



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XIV - Nº 808

Bogotá, D. C., martes 15 de noviembre de 2005

EDICION DE 8 PAGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

PONENCIAS

**PONENCIA UNIFICADA PARA PRIMER DEBATE
A LOS PROYECTOS DE LEY NUMEROS 018 DE 2005 Y 090
DE 2005 SENADO Y PROYECTO DE LEY NUMERO 077
DE 2005 CAMARA**

por medio de la cual se autoriza la prestación del servicio de transporte público terrestre alternativo y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., noviembre 8 de 2005

Doctora

SANDRA OVALLE GARCIA

Secretaria General

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Senado de la República

E. S. D.

Referencia. Ponencia Unificada Proyectos de ley números 018 y 090 de 2005, Senado de la República y Proyecto de ley número 077 de 2005 de Cámara.

Señora Secretaria:

Cumplo con el honroso deber constitucional de presentar ponencia para primer debate respecto de los proyectos de la referencia, los cuales me han sido asignados por la Mesa Directiva de la Comisión, en los siguientes términos:

Antecedentes

El pasado veinte de julio, los honorables Representantes Pedro Nelson Pardo y Miguel Angel Rangel se dignaron presentar ante la Secretaría General del honorable Senado de la República el proyecto de ley, *por medio de la cual se autoriza la prestación del servicio de transporte público terrestre alternativo y se dictan otras disposiciones.*

Siguiendo su trámite Legislativo, el proyecto por competencia es remitido a la Comisión Sexta Constitucional del Senado de la República y la doctora Sandra Ovalle García, Secretaria de la Comisión, me comunica que he sido honrosamente designado ponente del proyecto en comento.

La iniciativa de los representantes a la Cámara, es de veinticinco artículos, los cuales pretenden convertirse en ley de la República, al autorizar la presentación del servicio público alternativo en las modalidades de tricimóvil, tricitrailer, mototrailer, mototaxi y

motocarro, variables del sistema de movilidad de personas, no solo en grandes urbes, sino que este sistema está haciendo presencia en veredas, corregimientos, municipios y capitales de departamento, razón por la cual el Legislador debe abordar, conocer y pronunciarse sobre una fenomenología social, laboral, comercial e industrial.

Posteriormente, el pasado 1° de septiembre, el señor Ministro de Transporte, doctor Carlos Uriel Gallego Henao y una serie de Congresistas han radicado otro proyecto de ley, en similar sentido, ante la Secretaría General del honorable Senado, el cual pretende como lo dice el título “Regular el servicio público de transporte en motocarro y tricimóvil y se dictan otras disposiciones”.

En la misma forma el día 11 de agosto del año en curso la honorable Senadora de la República Carlina Rodríguez Rodríguez presenta otro proyecto de ley de similares características “por la cual se regula la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos de tres ruedas” en la Secretaría General de la honorable Cámara de Representantes.

Sin lugar a dudas, la naturaleza del tema, ha concitado intereses no solo de Congresistas, sino que el propio Gobierno Nacional es consciente de la importancia y necesidad de regular por vía legislativa, un tema que es fundamental en la vida cotidiana de las ciudades, toda vez que la presencia de esta modalidad de transporte alternativo ha permeado tanto a la sociedad, como a la economía, la industria y el sector laboral del país y ha encontrado en estos medios de transporte una solución al problema del desempleo y es una respuesta individual o agremiada para salirle al paso a las difíciles circunstancias económicas, laborales y de movilidad económica en las ciudades y campos del país.

Por ello, desde ya anunciamos nuestra ponencia favorable a los tres proyectos, los cuales se fusionarán, para extraer lo mejor de ellos y complementar la iniciativa, con las modestas luces y aportaciones de nuestra experiencia, vivencias y conocimientos.

Obvio, la ponencia unificada lo será desde el título, puesto que si bien los proyectos no se oponen, no se yuxtaponen, no es menos cierto que cada uno contiene elementos y conceptos valiosos para dotar al país de una Legislación acorde con las realidades nacionales.

Realidad social

No es un hecho oculto el ver y saber que las ciudades, pueblos y veredas del país suplen su sistema de transporte mediante la alternativa

de las motos y sistemas no convencionales de transporte, que en la mayoría de los casos no tiene regulación ni control.

En las ciudades intermedias ha crecido la informalidad de la locomoción. Y los medios de transporte pequeños se imponen en las grandes ciudades, donde los trancones, tacos o congestiones vehiculares dificultan y limitan la agilidad de movilización, razón por la cual en forma lenta e imperceptible ha aparecido un fenómeno social, cultural, laboral y de movilidad que da respuesta a esas falencias cotidianas.

El desempleo, uno de los mayores flagelos de nuestra patria, en muchas oportunidades es apaciguado o mitigado con alternativa de poder movilizar a vecinos, transeúntes o ciudadanos que no pueden contar con los recursos suficientes para pagar expresos y se ven precisados a prestar sus servicios en condiciones decorosas y reglamentarias, no solo como un medio de subsistencia, sino como una contribución al mantenimiento de sus vehículos. Muchos son los ciudadanos que avocados por el desempleo encuentran una alternativa decorosa para suplir sus necesidades básicas y ni el Estado, ni el actual Gobierno y mucho menos el Congreso, pueden ser ajenos a estas realidades sociales.

No se nos escapa al entendimiento, que la industria nacional se verá beneficiada con la normalización de este tipo de transporte alternativo, lo cual no implica la vulneración del derecho de los transportadores (taxis, colectivos, buses, etc.) puesto que en una sociedad de libre mercado, es el cliente o usuario el que determina y precisa qué tipo de bien o de servicio requiere, por sus condiciones, calidad, comodidad, seguridad, salubridad, etc., luego mal puede decirse que se cometen actos de injusticia contra otro sector del transporte, por atender y reconocer una realidad social.

El proyecto es corto, toda vez que no habla de las condiciones laborales y de seguridad social de los conductores de este tipo de vehículos, ni mucho menos de los factores salariales que inciden en la prestación del servicio.

Pensamos que se pueden agremiar o asociar no solamente por seccionales sino que en un futuro se puede hablar de una confederación de los servidores de transporte público alternativo de pasajeros, lo cual es más un tema y trabajo de los interesados que de la naturaleza y esencia del presente proyecto.

Solo me resta señores Senadores, reconocer la importancia y trascendencia de las iniciativas, tanto las de origen Congresional, como la presentada por el señor Ministro, que enhorabuena han reivindicado una actividad informal, una actividad en crecimiento y es deber del Legislativo, atender y responder normativamente esos acontecimientos socio económicos.

En esta forma y con toda cordialidad presento ponencia favorable a los presentes proyectos de ley acumulados.

Atentamente,

Alvaro Sánchez Ortega,
Senador de la República.

**PLIEGO DE MODIFICACIONES
A LOS PROYECTOS DE LEY (ACUMULADOS) NUMEROS
018 DE 2005, Y 090 DE 2005 SENADO DE LA REPUBLICA
Y 077 DE 2005 CAMARA DE REPRESENTANTES**

*por la cual se regula el sistema público de transporte
en las modalidades de tricimóvil, bicitrailer, mototrailer,
mototaxi y motacarro y se dictan otras disposiciones.*

Hemos tomado este título porque se nos hizo el más completo y porque acoge todos los tipos de modalidad a los cuales se refieren los citados proyectos.

Básicamente tomamos como modelo el Proyecto de ley número 090 de 2005 del Senado de la República, presentado por el señor Ministro de Transporte y un grupo de congresistas, considerando que es el que más se acomoda a las necesidades actuales del país, lógicamente con las modificaciones que a continuación exponemos:

1. El objeto ha sido tomado de los tres proyectos, pues básicamente ellos se refieren al mismo tema.

2. Las definiciones han sido tomadas igualmente de los proyectos y complementadas entre sí.

3. El ámbito de aplicación y las autoridades igualmente se tomaron de los tres, pero se dejó que su aplicación fuera nacional y no exclusivamente para municipios de menos de sesenta mil habitantes y la autoridad competente para autorizar y controlar la prestación de este servicio serán las Alcaldías Municipales, Distritales o Metropolitanas, o la autoridad en quien estos deleguen tal competencia.

4. El acceso al servicio será establecido por medio del plan de movilidad propuesto en el proyecto del Ministerio de Transporte y su ámbito de operación será municipal, distrital o metropolitano y en distancias cortas intermunicipal cuando las necesidades especiales se den en determinados sitios.

5. El servicio podrá ser prestado, previamente habilitado, como lo dicen los artículos 9° y 10 por empresas, asociaciones o cooperativas constituidas para tal fin y en las cuales los propietarios de los vehículos sean mínimo el sesenta por ciento y que se ajusten a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Los proyectos congresionales tomaban el ochenta por ciento, pero consideramos que es un porcentaje demasiado elevado teniendo en cuenta la situación económica que atraviesa en este momento nuestro país y la vigencia para la prestación será de cinco años. Tomamos este término como un promedio de los tres proyectos.

6. Los artículos 11, 12 y 13 fueron recopilados de los tres proyectos, pero todos hablaban de que la prestación se haría como ya lo dijeron los anteriores artículos 9° y 10 y además con equipos homologados según la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte y la Autoridad Municipal en cada caso y sus tarifas fijadas de acuerdo con el estudio de costos de cada localidad.

7. Los artículos 14 al 20 dejan un término de transición de seis meses, para las ciudades en donde actualmente se esté prestando este servicio, pero permite su autorización llenando una serie de requisitos debidamente expuestos hasta por dos años y básicamente cambia la naturaleza de particular a público en cada vehículo. Igualmente establece las categorías de las licencias de conducción. Aunque se tomó alguna parte de los tres proyectos lo básico fue extraído del proyecto del Ministerio de Transporte.

8. Al transporte de mercancías en motocarro se le dejó un capítulo especial por ser una necesidad apremiante de reglamentar en consideración a su utilización y con el fin de ayudar a la descongestión vehicular en las ciudades por cuanto en este medio de transporte se pueden llevar mercancías de escaso peso, evitando ser transportadas por vehículos de gran capacidad. Artículos 21 al 27.

9. Finalmente las Disposiciones Generales de los artículos 28 al 33 fueron extractadas de los tres proyectos autorizando al Ministerio de Transporte para que dentro de los tres meses siguientes a la expedición de la presente ley sea reglamentada. Y en cuanto al color a pesar de que el proyecto del Ministerio de Transporte hablaba de uno determinado, hemos preferido que sea cada municipalidad la que escoja su color, porque ello le dará un mejor ámbito de clase turístico a las regiones.

En esta forma dejamos rendido nuestro pliego de modificaciones a los tres proyectos presentados.

Cordialmente,

Alvaro Sánchez Ortega,
Senador de la República.

Proposición

Dese primer debate a los Proyectos de ley números 018 de 2005 y 090 de 2005 del Senado de la República y 077 de 2005 de la Cámara de Representantes (unificados), *por la cual se regula el sistema público de transporte en las modalidades de tricimóvil, bicitrailer, mototrailer, mototaxi y motocarro y se establecen otras disposiciones*, junto con el pliego de modificaciones y el texto propuesto, los cuales me permito adjuntar.

Cordialmente,

Alvaro Sánchez Ortega,
Senador de la República.

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE
DE LOS PROYECTOS DE LEY NUMERO 018 DE 2005,
NUMERO 090 DE 2005 SENADO Y NUMERO 077 DE 2005
CAMARA (ACUMULADOS)**

*por la cual se regula el sistema público de transporte
en las modalidades de tricimóvil, bicitrailer, mototrailer,
mototaxi y motocarro y se establecen otras disposiciones.*

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

TITULO I

OBJETO, DEFINICIONES, AMBITO DE APLICACION
Y AUTORIDADES

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto regular la prestación del transporte público terrestre alternativo, a través de la habilitación de empresas de transporte público de pasajeros, en **tricimóvil, bicitrailer, mototrailer, mototaxi y de mercancías en motocarro.**

Artículo 2°. *Definiciones.* Para los efectos de la presente ley se entiende por:

Tricimóvil. Vehículo de chasis monoestructural de tres ruedas con estabilidad propia, accionado con el esfuerzo del conductor mediante el uso de pedales, para el transporte de personas con capacidad hasta de dos pasajeros.

Bicitrailer. Bicicleta a la cual se le adapta un remolque (trailer) con capacidad para el transporte máximo de dos pasajeros.

Mototrailer. Motocicleta a la cual se le adapta un remolque (trailer) con capacidad para el transporte máximo de dos pasajeros.

Mototaxi. Vehículo automotor de dos ruedas en línea o tres ruedas, con estabilidad propia y capacidad de uno o dos pasajeros; o articulado con minirremolque y capacidad de dos pasajeros.

Motocarro. Todo vehículo automotor de chasis monoestructural de tres ruedas con estabilidad propia con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas con capacidad hasta de dos pasajeros, o mercancías con capacidad de hasta setecientos setenta kilogramos.

Plan de movilidad. Es el instrumento administrativo de planeación Municipal, Distrital o Metropolitano, aprobado por el Concejo Municipal que debe ser presentado por el Alcalde, dentro de los tres meses siguientes a la aprobación de la presente ley. Si vencido este término no se ha aprobado este Plan de Movilidad se concederá permiso por parte de la autoridad competente para la implantación de esta clase de servicio de pasajeros.

Artículo 3°. *Transporte público de carga utilitario.* El servicio público de transporte de mercancías en motocarro constituye una modalidad de transporte de carga denominada "utilitario".

Artículo 4°. *Ambito de aplicación.* Las disposiciones contenidas en la presente ley rigen en todo el territorio nacional.

Artículo 5°. La autoridad competente para autorizar y controlar la prestación del servicio público de transporte en **tricimóvil, bicitrailer, mototrailer, mototaxi y en motocarro** es el Alcalde Municipal, Distrital o Metropolitano, o la autoridad en quien estos hayan delegado tal competencia.

CAPITULO II

Acceso al servicio y ámbito de operación

Artículo 6°. El número de vehículos para el servicio público de transporte de pasajeros en **tricimóvil, bicitrailer, mototrailer, mototaxi y de mercancías en motocarro** será determinado en cada municipio a través del Plan de Movilidad. El ingreso a los mencionados servicios se hará a través de concurso público que para tales efectos adelantará la autoridad competente.

Parágrafo 1°. Los términos de referencia para la selección del número de vehículos, por parte de los Alcaldes, deberán garantizar a los interesados en la prestación del servicio, entre otros principios,

los de transparencia, publicidad, igualdad, objetividad, economía y distribución equitativa de los negocios.

Parágrafo 2°. La empresas adjudicatarias del derecho a prestar los servicios públicos de transporte, a los cuales se refiere la presente ley, solo podrán operar una vez hayan sido habilitadas o autorizadas de conformidad con la presente ley.

Artículo 7°. *Ambito de operación.* Los servicios de transporte público de pasajeros en **tricimóvil, bicitrailer, mototrailer, mototaxi y de mercancías en motocarro**, solo podrán ser autorizados y prestados dentro del perímetro Municipal, Distrital o Metropolitano y en distancias cortas intermunicipales.

TITULO II

TRANSPORTE DE PASAJEROS EN TRICIMOVIL, BICITRAILER,
MOTOTRAILER Y MOTOTAXI

CAPITULO I

Habilitación

Artículo 8°. *Habilitación.* El servicio público de transporte de pasajeros en **tricimóvil, bicitrailer, mototrailer y mototaxi** podrá prestarse a través de empresas, asociaciones, o cooperativas legalmente constituidas para tal fin, en las cuales los propietarios de los vehículos sean propietarios del ciento por ciento de la empresa.

Artículo 9°. *Requisitos para la habilitación.* Las personas jurídicas interesadas en ser habilitadas para la prestación del servicio del artículo anterior deberán cumplir con los requisitos que en materia de organización, administración, seguridad, capacidad económica y técnica determine el Ministerio de Transporte.

Artículo 10. *Vigencia de la habilitación.* Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la habilitación será por el término de cinco años, vencido el cual podrá renovarse previa actualización de los requisitos exigidos inicialmente.

CAPITULO II

Prestación del servicio

Artículo 11. *Prestación del servicio.* La prestación del servicio público de transporte de pasajeros, en las anteriores modalidades, deberá ser con equipos homologados conforme con las características y especificaciones técnicas y de seguridad que determine el Ministerio de Transporte y que además previamente hayan sido matriculados en el servicio público.

Parágrafo 1°. En aquellos municipios, inspecciones, corregimientos y áreas del sector urbano y/o rural de difícil acceso y donde no exista servicio de transporte público organizado se autorizará la prestación del servicio de **mototaxis** a empresas debidamente autorizadas, previo cumplimiento de los requisitos, por parte de la autoridad competente.

Artículo 12. El parque automotor de las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en estas modalidades deberá ser nuevo, con excepción del que ya existe y está prestando el servicio, pero su permanencia en cualquier caso será máximo de cinco años, al cabo de los cuales saldrá de circulación para la prestación del servicio público, como requisito previo para la reposición del mismo.

Artículo 13. *Tarifas.* Será competencia de la autoridad municipal la fijación de las tarifas para la prestación del servicio público en estas modalidades, las cuales se establecerán con sujeción al respectivo estudio de costos.

CAPITULO III

Régimen de transición

Artículo 14. En los municipios, distritos o áreas metropolitanas del territorio nacional que a la vigencia de esta ley, se venga prestando el servicio público de transporte de pasajeros en estas modalidades, la autoridad competente autorizará estos servicios, siempre y cuando se cumpla con las siguientes condiciones:

1. Que las bicicletas y motocicletas hayan sido adaptadas como **tricimóvil, bicitrailer, mototrailer y mototaxi**, de acuerdo con las

condiciones técnicas, de seguridad, ambientales y de operación que determine el Ministerio de Transporte.

2. Que se les haya cambiado de servicio particular a público, de acuerdo con los requisitos que para estos fines establezca el Ministerio de Transporte.

Parágrafo transitorio. Los vehículos mototaxis que en la actualidad se encuentren prestando el servicio de transporte público terrestre, en la modalidad de **mototaxis**, se les concederá un plazo no mayor a dos años a partir de la vigencia de esta ley, para adaptar el vehículo de acuerdo a lo estipulado en el numeral 1 del presente artículo, conforme a los requisitos que establezca el Ministerio de Transporte.

Artículo 15. Los vehículos **tricimóvil**, **bicitrailer**, **mototrailer**, **mototaxi** y **motocarro** que cumplan con los requisitos técnicos establecidos en el artículo anterior podrán prestar el servicio público de transporte de pasajeros a través de empresas, asociaciones o cooperativas, creadas para tales fines, en las cuales los propietarios de los vehículos sean propietarios de las empresas en un ciento por ciento.

Artículo 16. *Requisitos para la autorización.* Son requisitos para la autorización de la prestación del servicio público de transporte por parte de las empresas, asociaciones o cooperativas, indicadas en el artículo anterior:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte suscrita por el Representante Legal en la cual conste el domicilio principal y la dirección de este.

2. Certificado de existencia y representación legal, expedido por la respectiva autoridad competente.

3. Acreditar la propiedad o vinculación, según el caso, del equipo cuyo modelo no podrá tener más de cinco años de fabricación.

4. Certificado de revisión técnico-mecánica vigente del equipo, en donde se haga constar que la adaptación de los mismos se ajusta a las condiciones técnicas y de seguridad establecidas por el Ministerio de Transporte.

5. Fotocopia del Seguro Obligatorio, SOAT.

6. Acreditar que el propietario conductor asistió a un curso en seguridad vial mínimo de veinte horas, realizado en un centro de enseñanza legalmente autorizado para ello.

7. Fotocopia de la cédula de ciudadanía, de la licencia de conducción y del certificado de antecedentes judiciales del respectivo conductor, vigentes.

8. Copia de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual expedidas por una compañía de seguros legalmente autorizada en Colombia, en los términos que determine el Ministerio de Transporte en el respectivo reglamento. El Gobierno Nacional garantizará que las aseguradoras ofrezcan las respectivas pólizas.

Parágrafo 1°. La autorización para la prestación del servicio público de transporte a las empresas a que se refiere el artículo anterior, será personal e intransferible.

Parágrafo 2°. Presentada la solicitud con el lleno de los requisitos establecidos en el presente artículo, la autoridad de transporte competente dispondrá de un término no superior a treinta días hábiles para resolver. La autorización se concederá o negará mediante resolución motivada expedida por la autoridad competente y contra ella procederán los recursos de reposición y apelación.

Artículo 17. *Vigencia de la autorización.* Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la autorización tendrá vigencia de dos años, contados a partir de la fecha de expedición. Una vez vencida se deben realizar los trámites nuevamente.

Parágrafo 1°. A partir del 1° de enero del año dos mil ocho la prestación de estos servicios solo podrá efectuarse por las personas jurídicas y/o naturales que se habiliten de acuerdo con lo dispuesto en la presente ley.

Artículo 18. *Conductores y licencias para conducir los vehículos autorizados.* Los conductores de los vehículos tipo **tricimóvil**,

bicitrailer, **mototrailer**, **mototaxi** y **motocarro** deberán ser propietarios de los mismos, ser accionista o asociado de las empresas, asociaciones o cooperativas, preferiblemente en un sesenta por ciento mínimo dentro de cada empresa, asociación o cooperativa que se cree para este fin y además acreditar licencia de conducción según el tipo de vehículo, así:

Tricimóvil y **bicitrailer.** Licencia de conducción de primera categoría.

Mototrailer y **mototaxi.** Licencia de conducción de segunda categoría.

Motocarro. Licencia de conducción de tercera categoría.

Artículo 19. Para el cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 14 de la presente ley autorízase el cambio de servicio particular a público, por el término de seis meses, contados a partir de la expedición del reglamento técnico por parte del Ministerio de Transporte.

Artículo 20. *Término del régimen de transición.* El término del régimen de transición previsto en este capítulo será de seis meses, contados a partir de la expedición de la reglamentación técnica por el Ministerio de Transporte.

TITULO III

TRANSPORTE DE MERCANCIAS EN MOTOCARRO

CAPITULO I

Habilitación

Artículo 21. *Habilitación.* El servicio público de transporte de mercancías en motocarro podrá prestarse a través de empresas, asociaciones o cooperativas legalmente constituidas y habilitadas que tengan por único objetivo el transporte, en las cuales los propietarios del parque automotor sean dueños del ciento por ciento de la empresa.

Artículo 22. *Requisitos para la habilitación.* Las personas jurídicas interesadas en ser habilitadas para la prestación de esta clase de servicio público en motocarro, deberán cumplir con los requisitos que en materia de organización, administración, seguridad, capacidad económica y técnica determine el Ministerio de Transporte.

Artículo 23. *Vigencia de la habilitación.* Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, la habilitación será por un término de cinco años, vencido el cual podrá renovarse previa actualización de los requisitos exigidos inicialmente.

CAPITULO II

Prestación del servicio

Artículo 24. La prestación del servicio público de transporte de mercancías en motocarro, deberá ser con equipos homologados conforme con las características y especificaciones técnicas y de seguridad que determine el Ministerio de Transporte y que además previamente hayan sido matriculados en el servicio público.

Artículo 25. El parque automotor de las empresas habilitadas para la prestación de este servicio público de que trata la presente ley deberá ser nuevo, con excepción del que ya existe y su permanencia en el servicio será máximo de cinco años. Vencido este término se utilizará el sistema de reposición. Como requisito previo para conservar el derecho a utilizar el nuevo vehículo para servicio de transporte público el propietario podrá solicitar el cambio a servicio particular, para uso personal.

Artículo 26. *Tarifas.* Las tarifas del servicio público de transporte de mercancías en motocarro estarán determinadas por el mercado.

Artículo 27. *Conductores y licencias para conducir.* Los conductores de motocarro para el servicio público de transporte de mercancías deberán, preferiblemente propietarios de los mismos y además acreditar licencia de conducción de tercera categoría.

TITULO IV

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 28. *Color de los equipos y tarjeta de operación.* Los vehículos que en virtud de esta ley sean autorizados para la prestación del servicio público de transporte, podrán utilizar colores diferentes en cada una de

las regiones en donde se establezca este tipo de transporte, debidamente autorizados por la autoridad competente en cada municipio.

Artículo 29. *Facultades temporales.* Delégase en el Gobierno Nacional para que dentro de los tres meses siguientes a la vigencia de la presente ley expida el régimen y procedimiento sancionatorio para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en vehículos en **tricimóvil, tricitrailer, mototrailer, mototaxi y motocarro.**

Artículo 30. *Término para la reglamentación.* La reglamentación técnica a cargo del Ministerio de Transporte que demanda la aplicación de la presente ley, deberá ser expedida dentro de los seis meses siguientes a su vigencia.

Artículo 31. Toda modificación de la capacidad vehicular de los automotores de la presente ley, determinada inicialmente en el respectivo plan de movilidad de cada municipio, deberá ser aprobada previamente por el Ministerio de Transporte.

Artículo 32. El Ministerio de Transporte podrá autorizar el registro de vehículos usados o el cambio de servicio y transformación de estos, para el desarrollo de programas especiales de transporte.

Artículo 33. La presente ley rige a partir del día siguiente al de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

* * *

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
AL PROYECTO DE LEY NUMERO 051 DEL 2005 SENADO,
020 DE 2004 CAMARA**

por la cual la Nación se asocia a la celebración de los setenta años de la Fundación de la Universidad Nacional de Colombia Sede Palmira y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., noviembre 4 de 2005

Señores

MIEMBROS MESA DIRECTIVA

Comisión Cuarta Constitucional

Senado de la República

Ciudad.

Asunto: Informe de ponencia primer debate al Proyecto de ley número 051 de 2005 Senado y 020 de 2004 Cámara.

En consideración al honroso encargo que me hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Cuarta, designándome ponente del Proyecto de ley número 051 de 2005 Senado y 020 de 2004 Cámara, *por la cual la Nación se asocia a la celebración de los setenta años de la Fundación de la Universidad Nacional de Colombia Sede Palmira y se dictan otras disposiciones*, comedidamente me permito presentar ponencia para primer debate en los siguientes términos:

I. Introducción

El proyecto de ley de la referencia de iniciativa del honorable Representante **Luis Eduardo Sanguino Soto**, es un reconocimiento a una de las fundaciones universitarias más famosas que tiene el país, no solo por su historia sino por forjar estudiantes con el más alto nivel educativo frente a la promoción de la excelencia de la Educación Superior, reconocida como un centro de vida intelectual y cultural abierto a todas las corrientes de pensamiento y a todos los sectores sociales y culturales del territorio nacional, brindándoles a los estudiantes, el desarrollo de las ciencias y las artes, la asimilación y producción del conocimiento requerido por el interés público y la interacción e integración estratégica con los diversos sectores de la sociedad civil propendiendo por la formación de ciudadanos sensibles a los intereses nacionales, libres, creativos, críticos, respetuosos de los valores democráticos, los deberes civiles y los derechos humanos; homenaje que se materializa con la vinculación de la Nación y del Congreso de la República, mediante la autorización del segundo al primero de la inclusión en el Presupuesto General de la Nación de las apropiaciones presupuestales necesarias para la ejecución de obra que repercutirán en el desarrollo social, cultural y educativo de sus pobladores y en especial de los estudiantes de pregrado, posgrado y de sus docentes.

La Universidad Nacional de Colombia Sede Palmira, dispone de Programas de Admisión Especial, dirigidos a bachilleres destacados que merecen reconocimiento por sus particulares condiciones académicas; o por su vinculación a comunidades indígenas o a entidades territoriales de menor grado de desarrollo:

- Programa para estudiantes indígenas.
- Programa para mejores bachilleres de municipios pobres.
- Programa para mejores bachilleres.

La Dirección de Bienestar Universitario, adelanta servicios, actividades y programas orientados al desarrollo físico, psicoafectivo, social, cultural y espiritual a profesores, estudiantes, egresados y personal administrativo de la sede, entre los que se pueden destacar los siguientes:

- Area Deportiva.
- Area Promocional Social.
- Area de Salud.
- Area de Desarrollo Urbano.

En las aulas de la Universidad Nacional de Colombia sede Palmira, se han formado más de 4.000 profesionales y se han desarrollado más de 3.000 trabajos de investigación, que han impulsado el progreso del sector agropecuario del país y hacia el futuro de nuevas disciplinas y profesiones. Estos profesionales de alta calidad, se han desempeñado en cargos importantes de la política nacional como Senadores, Representantes a la Cámara, Diputados, Alcaldes, Secretarios de Agricultura, Concejales, Directores de Umatas y manejo ambiental. En el campo científico sus profesionales han ocupado posiciones de privilegio como investigadores principales de centros internacionales de diferentes países.

II. Fundamento constitucional y legal

Como se manifestó en la exposición de motivos por parte del autor de la iniciativa, el proyecto de ley guarda respecto con las normas superiores como son las consagradas en la Constitución Política de Colombia de 1991 y las compiladas por el Decreto 111 de 1996, Estatuto Orgánico del Presupuesto, como sustento de la afirmación anterior se puede consultar entre otras, las siguientes sentencias de la honorable Corte Constitucional: C-490 de 1994, C-343 de 1995, C-685 de 1996 y C-197 de 2001, que desarrollan el principio de anualidad, el principio de legalidad del gasto público y la forma como el Gobierno puede hacer las inclusiones necesarias en el Presupuesto General de la Nación.

Respecto de lo anterior preciso es recordar que en el Congreso, por mandato del pueblo, reside la Cláusula General de Competencia en virtud de la cual, el principio general predicable del Congreso y sus miembros en materia de iniciativa legislativa no puede ser otro que el de la libertad, con apego al artículo 154 de la Constitución Política, en donde se consagra que las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuesta de sus respectivos miembros, del Gobierno Nacional, las entidades señaladas en el artículo 146 o por iniciativa popular en los casos previstos por la misma norma superior.

Así mismo, en atención a las materias consideradas de iniciativa exclusiva del Gobierno, cabe precisar con palabras de la misma Corte Constitucional, que:

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

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

En realidad, analizadas en detalle las excepciones, ninguna de estas se traduce en prohibición general para que el Congreso pueda por su

propia iniciativa dictar leyes que tengan la virtualidad de generar gasto público, lo cual, de otra parte, solo será efectivo cuando y en la medida en que se incorpore la respectiva partida en la ley de presupuesto. No obstante, la Corte subraya que las leyes que decreten gasto público, no pueden por sí mismas ordenar traslados presupuestales para arbitrar los respectivos recursos.

Tampoco, en concepto de esta Corte, sin que hubiere incorporado la partida necesaria en la Ley de Presupuesto, se podría pretender; en desarrollo del artículo 87 de la C. P., exigir el cumplimiento material de la ley aprobada por el Congreso que comporte gasto público.

Las anotadas excepciones se refieren a las siguientes materias:

Plan Nacional de Desarrollo y de Inversiones Públicas (C. P. Art. 150-3); estructura de la administración nacional (C. P. art. 150-70); autorizaciones al Gobierno para celebrar contratos (C. P. art. 150-9); Presupuesto General de la Nación (C. P. art. 150-11); Banco de la República y su Junta Directiva (C. P. art. 150-22); normas generales sobre crédito público, comercio exterior y régimen salarial y prestaciones de los empleados públicos, miembros del Congreso y de la Fuerza Pública (C. P. art. 150-19), literales a), b) y e); participación en las rentas nacionales o transferencias de las mismas (C. P. art. 154); exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales (C. P. art. 154).

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

Podría sostenerse que la función del Congreso “establece las rentas nacionales y fijar los gastos de la administración” (C. P. art. 15-11), referida a una materia de iniciativa gubernamental, comprende toda suerte de leyes que decreten gasto público. No obstante, este punto de vista ignora la naturaleza especial de la ley general de presupuesto —a la cual se remite el citado literal—, cuya función se contrae a estimar para el respectivo período fiscal los ingresos y establecer los gastos a los que se aplicarán, todo lo cual presupone la previa existencia de leyes distintas, unas que hayan arbitrado rentas y otras que hayan decretado gastos.

Las excepciones son la interpretación restrictiva, máxime si ellas suspenden o limitan el principio democrático de la libre iniciativa legislativa, que como tal tiene el carácter de regla general. En este orden de ideas, la interpretación del Gobierno no se compagina con el tenor de la función constitucional contenida en el numeral 11 del artículo 150 de la carta, que solo contempla la ley general de presupuesto, mas no así las leyes impositivas y las que decretan gasto público, las cuales sin embargo sirven de base para que se puedan establecer las rentas nacionales y fijar los gastos de la administración. Por lo expuesto, la reserva que existe en materia presupuestal no puede analógicamente extenderse a otras materias, aunque las mismas le sirvan de fundamento.

La interpretación que el Gobierno hace del artículo 150-11, de otra parte, caducará a reservar a la iniciativa del Gobierno las leyes que imponen tributos, pues, “establecer las rentas”, no se limitaría a estimar los ingresos sino que abarcaría el acto de su creación, del mismo modo que “fijar los gastos” contendría también la acción de crear o decretar los gastos. Si se tiene presente que la Constitución separa cronológicamente y jurídicamente estos dos momentos —creación y estimación de renta; creación y autorización de gasto—, se concluye que la tesis planteada carece de sustento.

Desde otro ángulo no resulta convincente la posición del Gobierno. Si el artículo 150-11 de la C. P. incluyese tanto la ley general de presupuesto como la generalidad de las leyes sobre gasto público, no se entiende porqué el artículo 154 de la C. P. no se limitó a reservar a la iniciativa del Gobierno las leyes derivadas de esa función constitucional y, en cambio, adicionalmente impuso la reserva para asuntos específicos que claramente involucran gasto público, como por ejemplo la autorización de aportes o suscripciones del Estado a Empresas Industriales y Comerciales del Estado.

Con el objeto de ampliar el alcance del artículo 150-11 de la C. P., el Gobierno señala que las leyes que desarrollan este precepto son las mismas a que alude el artículo 189-20 de la C. P. que confía el Presidente la administración de las rentas y caudales públicos y su inversión de acuerdo con las “leyes”. Es evidente que la norma citada se vincula al momento de ejecución del presupuesto y que en este sentido la expresión “leyes” denota la sujeción al principio de legalidad que, a este respecto, comprende tanto la ley ordenadora del gasto, como la presupuestal y la orgánica. De la necesaria observancia del principio de legalidad en la fase de ejecución del presupuesto, no se deduce que el Congreso carezca, salvo las excepciones que expresamente señala la constitución, de iniciativa propia para proponer y aprobar leyes que impliquen gasto público.

III. Consideraciones

Analizada en el punto anterior la viabilidad jurídica del proyecto de ley *su exámine*, nos resta destacar que entre la gran variedad de leyes que puede expedir el Congreso de la República, la propuesta que ahora nos ocupa es además de un reconocimiento, una iniciativa que mejora la calidad educativa de todos los estudiantes, garantizándoles así, una mejor condición donde lejos de implicar un aumento en la carga del Estado, cumple con sus fines, como es la satisfacción de las necesidades de la población Vallecaucana, de sus profesionales tanto en pregrado, que necesitan del Gobierno y del Congreso, inversión que redundará en calidad de vida de sus habitantes y de las futuras generaciones, máxime si reconsideramos que la principal misión de la fundación de la Universidad Nacional de Colombia Sede Palmira es la formación de profesionales de alta calidad, creando en las nuevas generaciones el espíritu de investigación, desarrollo de las ciencias y las artes, la asimilación y producción del conocimiento requerido por el interés público y la interacción e integración estratégica con diversos sectores de la sociedad civil.

La relación de obras que hacen el proyecto de ley, lejos de ser taxativa es un listado abierto, que propende por la satisfacción de algunas de las necesidades de los estudiantes de la población de Palmira, Valle del Cauca y del territorio colombiano.

En su trámite por la Cámara de Representantes, la iniciativa no tuvo modificaciones de ninguna naturaleza. Tanto en primero, como en segundo debate, existió claridad sobre este proyecto.

La sede de Palmira ha sido el producto del avance creciente y el desarrollo académico, científico y tecnológico del Valle del Cauca, la región y el país. Desde su fundación en su interior se han dado citas, distintas identidades culturales y regionales del territorio nacional, sobre la base del respeto y el reconocimiento de las diferencias.

IV. Proposición

Por lo anteriormente expuesto, me permito solicitar a esta honorable Comisión, aprobar en primer debate el Proyecto de ley número 051 de 2005 Senado y 020 de 2004 Cámara, *por la cual la Nación se asocia a la celebración de los setenta años de la Fundación de la Universidad Nacional de Colombia Sede Palmira y se dictan otras disposiciones.*

De los honorables Congresistas,

Juan Carlos Martínez Sinisterra,

Senador Ponente.

**TEXTO PROPUESTO SIN MODIFICACIONES
PARA SER APROBADO EN PRIMER DEBATE
AL PROYECTO DE LEY NUMERO 051 DE 2005 SENADO,
020 DE 2004 CAMARA**

por la cual la Nación se asocia a la celebración de los setenta años de la Fundación de la Universidad Nacional de Colombia sede Palmira y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. La Nación se asocia a la celebración del septuagésimo aniversario de la fundación de la Universidad Nacional de Colombia Sede Palmira, exaltando su aporte a la comunidad Vallecaucana y al

país formando profesionales de alta calidad tanto en pregrado como en posgrado y en el área de la investigación.

Artículo 2°. Autorízase al Gobierno Nacional, de conformidad con los artículos 365, 366, 200 numeral 3 y 150 numerales 3 y 9 de la Constitución Nacional, para que asigne dentro del Presupuesto General de la Nación, las sumas necesarias para ejecutar las siguientes obras de utilidad pública e interés social para la comunidad universitaria, que además sean recordatorias de esta conmemoración:

1. Puente peatonal sobre la carreta 32 vía al bolo, frente a la entrada de la Sede.

2. Restauración y mantenimiento de los monumentos nacionales Edificio Rotcher (Bloque B y C).

3. Dotación de equipos de cine, televisión, multimedia y aire acondicionado para el Auditorio Hernando Patiño Cruz.

4. Asumir los costos de cuatro números de la revista Acta Agronómica conmemorativos de los setenta años de la Sede.

5. Edición y publicación de la obra del egresado en la primera promoción y profesor jubilado de la Sede, Adalberto Figueroa Potes, "Plantas ornamentales de Colombia, su cultivo y utilización".

6. Restauración del mural del maestro Hamer Bolaños (Costado Oriental del Auditorio Hernando Patiño Cruz).

7. Costero del Proyecto "Recuperación y presentación de la memoria institucional de la Universidad Nacional de Colombia, Sede Palmira, 2004-2005".

Artículo 3°. Autorízase al Gobierno Nacional para realizar las operaciones presupuestales y celebrar los convenios y/o contratos necesarios para el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 4°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

De los honorables Congresistas,

Juan Carlos Martínez Sinisterra,
Senador Ponente.

* * *

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 104 DE 2005

*por medio de la cual se dictan normas especiales
para el departamento del Amazonas.*

Bogotá, D. C., 8 de noviembre de 2005

Honorable Senador

HERNAN ANDRADE

Presidente Comisión Primera

Senado de la República

Ciudad

Referencia. Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 104 de 2005, *por medio de la cual se dictan normas especiales para el departamento del Amazonas.*

Señor Presidente:

De acuerdo con la Comisión que nos hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Primera del Senado de la República a continuación rendimos informe de Ponencia del Proyecto de ley número 104 de 2005, *por medio de la cual se dictan normas especiales para el departamento del Amazonas.*

Para hacer más clara nuestra presentación hemos decidido dividirla de la siguiente forma:

1. El proyecto de ley.
2. Consideraciones.
3. Proposición.

1. El proyecto de ley

El proyecto de ley radicado por el honorable Senador Carlos Higuera Escalante busca dotar al departamento del Amazonas de un conjunto de normas que le permitan un desarrollo sostenible, dedicando para ello una serie de normas de impacto fiscal y aduanero que propendan por un

incremento en las actividades comerciales e industriales desarrolladas en el departamento.

El proyecto propone:

– Que la instalación de nuevas empresas y las ampliaciones significativas en empresas establecidas en el departamento del Amazonas dedicadas a la importación de bienes de capital no producidos en la subregión Andina y destinados a empresas de los sectores primarios, manufacturero y de prestación de servicios de salud, transporte, ingeniería, hotelería, turismo, educación y tecnología, estén exentas de aranceles por un término de cinco (5) años, tal reglamentación estaría a cargo de la DIAN

– Limitar las importaciones de mercancías, bienes y servicios a las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, con domicilio en el departamento del Amazonas, que hayan sido propietarias de un establecimiento abierto al público y que se hayan constituido como empresa por un lapso no menor a dos (2) años inmediatamente anteriores a la solicitud de importación.

– La exportación libre sin todos los productos importados, producidos, manufacturados, fabricados, envasados o elaborados en el territorio del departamento del Amazonas sin sujeción a los requisitos que para exportar rijan en el resto del territorio nacional.

– Permitir a los viajeros procedentes del Amazonas, que acrediten una permanencia mínima de tres (3) días en el departamento, el derecho a introducir al resto del territorio nacional, libre del pago de tributos aduaneros e impuestos como equipaje, acompañado o no acompañado, hasta por un valor total equivalente a dos mil quinientos dólares (US\$2.500) de los Estados Unidos, mediante el pago de un cinco (5) por ciento del valor de los mismos a favor del departamento.

– Permitir a los vehículos de propiedad de ciudadanos extranjeros residentes en ciudades vecinas a la capital del departamento de Amazonas que transitoriamente se desplacen por la ciudad de Leticia, y que circulen sin la exigencia del lleno de los requisitos y formalidades exigidos para conductores y vehículos nacionales. Permitiendo además que estos ciudadanos y vehículos se identifiquen con los documentos propios de su país de origen.

– Categorizar al municipio de Leticia, como Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo, y permitirle el establecimiento de condiciones, términos y requisitos para autorizar a las personas naturales y jurídicas residentes, el ingreso temporal de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores con matrícula del país vecino, para que circulen dentro del área de su jurisdicción municipal.

– Establecer una exclusión del régimen del impuesto a las ventas que aplicará: a) La venta dentro del territorio del departamento del Amazonas de bienes nacionales o importados; b) La venta de bienes y servicios con destino al departamento del Amazonas manufacturados, producidos o importados en el resto del territorio nacional; c) La prestación de servicios destinados o realizados en el territorio del departamento.

– Obligar a la nación a cancelar el impuesto predial de los Resguardos Indígenas y Parques Naturales a los municipios correspondientes.

– Elevar el departamento del Amazonas a la categoría de Distrito Ecológico y Turístico.

2. Consideraciones

2.1 La competencia de la Comisión

Dada la naturaleza del proyecto, a los ponentes nos pareció relevante justificar la competencia de la Comisión para tramitar el proyecto de ley, toda vez que las materias que el mismo trata son principalmente económicas y fiscales y el trámite de los proyectos que contengan dichas normas debería darse, en aras de la tecnificación del trabajo legislativo, en las comisiones económicas, a fin de evitar vicios en su procedimiento, de conformidad con la Ley 3ª de 1992.

Sin embargo, atendiendo la jurisprudencia de la Corte Constitucional que establece en varias sentencias, entre ellas las C-648 de 1998, C-792 de 2000 y C-540 de 2001, que la asignación de un proyecto que trata materias que en principio deberían tramitarse por diferentes comisiones hecha por el presidente de la respectiva cámara legislativa, tiene la virtud

de definir la competencia de la comisión que inicia el trámite, y que esta decisión debe respetarse, salvo que sea irrazonable, consideramos justificado y ajustado a las Leyes 3ª y 5ª de 1992 continuar con el trámite del proyecto.¹

Partiendo de estas decisiones los ponentes damos trámite al proyecto de ley que nos fue asignado.

2.2 El articulado del proyecto

Por ser este un proyecto que trata materias técnicas en lo económico y fiscal, quisimos los ponentes en este informe de ponencia estudiar uno a uno los artículos propuestos con el ánimo de darle la real dimensión al proyecto.

Consideramos que los primeros tres artículos de que trata el proyecto al pretender dotarlo de una serie de normas que le permitan un desarrollo sostenible y autónomo integrándolo a la vida social, política y económica del país, estableciendo unas políticas especiales para hacer atractivo y viable financieramente el departamento, son sobre todo normas enunciativas y harían del proyecto de ley una norma que exponga conductas en relación con la gestión administrativa del departamento que ya están en otras normas y cuya realización depende en buena parte de la voluntad política de los administradores de los entes territoriales y no de las normas que pueda dictar el legislativo.²

En relación con los artículos 4º, 5º, 6º, 7º y 10, consideramos que son normas que por su carácter económico tendrían un impacto en las finanzas nacionales y departamentales que no han sido estudiados ni presentados de conformidad con el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 que exige incluir en las exposiciones de motivos costos fiscales, la fuente de ingreso adicional generada para financiar dicho costo.

Adicionalmente en relación con el artículo 4º que establecería una exención arancelaria y consideramos que el origen de esta norma debería ser gubernamental, de conformidad con el artículo 154 de la Constitución Política.

Con respecto al artículo 5º encontramos una limitación injustificada y discriminatoria de la libertad económica establecida en el artículo 333 de la Constitución en relación con la posibilidad de realizar importaciones en el departamento del Amazonas a las demás personas naturales y jurídicas que no se encuentren dentro del supuesto del proyecto, es decir que no sean personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, con domicilio en el departamento del Amazonas, que no hayan sido propietarias de un establecimiento abierto al público y que se no hayan constituido como empresa por un lapso no menor a dos (2) años inmediatamente anteriores a la solicitud de importación.

Frente al artículo 8º encontramos una norma que podría abrirle importantes oportunidades al país, siempre y cuando en el otro país se tuviera una norma en igual sentido. Consideramos que dar unas prerrogativas a ciudadanos de otros países sin que tales países hayan iniciado unos acuerdos comerciales formales con nuestro Estado podría constituirse en una pérdida de soberanía. Los ponentes consideramos que una norma de este tipo debería ser bilateral, y debería estar sujeta a las normas del derecho público internacional, y no solo ser una norma local que facilita las condiciones para los ciudadanos de los países vecinos, sin que ello, de ninguna manera, beneficie las condiciones de los ciudadanos colombianos en el país destinatario de la norma.

Frente al artículo 11 que propone el pago por parte de la Nación a los municipios del departamento del Amazonas el valor del impuesto predial correspondiente a los predios destinados a Resguardos Indígenas y Parques Naturales, encontramos que actualmente existe una norma en ese sentido. En efecto, la Ley 44 de 1990 en el artículo 24 señala:

“Artículo 24. Con cargo al Presupuesto Nacional la Nación girará, anualmente, a los municipios en donde existan resguardos indígenas, las cantidades que equivalgan a lo que tales municipios dejen de recaudar por concepto del impuesto predial unificado o no hayan recaudado por el impuesto predial y sus sobretasas municipales”. Por lo anterior, encontramos que actualmente ese pago se ejecuta y no debería repetirse

tal norma, salvo que la norma aclarara, modificara o eliminara esa disposición, al menos en lo relacionado con los resguardos indígenas.³

Respecto de la modificación propuesta por los artículos 10 de establecer unas exenciones tributarias en el IVA y el 12 de elevar a categoría distrital el departamento de Amazonas consideramos que la segunda reforma debería tramitarse mediante un proyecto de acto legislativo, teniendo en cuenta que los actuales distritos antes eran municipios y que el hecho de establecer que la Nación aporte los recursos para ejecutar las obras de infraestructura que requiera el Ente Territorial, sería elevar a categoría legal unos costos municipales que deberían ser asumidos por el mismo ente y no por la Nación, y que en caso de que fueran asumidos por la nación, tal apropiación debería estar en el Presupuesto General de la Nación y no en una ley ordinaria., adicionalmente no se han presentado los estudios obligados por la Ley 819 antes mencionada.

2.3 Conclusión

Los suscritos ponentes consideramos que si bien la intención del proyecto de ley es loable y tiene una justificación suficiente, el desarrollo del mismo no es suficiente, y en aras de hacer más eficiente la labor legislativa, creemos que es mejor solicitar su archivo, para que cuando se presente con los requisitos adecuados de procedibilidad tenga un proceso exitoso en el Congreso de la República.

3. Proposición

Por las anteriores consideraciones respetuosamente solicitamos a la honorable Comisión archivar el Proyecto de ley número 104 de 2005, por medio de la cual se dictan normas especiales para el departamento del Amazonas.

De los honorables Senadores,

Jesús Enrique Piñacué A., Coordinador de Ponentes; *Juan Fernando Cristo*, Ponente.

- 1 En virtud de este razonamiento, ha dicho la Corte Constitucional, las comisiones a las que razonablemente fue repartido un proyecto son competentes para dar primer debate al referido proyecto.
- 2 En efecto el artículo 209 de la Constitución establece los principios de la función administrativa dentro de los cuales se enmarcan una serie de conductos que deberían cumplir todos los administradores públicos.
- 3 Ley 44 de 1990, “por la cual se dictan normas sobre catastro e impuestos sobre la propiedad raíz, se dictan otras disposiciones de carácter tributario, y se conceden unas facultades extraordinarias”.

CONTENIDO

Gaceta número 808-Martes 15 de noviembre de 2005

SENADO DE LA REPUBLICA PONENCIAS

Ponencia unificada para primer debate, Pliego de modificaciones y Texto propuesto a los Proyectos de ley números 018 de 2005 y 090 de 2005 Senado y Proyecto de ley número 077 de 2005 Cámara, por medio de la cual se autoriza la prestación del servicio de transporte público terrestre alternativo y se dictan otras disposiciones.	1
Informe de Ponencia para primer debate y Texto propuesto sin modificaciones al Proyecto de ley número 051 del 2005 Senado 020 de 2004 Cámara, por la cual la Nación se asocia a la celebración de los setenta años de la Fundación de la Universidad Nacional de Colombia Sede Palmira y se dictan otras disposiciones.	5
Informe de Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 104 de 2005, por medio de la cual se dictan normas especiales para el departamento del Amazonas.	7