarán a través del Fondo Forestal Nacional en cuenta especial para financiar el Plan Nacional de Investigación Forestal.

Parágrafo. Del Fondo Nacional Forestal, creado por medio de la presente ley, destínase mínimo el uno por ciento (1%) de su presupuesto para contribuir a la financiación de líneas y proyectos de investigación forestal.

CAPITULO VII

De las competencias y de la organización institucional

Artículo 79. *Institucionalidad operativa.* Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente Ley, el Ejecutivo creará la institucionalidad operativa necesaria para el desarrollo de la presente ley. Mientras Entre en funcionamiento la Empresa Promotora Colombiana de Bosques, Procolbosques, el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural asumirá, entre otras, las siguientes funciones:

1. Preparar las normas reglamentarias de la presente ley.
2. Elaborar el Programa Nacional Forestal para orientar las inversiones públicas y privadas en reforestación comercial, manejo sostenible de los bosques naturales que se declaren productores, desarrollo y modernización de la industria forestal y orientación del comercio de productos forestales.

3. Apoyar la ejecución de los programas y proyectos que conformen el Programa Nacional Forestal.

4. Compilar, mantener actualizada y divulgar la información de mercados y comercialización de productos forestales en el ámbito nacional e internacional.

5. Suscribir convenios y contratos con organismos públicos o privados, de carácter nacional o internacional, con el objeto de mantener actualizado el banco de datos sobre oferta y demanda de productos forestales y la información tecnológica que requiera el sector forestal productivo.

6. Elaborar el reglamento sobre las modalidades de financiación y las condiciones para el otorgamiento de créditos destinados a la reforestación comercial y al desarrollo industrial forestal.

7. A través de instituciones especializadas, públicas o privadas, efectuar el seguimiento de los planes de reforestación con fines industriales que se adelanten con recursos del Estado.

8. Previa verificación del avance de los proyectos, expedir la certificación de la inversión en nuevas plantaciones forestales para efectos de que el contribuyente pueda acceder a los incentivos.

9. Sin perjuicio de las funciones de otras entidades públicas, recomendar la expedición de normas legales para la prevención y control de plagas y enfermedades forestales y para la comercialización, tráfico y producción de la base genética forestal.

10. Identificar proyectos de mejoramiento climático y fomentar la comercialización de Certificados de Reducción de Emisiones.

11. Participar y colaborar en las negociaciones internacionales que en relación con las funciones del bosque y los bienes y servicios forestales, adelanten los Ministerios de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial y Comercio e Industria, Relaciones Exteriores y otras organizaciones del Estado autorizadas para el efecto.

12. En convenio con el Incode, propender por la certificación forestal y apoyar la comercialización de productos forestales certificados.

13. Observar los convenios internacionales suscritos por Colombia y colaborar en las acciones que se deriven de los mismos.

14. Las demás que le sean delegadas o contratadas.

TITULO V

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 80. *Facultad reglamentaria.* El Gobierno Nacional creará, formulará, establecerá, estructurará, promoverá y/o reglamentará

los artículos 4°, 5°, 6°, 7°, 8°, 9°, 20, 34, 46, 47, 51, 52, 54, 56, 69, 74 y 77.

Artículo 81. *Medidas preventivas y sancionatorias.* El desconocimiento de lo dispuesto en la presente ley dará lugar a la imposición de las medidas preventivas y sancionatorias establecidas señaladas en las normas legales vigentes, sin perjuicio de las sanciones de tipo penal y civil a que haya lugar.

Artículo 82. *Promulgación y divulgación.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Julio Alberto Manzur Abdala, Ponente Coordinador.

Miguel Alfonso de la Espriella Burgos, Rosemberg Pabón Pabón, Humberto de Jesús Builes Correa, Ponentes.

CONTENIDO

Gaceta número 592 - Martes 5 de octubre de 2004

SENADO DE LA REPUBLICA

Págs.

PROYECTOS DE LEY

Proyecto de ley número 136 de 2004 Senado, por medio de la cual se modifica el Decreto-ley 254 de 2000, sobre procedimiento de liquidación de entidades públicas de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional y se dictan otras disposiciones. 1

PONENCIAS

Informe de ponencia, Pliego de modificaciones y Texto propuesto para primer debate a los Proyectos de ley números 92 de 2004, 108 de 2004, 124 de 2004, 125 de 2004, 132 de 2004 Senado (acumulados), por medio de la cual se establecen normas sobre los sistemas integrados de servicio público de transporte masivo terrestre de pasajeros. 6

TEXTOS PROPUESTOS

Texto propuesto para considerar en primer debate a los Proyectos acumulados de ley números 25 de 2004 y 80 de 2004 Senado, por la cual se expide la Ley General Forestal. 16