



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XVIII - Nº 477

Bogotá, D. C., miércoles 10 de junio de 2009

EDICION DE 12 PAGINAS

DIRECTORES:

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

JESÚS ALFONSO RODRIGUEZ CAMARGO
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

PONENCIAS

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 252 DE 2009 SENADO

por la cual se establece el sistema de compensación a los municipios que se vean afectados con el desarrollo de proyectos hídricos productivos, se dota de facultades para que estos municipios puedan exigir las medidas tendientes a la protección y conservación de sus fuentes hídricas y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., junio 10 de 2009

Doctor

JESUS LEON PUELLO CHAMIE

Presidente

Comisión Quinta Constitucional

Senado de la República

Respetado señor Presidente:

En atención a la designación que me fuera hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Quinta del honorable Senado de la República, me permito presentar ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 252 de 2009 Senado, *por la cual se establece el sistema de compensación a los municipios que se vean afectados con el desarrollo de proyectos hídricos productivos, se dota de facultades para que estos municipios puedan exigir las medidas tendientes a la protección y conservación de sus fuentes hídricas y se dictan otras disposiciones*, en los siguientes términos:

EXPOSICION DE MOTIVOS

Se presenta a consideración de la Comisión Quinta del honorable Senado de la República el presente proyecto de ley de autoría de la honorable Senadora Carlina Rodríguez Rodríguez, con el cual se establece el sistema de compensación a los municipios afectados en sus recursos hídricos según el grado de afectación, de igual forma dota a estos municipios de las herramientas necesarias para que puedan exigir a quienes adelanten proyectos hídricos productivos tomar las medidas necesarias que les permitan controlar el uso de sus recursos y la adopción de medidas tendientes a su conservación.

Conveniencia socio-ecológica

Esta iniciativa de alta conveniencia socio-ecológica se enmarca en una tendencia contemporánea de uso racional de los recursos naturales y establecimiento de medidas para su conservación y su objetivo fundamental es el desarrollo de este compromiso internacional, estableciendo las medidas necesarias que garanticen la conservación de las fuentes hídricas naturales, haciendo partícipes en la elaboración, ejecución y seguimiento de los programas que se erijan en virtud de esta iniciativa a todos los entes territoriales, principalmente a los municipios que sufran una afectación directa en los recursos naturales hídricos y que en la actualidad no cuentan con las herramientas necesarias que permitan conjurar las posibles irregularidades y mala utilización que se haga de estos recursos, por parte de las empresas o instituciones que hacen uso de los mismos.

En nuestro país, el desarrollo de proyectos hídricos productivos de cualquier naturaleza, es una de las fuentes de rendimientos económicos más viables, ya que su accionar por lo general se destina a la prestación de servicios públicos domiciliarios (acueducto o energía), servicios que son de obligatoria necesidad y consumo por la población en general. Pese al notable fortalecimiento económico de quienes prestan este servicio, nos causa extrañeza, que estos recursos muchas veces no cumplan una función redistributiva, que beneficie a los usuarios en general y mas aún nos preocupa la carencia de parámetros de responsabilidad social y ecológica de quienes adelantan estos proyectos, circunstancias que se agravan por la inexistencia de herramientas legales que permitan conjurar esta dramática situación, lo que atenta directamente contra la riqueza natural de los municipios afectados y contra los derechos colectivos de todos los colombianos.

Este proyecto de ley pretende corregir estas graves falencias, superando la omisión que hasta el momento ha presentado el estado colombiano con el cumplimiento de esta responsabilidad ecológica, que también le es propia a todos los particulares, en cuan-

to a la conservación del medio ambiente y la sostenibilidad de los recursos hídricos de vital importancia para la vida humana.

El presente proyecto de ley consagra una serie de medidas de protección que se desarrolla en varios aspectos básicos a saber:

- Establecer los parámetros de compensación para los municipios que se ven afectados en sus recursos hídricos naturales, en proporción a los beneficios sociales y económicos que produzcan los proyectos productivos de tal naturaleza, como lo son la generación, transformación, conducción y comercialización de energía, lo mismo que la producción y conducción de agua potable.

- Se faculta a los municipios que se ven afectados en sus recursos hídricos, con la explotación y desarrollo de este tipo de proyectos, para que puedan exigir a las entidades que los adelanten, la implementación y ejecución de programas de conservación y tratamiento racional de las fuentes hídricas.

- Se le confiere a los municipios afectados la facultad de inspección, así como la de emitir conceptos de obligatorio cumplimiento cuando denoten actuaciones que afecten sus recursos hídricos.

- Se impone al Estado la obligación de establecer un plan de adquisición de predios en los que se encuentren las fuentes hídricas naturales, y que hasta hoy están en manos de particulares, con las sabidas consecuencias del mal uso y explotación que ha degenerado en la depredación y reducción de nuestra riqueza hídrica.

Se entiende por proyecto hídrico productivo; **“toda actividad de explotación productiva que se desarrolle con base en los recursos hídricos, en especial cuando su objeto sea la prestación de un servicio público”**, definición con la cual se pretende otorgar una cobertura a los diversos sectores que se beneficien con el manejo de los recursos hídricos, una vez realizada la anterior contextualización, nos permitimos precisar, legal, social y constitucionalmente las medidas de protección descritas en el presente proyecto.

Análisis jurídico y constitucional de la iniciativa

El artículo 1º de este proyecto de ley, delinea un objeto bastante concreto, que materializa la exigencia constitucional de integrar a todas las personas e instituciones de naturaleza pública o privada, en el desarrollo de programas de protección al medio ambiente, que para el caso se proyectan en garantizar la utilización y conservación de los recursos hídricos. Esta premisa de protección se estableció en el mandato constitucional en su artículo octavo en el que se consagra que es obligación del Estado y de todas las personas de proteger las riquezas naturales de la Nación.

Consecuentemente el artículo 80 de nuestra Carta, determina la impostergable obligación del Estado de planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación y restauración. Como se observa el objeto de este proyecto de ley, no es otro que el vivificar el sentir del constituyente, haciendo que toda empresa o institución que adelante proyectos hídricos productivos o acueductos, sea responsable por la utilización y consecuente conservación de los recursos naturales.

En el artículo 2º de la presente iniciativa, se establece el sistema de compensación que las instituciones o empresas que desarrollen proyectos hídricos productivos, deben cumplir a favor de los municipios

que se vean afectados en sus recursos hídricos naturales, haciéndolos partícipes en proporción a su afectación de los beneficios sociales y económicos que se produzcan, garantizando un porcentaje mínimo para esta compensación, el cual en ningún caso podrá ser inferior al 1% del total de la facturación cuando se trate de entidades prestadoras de servicios públicos, cuando se hable de otro tipo de actividades productivas, el porcentaje mínimo de compensación será del 3% producto bruto de esos proyectos.

Este artículo no solamente se sustenta en las dos máximas constitucionales precitadas, ya que se irradia del contenido de los artículos 49, 58, 79 y 95, los cuales entre otros postulados establecen, el derecho de toda persona a gozar de un ambiente sano y para tal fin, se impone al Estado el deber de proteger las zonas de especial importancia ecológica y procurar el saneamiento ambiental, conceptos en los que se haya inmerso la protección a las fuentes hídricas, su aprovechamiento y conservación.

Cuando nuestra Carta Política determina que la propiedad es una función social que implica obligaciones y como tal le es inherente una función ecológica, con esta cláusula se condensa en todos nosotros el deber de velar por el medio ambiente y en especial por nuestras fuentes hídricas, más aún cuando se acompaña este mandato con el contenido del artículo 95 C. P., en el que se estipuló como responsabilidad de los colombianos el velar por nuestros recursos naturales. Como vemos la pretendida norma es una interpretación clara y eficiente de las exigencias que la constitución hace a todos los colombianos, tendiente a proteger el medio ambiente y las fuentes hídricas y hacer partícipes a toda la sociedad en el desarrollo de estas medidas, en especial cuando se involucra la utilización y conservación de los recursos naturales hídricos.

Una vez descrito el sistema de compensación a los municipios y determinada la utilización que se le debe dar a los recursos que se perciban por tal concepto, se hace necesario que se faculte a los municipios afectados, para que adicionalmente puedan exigir la implementación de programas de conservación y tratamiento racional de las fuentes hídricas, generándose así la responsabilidad social integral en el manejo de nuestros recursos naturales. Esta exigencia a las instituciones o empresas que adelantan proyectos hídricos productivos o acueductos, permite la consolidación de un régimen sancionatorio cuando los sujetos obligados en el presente proyecto no cumplan con este mandato legal.

Toda medida será nugatoria, cuando no se cuenta con la facultad de inspeccionar y conceptuar, para así conocer los pormenores de la materia que se pretende proteger, es esta la razón por la cual el artículo 4º del proyecto, establece la facultad de inspección en todo momento por parte de los municipios afectados y en virtud de esta facultad podrán emitir conceptos que serán de obligatorio cumplimiento, por parte de las empresas e instituciones que adelanten este tipo de proyectos, cuando de la inspección previa observen irregularidades que afecten los recursos hídricos de los municipios.

Termino el presente acápite denotando un planteamiento de la autora del proyecto con el cual estoy plenamente de acuerdo (...) *este proyecto presenta todos los factores de conveniencia social, ambiental, constitucional y legal, que permitirán erigir una política pública de racionalización, utilización y conservación de los recursos naturales hídricos.* (...)

**CUADRO COMPARATIVO ENTRE TEXTO ORIGINAL
Y TEXTO DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE**

Texto original del proyecto de ley Proyecto de ley número 252 de 2009 Senado	Texto propuesto para primer debate Proyecto de ley número 252 de 2009 Senado
<p><i>“Por la cual se establece el sistema de compensación a los municipios que se vean afectados con el desarrollo de proyectos hídricos productivos, se dota de facultades para que estos municipios puedan exigir las medidas tendientes a la protección y conservación de sus fuentes hídricas y se dictan otras disposiciones”.</i></p>	<p align="center">Se mantiene igual</p>
<p>Artículo 1°. <i>Objeto.</i> La presente ley tiene por objeto otorgar a los municipios que se vean afectados de alguna manera con el desarrollo y explotación de proyectos hídricos productivos, incluyendo los acueductos y las hidroeléctricas en su jurisdicción, de las facultades necesarias que les permitan exigir a quienes realicen estas actividades la implementación o adecuación de medidas necesarias para la protección y conservación de sus fuentes hídricas; consagrándose adicionalmente el régimen de participación a título de compensación a los municipios que se vean afectados por el desarrollo de estos proyectos y se determina el plan de adquisición de áreas productoras de recursos hídricos.</p>	<p>Artículo 1°. <i>Objeto.</i> La presente ley tiene por objeto otorgar a los municipios que se vean afectados de alguna manera con el desarrollo y explotación de proyectos hídricos productivos, incluyendo los acueductos y las hidroeléctricas, de las facultades necesarias que les permitan exigir a quienes realicen estas actividades la implementación o adecuación de medidas necesarias para la protección y conservación de sus fuentes hídricas; consagrándose adicionalmente el régimen de participación a título de compensación a los municipios que se vean afectados por el desarrollo de estos proyectos y se determina el plan de adquisición de áreas productoras de recursos hídricos.</p>
<p>Artículo 2°. <i>El sistema de compensación.</i> Donde se adelanten proyectos hídricos productivos de cualquier naturaleza, incluyendo acueductos, hidroeléctricas y plantas de aguas residuales, que involucren los recursos naturales de uno o más municipios o en los que se determine algún tipo de afectación por el desarrollo de estos proyectos, las entidades encargadas de adelantarlos y desarrollarlos cualquiera que sea su naturaleza, deberán hacer partícipes a título de compensación a estos municipios, en proporción a su afectación de los beneficios sociales y económicos que se produzcan.</p> <p>Cuando con estos proyectos hídricos productivos se presten servicios públicos domiciliarios y los mismos únicamente produzcan beneficios de carácter social, se deberá contemplar como parte del costo del servicio el uno (1%) por ciento del total de la facturación, recursos que se distribuirán entre los municipios afectados en los términos del presente artículo.</p> <p>Parágrafo 1°. Se le otorga al Ministerio de Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, dentro de los tres meses siguientes a la promulgación de la presente ley, el determinar cuál es el grado de afectación de cada municipio, así como los porcentajes de participación a título de compensación que le han de corresponder a estos.</p> <p>Parágrafo 2°. Los proyectos hídricos productivos de cualquier naturaleza, incluyendo los acueductos e hidroeléctricas que se hayan desarrollado con anterioridad a la presente ley, destinarán los recursos de las compensaciones de que trata el presente artículo a partir de la reglamentación que expida el Gobierno Nacional a través Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.</p>	<p>Artículo 2°. <i>El sistema de compensación.</i> Donde se adelanten proyectos hídricos productivos de cualquier naturaleza, incluyendo acueductos, hidroeléctricas y plantas de aguas residuales, que involucren los recursos naturales de uno o más municipios o en los que se determine algún tipo de afectación por el desarrollo de estos proyectos, las entidades encargadas de adelantarlos y desarrollarlos cualquiera que sea su naturaleza, deberán hacer partícipes a título de compensación a estos municipios, en proporción a su afectación de los beneficios sociales y económicos que se produzcan.</p> <p><u>En ningún caso la compensación de que trata el presente artículo podrá ser inferior al 1% del total de la facturación cuando se trate de empresas o entidades prestadoras de servicios públicos domiciliarios, en los demás casos el porcentaje de compensación mínima será el 3% del total bruto de la producción.</u></p> <p>Parágrafo 1°. <u>El Ministerio de Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial,</u> deberá dentro de los tres meses siguientes a la promulgación de la presente ley, <u>determinar y reglamentar</u> el grado de afectación de cada municipio, así como los porcentajes de participación a título de compensación que le han de corresponder a estos.</p> <p>Parágrafo 2°. Los proyectos hídricos productivos de cualquier naturaleza, incluyendo los acueductos e hidroeléctricas que se hayan desarrollado con anterioridad a la presente ley, destinarán los recursos de las compensaciones de que trata el presente artículo a partir de la reglamentación que expida el Gobierno Nacional a través Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.</p>
<p>Artículo 3°. <i>De las medidas para la protección de las fuentes hídricas.</i> En los lugares donde se desarrollen proyectos hídricos de cualquier naturaleza, los municipios que se vean afectados por esa actividad, podrán exigir a las entidades que los desarrollan, la implementación de programas de conservación y tratamiento racional de las fuentes hídricas.</p> <p>Esta exigencia será de obligatorio cumplimiento para la entidad requerida y los programas que se adelanten estarán bajo la supervisión de la Corporación Autónoma Regional competente y de los municipios que sufran esta afectación.</p> <p>Si la entidad requerida ya cuenta con programas de conservación y tratamiento racional de las fuentes hídricas y estos a juicio de la corporación autónoma regional y de los municipios afectados es insuficiente deberá adecuar estos programas con las exigencias y en los plazos que estos determinen.</p> <p>Parágrafo. Cuando las entidades encargadas de desarrollar proyectos hídricos productivos sean requeridas por los municipios afectados para que implementen o adecuen los programas de conservación y tratamiento de que trata el presente artículo y no lo hagan, serán objeto de sanciones pecuniarias sucesivas y progresivas que oscilarán entre los trescientos (300) y mil (1.000) salarios mínimos mensuales legales vigentes, hasta que den cumplimiento con esta exigencia.</p>	<p>Artículo 3°. <i>De las medidas para la protección de las fuentes hídricas.</i> En los lugares donde se desarrollen proyectos hídricos de cualquier naturaleza, los municipios que se vean afectados por esa actividad, podrán exigir a las entidades que los desarrollan, la implementación de programas de conservación y tratamiento racional de las fuentes hídricas.</p> <p>Esta exigencia será de obligatorio cumplimiento para la entidad requerida y los programas que se adelanten estarán bajo la supervisión de la Corporación Autónoma Regional competente y de los municipios que sufran esta afectación.</p> <p><u>Si las entidades requeridas ya cuentan con programas de conservación y tratamiento racional de las fuentes hídricas y estos a juicio de la Corporación Autónoma Regional y de los municipios afectados son insuficientes, las entidades requeridas deberán adecuar sus programas con las exigencias y en los plazos que los increpantes determinen.</u></p> <p>Parágrafo. Cuando las entidades encargadas de desarrollar proyectos hídricos productivos sean requeridas por los municipios afectados para que implementen o adecuen los programas de conservación y tratamiento de que trata el presente artículo y no lo hagan, serán objeto de sanciones pecuniarias sucesivas y progresivas que oscilarán entre los trescientos (300) y mil (1.000) salarios mínimos mensuales legales vigentes, hasta que den cumplimiento con esta exigencia.</p>

Texto original del proyecto de ley Proyecto de ley número 252 de 2009 Senado	Texto propuesto para primer debate Proyecto de ley número 252 de 2009 Senado
<p>Las sanciones pecuniarias de que trata la presente ley serán impuestas y recaudadas por el Ministerio de Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial el cual destinará los recursos percibidos por este concepto al financiamiento de programas y proyectos de conservación ambiental que se adelanten en los municipios afectados.</p> <p>Artículo 4°. <i>De la inspección y vigilancia:</i> Los municipios que sufran alguna afectación en sus recursos naturales como consecuencia de la explotación en actividades productivas hídricas que adelanten cualquier entidad, podrán inspeccionar en todo momento el manejo que se haga de estos recursos, pudiendo emitir conceptos que serán de obligatorio cumplimiento para la entidad involucrada cuando observen actuaciones que atenten contra la conservación y protección de sus recursos hídricos.</p>	<p>Las sanciones pecuniarias de que trata la presente ley serán impuestas y recaudadas por el Ministerio de Medio Ambiente Vivienda y Desarrollo Territorial, el cual destinará los recursos percibidos por este concepto al financiamiento de programas y proyectos de conservación ambiental que se adelanten en los municipios afectados.</p> <p>Se mantiene igual</p>
<p>Artículo 5°. El Estado a través de sus Corporaciones Autónomas Regionales y el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, dentro de los tres meses siguientes a la promulgación de la presente ley, deberá establecer un plan para adquirir los predios que se hallen a nombre de particulares cuando estos sean áreas de conservación y producción de recursos hídricos.</p>	<p>Artículo 5°. El Estado a través de sus Corporaciones Autónomas Regionales y el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, dentro de los tres meses siguientes a la promulgación de la presente ley, <u>deberá establecer el plan de adquisición de los predios que se hallen a nombre de particulares que se encuentren en las áreas de influencia de conservación y producción de recursos hídricos.</u></p>
<p>Artículo 6°. <i>Vigencia.</i> La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 6°. <i>Vigencia.</i> La presente ley rige a partir de su promulgación y <u>deroga el parágrafo del artículo 7° de la Ley 56 de 1991</u> y demás disposiciones que le sean contrarias.</p>

Proposición

Por las anteriores consideraciones, propongo a los honorables miembros de la Comisión Quinta del Senado de la República, dar primer debate al Proyecto de ley número 252 de 2009 Senado, *por la cual se establece el sistema de compensación a los municipios que se vean afectados con el desarrollo de proyectos hídricos productivos, se dota de facultades para que estos municipios puedan exigir las medidas tendientes a la protección y conservación de sus fuentes hídricas y se dictan otras disposiciones.*

De los honorables Senadores,
Atentamente,

Oscar Josué Reyes Cárdenas,
Senador de la República.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 252 DE 2009 SENADO

por la cual se establece el sistema de compensación a los municipios que se vean afectados con el desarrollo de proyectos hídricos productivos, se dota de facultades para que estos municipios puedan exigir las medidas tendientes a la protección y conservación de sus fuentes hídricas y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

por la cual se establece el sistema de compensación a los municipios que se vean afectados con el desarrollo de proyectos hídricos productivos, se dota de facultades para que estos municipios puedan exigir las medidas tendientes a la protección y conservación de sus fuentes hídricas y se dictan otras disposiciones.

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto otorgar a los municipios que se vean afectados de alguna manera con el desarrollo y explotación de proyectos hídricos productivos, incluyendo los acueductos y las hidroeléctricas, de las facultades necesarias que les permitan exigir a quienes realicen estas actividades la implementación o adecuación de me-

didias necesarias para la protección y conservación de sus fuentes hídricas; consagrándose adicionalmente el régimen de participación a título de compensación a los municipios que se vean afectados por el desarrollo de estos proyectos y se determina el plan de adquisición de áreas productoras de recursos hídricos.

Artículo 2°. *El sistema de compensación.* Donde se adelanten proyectos hídricos productivos de cualquier naturaleza, incluyendo acueductos, hidroeléctricas y plantas de aguas residuales, que involucren los recursos naturales de uno o más municipios o en los que se determine algún tipo de afectación por el desarrollo de estos proyectos, las entidades encargadas de adelantarlos y desarrollarlos cualquiera que sea su naturaleza, deberán hacer partícipes a título de compensación a estos municipios, en proporción a su afectación de los beneficios sociales y económicos que se produzcan.

En ningún caso la compensación de que trata el presente artículo podrá ser inferior al 1% del total de la facturación cuando se trate de empresas o entidades prestadoras de servicios públicos domiciliarios en los demás casos el porcentaje de compensación mínima será el 3% del total bruto de la producción.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, deberá dentro de los tres meses siguientes a la promulgación de la presente ley, el determinar y reglamentar el grado de afectación de cada municipio, así como los porcentajes de participación a título de compensación que le han de corresponder a estos.

Parágrafo 2°. Los proyectos hídricos productivos de cualquier naturaleza, incluyendo los acueductos e hidroeléctricas que se hayan desarrollado con anterioridad a la presente ley, destinarán los recursos de las compensaciones de que trata el presente artículo a partir de la reglamentación que expida el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial.

Artículo 3°. *De las medidas para la protección de las fuentes hídricas.* En los lugares donde se desarrollen proyectos hídricos de cualquier naturaleza, los municipios que se vean afectados por esa actividad, podrán exigir a las entidades que los desarrollan, la implementación de programas de conservación y tratamiento racional de las fuentes hídricas.

Esta exigencia será de obligatorio cumplimiento para la entidad requerida y los programas que se adelanten estarán bajo la supervisión de la Corporación Autónoma Regional competente y de los municipios que sufran esta afectación.

Si las entidades requeridas ya cuentan con programas de conservación y tratamiento racional de las fuentes hídricas y estos a juicio de la Corporación Autónoma Regional y de los municipios afectados son insuficientes, las entidades requeridas deberán adecuar sus programas con las exigencias y en los plazos que los increpantes determinen.

Parágrafo. Cuando las entidades encargadas de desarrollar proyectos hídricos productivos sean requeridas por los municipios afectados para que implementen o adecuen los programas de conservación y tratamiento de que trata el presente artículo y no lo hagan, serán objeto de sanciones pecuniarias sucesivas y progresivas que oscilarán entre los trescientos (300) y mil (1.000) salarios mínimos mensuales legales vigentes, hasta que den cumplimiento con esta exigencia.

Las sanciones pecuniarias de que trata la presente ley serán impuestas y recaudadas por el Ministerio de Medio Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, el cual destinará los recursos percibidos por este concepto al financiamiento de programas y proyectos de conservación ambiental que se adelanten en los municipios afectados.

Artículo 4°. *De la inspección y vigilancia:* Los municipios que sufran alguna afectación en sus recursos naturales como consecuencia de la explotación en actividades productivas hídricas que adelanten cualquier entidad, podrán inspeccionar en todo momento el manejo que se haga de estos recursos, pudiendo emitir conceptos que serán de obligatorio cumplimiento para la entidad involucrada cuando observen actuaciones que atenten contra la conservación y protección de sus recursos hídricos.

Artículo 5°. El Estado a través de sus Corporaciones Autónomas Regionales y el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, dentro de los tres meses siguientes a la promulgación de la presente ley, deberá establecer el plan de adquisición de los predios que se hallen a nombre de particulares que se encuentren en las áreas de influencia de conservación y producción de recursos hídricos.

Artículo 6°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga el parágrafo del artículo 7° de la Ley 56 de 1991 y demás disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

Oscar Josué Reyes Cárdenas,
Senador de la República.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 275 DE 2009 SENADO

por la cual se adoptan mecanismos para la reposición del parque automotor de servicio público de transporte.

Bogotá, D. C., 9 de junio de 2009

Doctor

PLINIO OLANO BECERRA

Presidente Comisión Sexta

Senado de la República

Ciudad

Respetado doctor Becerra:

En cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta del Senado de la República, me permito presentar la respetiva ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 275 de 2009 Senado, *por la cual se adoptan mecanismos para la reposición del parque automotor de servicio público de transporte.*

Cordialmente,

Oscar Suárez Mira,
Senador de la República.

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 275 DE 2009 SENADO

por la cual se adoptan mecanismos para la reposición del parque automotor de servicio público de transporte.

Antecedentes

Este proyecto de ley fue presentado por el Ministro del Transporte, doctor Andrés Uriel Gallego, y cumpliendo con la designación realizada por el Presidente de la Comisión Sexta del honorable Senado de la República, procedo a rendir informe de ponencia para primer debate al proyecto de ley por la cual se adoptan mecanismos para la reposición del parque automotor de servicio público de transporte.

EXPOSICION DE MOTIVOS

La operación del transporte es un servicio público, inherente a la finalidad social del Estado y sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes, en cuya prestación juega un papel decisivo la participación del sector privado. La ley en acatamiento de lo dispuesto en el artículo 24 de la Constitución Política, según el cual todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, define este servicio como “... una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector; en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica ...”.

Las disposiciones legales que regulan el transporte, le otorgan el carácter de servicio público esencial y resalta la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en lo que tiene que ver con la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la Constitución, la ley y los reglamentos. El mismo ordenamiento destaca que la seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sis-

tema de transporte, lo cual se ajusta al mandato constitucional contenido en los artículos 2º, 11, 24, 365 y 366 que le impone al Estado el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas residentes en Colombia.

Tanto la Ley 105 de 1993, como la 336 de 1996, indicaron que el transporte es un servicio público esencial, que debe ser prestado en condiciones de seguridad, calidad y oportunidad, en el cual prima el interés general sobre el particular.

Como titular de esta cartera ministerial y en procura de afianzar los principios que rigen al servicio público del transporte se persigue a través de este proyecto, adoptar medidas que propendan por la optimización del parque automotor y hacer del sector un gremio competitivo, dados los avances que a nivel mundial se vienen presentando en la economía y que cada vez se hace más dinámica, por tanto, es prioridad para el Estado colombiano, el trámite de este proyecto de ley, por la cual se adoptan mecanismos para la reposición del parque automotor de servicio público de transporte, que hoy me permito presentar ante el honorable Congreso de la República para que sea debatido y tramitado.

Adoptar un mecanismo que verdaderamente permita la modernización del parque automotor, es una medida que traería grandes beneficios y desde diferentes ópticas, veamos: desde el punto de vista ambiental, se lograría reducir la contaminación, pues es sabido que un vehículo con ciertos años de vida, produce mayores emisiones contaminantes y por otro lado el contar con un parque automotor moderno, contribuiría a la disminución de la accidentalidad vial y a ofrecer comodidad al usuario, dando de esta manera aplicación a uno de los principios que rigen al transporte.

Para lograr este propósito se deben simultáneamente implementar varias herramientas, a más de la necesidad de fijar una vida útil, se busca crear cultura de ahorro a los propietarios de vehículos, pero dando a su vez garantía de la forma como se deben manejar los recursos que para el efecto se pretenden canalizar.

Las medidas que se adoptan a través de este proyecto de ley se aplicarán a los vehículos de transporte registrados en el servicio público, en las modalidades de transporte de carga, transporte colectivo de pasajeros de radios de acción intermunicipal, municipal, distrital y metropolitano, de servicio individual y de transporte especial, con algunas particularidades algunos de ellos, como más adelante se expondrá.

En primera instancia es preciso señalar que para lograr los objetivos trazados en el proyecto en cuanto a garantizar la atención efectiva de la demanda, la actualización tecnológica de los vehículos, mejorar las condiciones en el tránsito y preservar el medio ambiente es necesario fijar la vida útil de los vehículos, por ello, se prevé una vida útil máxima de los vehículos de transporte terrestre de servicio público colectivo e individual de pasajeros de radio de acción intermunicipal, metropolitano, distrital y/o municipal y de servicio especial de quince (15) años, una vida útil máxima para los vehículos de transporte terrestre de servicio público de carga de treinta y cinco (35) años y diez (10) años la vida útil para los

vehículos registrados en el servicio particular que prestan servicio de transporte escolar.

En cuanto a la necesidad de reducir el término de vida útil a 15 años, de los vehículos de transporte terrestre de servicio público colectivo e individual de pasajeros de radio de acción intermunicipal, metropolitano, distrital y/o municipal y de servicio especial es preciso traer a colación pronunciamientos de las autoridades ambientales que expresan el porqué es conveniente hacer esta reducción en la vida útil de los vehículos. Estos son pronunciamientos hechos por el DAMA con ocasión de un proyecto de ley que pretendía dejar indeterminado el tiempo de vida útil:

“Los estándares nacionales sugieren que el máximo de vida útil de estos vehículos debe ser de 10 años, si bien en algunos países de economías avanzadas deben salir de circulación a los 5 años, independientemente de su estado aparente. Las razones en que se fundan estos estándares, se justifican por las siguientes causas:

- *Cumplida la vida útil de los vehículos, el motor ha tenido que ser reparado o sustituido al menos tres veces.*

- *El sistema de seguridad (frenos, luces ópticas, etc.) ha sido reemplazado, al menos parcialmente, unas 20 veces.*

- *El sistema mecánico (ejes, transmisión, caja) ha tenido que ser reemplazado o reparado intensamente al menos tres veces.*

- *La silletería ha debido ser reparada o sustituida al menos cinco veces.*

- *La carrocería debería ser reparada al menos diez veces”.*

En legislaciones de otros países encontramos que el término de vida útil suele ser muy inferior a los 20 años fijados en nuestro país. Así, por ejemplo, la Ley de Transporte y Vialidad del Distrito Federal de Ciudad de México, estableció la vida útil de los vehículos de transporte de pasajeros en 10 años; la Ley Nacional 24.449 de Argentina, la fijó por el mismo término, es decir, 10 años permitiendo que la autoridad de transporte fijará un plazo menor; la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Salvador, la fijó en 15. La Administración de Tránsito Federal de Estados Unidos dispuso una vida útil de 12 años o 500.000 millas (articulados); 10 años o 350.000 millas (buses grandes); 7 años o 200.000 millas (medianos tipo buseta) y; 5 años o 150.000 millas (vehículos menor tamaño, tipo microbús).

La vida útil que contempla el proyecto de ley, se aplicará para los vehículos que ingresen a prestar el servicio público de transporte, a partir de entrada en vigencia de la ley. Respecto a la vida útil de los vehículos que actualmente están prestando el servicio público, se prevé unos años de transición para ser retirados de acuerdo al modelo del vehículo.

En lo concerniente a la desintegración física de los vehículos, se prevé un término de seis (6) meses a partir de la vigencia de la ley para que el Ministerio reglamente el proceso a seguirse con este propósito.

Para llevar a cabo el proceso de reposición se crean unos aportes de carácter obligatorio y otros de carácter voluntario que deberán realizar los propietarios de los vehículos afiliados al Fondo Nacional de Reposición del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre, cuya creación se realiza a través de esta iniciativa gubernamental con el propósito exclusivo de atender los requerimientos de la reposición, el cual será administrado por una entidad fiduciaria que será seleccionada mediante concurso público que deberá adelantar el Ministerio de Transporte.

Los aportes obligatorios que deberán realizar los propietarios de los vehículos afiliados serán determinados anualmente por el Ministerio y no podrá ser inferior al cinco por ciento (5%) del total de la tarifa o el flete que se cobra al usuario según el caso, por el servicio que se presta. Los aportes voluntarios, como su nombre lo indica serán las sumas que cada propietario desee abonar a la cuenta del vehículo afiliado. Así mismo harán parte de los recursos del fondo y para la reposición de los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros de radio de acción intermunicipal, metropolitano, distrital y/o municipal, los recursos procedentes de los fondos empresariales constituidos al amparo de las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 688 de 2001, los cuales deberán ser trasladados por las empresas en un término de tres (3) meses contados a partir de la fecha de afiliación del vehículo al fondo, so pena de ser sancionadas.

El programa de reposición que se pretende implementar a través de esta iniciativa gubernamental no se hace extensivo al transporte mixto, dadas las características particulares que ostenta esta clase de servicio.

Un aspecto que se considera fundamental en esta iniciativa es la creación de una cuenta especial dentro del Fondo Nacional de Reposición, la cual será alimentada con los recursos provenientes de los rendimientos financieros generados por el manejo de los recursos de cada cuenta individual de los vehículos afiliados, los intereses moratorios que se generen por el no pago oportuno de aportes a que están obligados los afiliados al fondo, el ciento por ciento (100%) del valor de las multas que se impongan por infracciones a las normas de transporte y demás sanciones pecuniarias que se desprendan por la violación a las normas, con el propósito de reducir la sobreoferta de vehículos y financiar a los pequeños propietarios para la reposición de sus vehículos de acuerdo a la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.

Expuesto lo anterior de manera atenta pongo a consideración del honorable Congreso de la República el presente proyecto de ley, el cual contribuirá de manera efectiva a la modernización del parque automotor, mejoramiento de las condiciones de seguridad vial y ambientales, entre otras, para que sea discutido y aprobado en la presente legislatura.

Proposición

Por lo anteriormente expuesto, solicito respetuosamente a la Comisión Sexta de Senado aprobar en

primer debate el Proyecto de ley número 275 de 2009 Senado, por la cual se adoptan mecanismos para la reposición del parque automotor de servicio público de transporte.

Cordial saludo,

Oscar Suárez Mira,
Senador de la República.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 275 DE 2009 SENADO

por la cual se adoptan mecanismos para la reposición del parque automotor de servicio público de transporte.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO I

Objetivo, definiciones y alcance

Artículo 1°. *Objetivo.* La presente ley tiene por objeto la adopción de medidas para la reposición de los vehículos de servicio público de transporte terrestre, encaminadas a garantizar la atención efectiva de la demanda, la actualización tecnológica de los vehículos, a mejorar las condiciones de seguridad en el tránsito y a la preservación del medio ambiente.

Artículo 2°. *Definiciones.* Para efectos de interpretación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

DESINTEGRACION FISICA: Proceso de destrucción de todos los elementos componentes de un vehículo hasta convertirlo en chatarra.

REPOSICION: Sustitución de un vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor que ha alcanzado el término de su vida útil, por otro vehículo nuevo.

VIDA UTIL: Período de tiempo medido en años durante el cual un vehículo puede operar cumpliendo correctamente las funciones para las cuales fue diseñado.

Artículo 3°. *Alcance.* Las medidas adoptadas en la presente ley aplican a los vehículos de transporte registrados en el servicio público, en las modalidades de transporte de carga, transporte colectivo de pasajeros de radios de acción intermunicipal, municipal, distrital y/o metropolitano, de transporte individual y de transporte especial.

CAPITULO II

Vida útil y desintegración física

Artículo 4°. *Vida útil de los vehículos de transporte colectivo e individual de pasajeros y de servicio especial.* La vida útil máxima de los vehículos de transporte terrestre de servicio público colectivo de pasajeros de radios de acción intermunicipal, metropolitano, distrital y/o municipal, de servicio individual y de servicio especial será de quince (15) años. El Ministerio de Transporte y las autoridades metropolitanas, distritales y municipales, deberán exigir la desintegración física y la cancelación de

la matrícula de los equipos cuando lleguen a esta edad.

Parágrafo 1°. Los vehículos que a la fecha de promulgación de esta ley se encuentren prestando el servicio de transporte público colectivo e individual de pasajeros y de servicio especial, tendrán la vida útil de 20 años.

Parágrafo 2°. Los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros de radio de acción intermunicipal, de servicio individual y de servicio especial, que a la fecha de promulgación de esta ley tengan edad superior a veinte (20) años, deberán ser retirados del servicio y sometidos al proceso de desintegración física, en las siguientes fechas:

31 de diciembre de 2010 modelos 1979 y anteriores

31 de diciembre de 2011 modelos 1980 a 1984

31 de diciembre de 2012 modelos 1985 a 1988

31 de diciembre de 2013 modelos 1989 a 1993

Parágrafo 3°. En ningún caso, podrá extenderse la vida útil por transformación, cambio de servicio, repotenciación, ni procedimiento alguno.

Artículo 5°. *Vida útil de los vehículos de servicio particular que prestan transporte escolar.* Fijar en quince (15) años la vida útil de los vehículos registrados en el servicio particular que prestan servicio privado de transporte escolar.

Parágrafo. Los vehículos de servicio particular que a la fecha de promulgación de esta ley se encuentren prestando el servicio privado de transporte escolar, tendrán vida útil de 20 años y deberán ser retirados del servicio y sometidos al proceso de desintegración física en las fechas previstas en el parágrafo 2° del artículo 4° de la presente ley.

Artículo 6°. *Vida útil de los vehículos de transporte de carga.* La vida útil máxima de los vehículos de transporte terrestre de servicio público de carga será de treinta y cinco (35) años. El Ministerio de Transporte, deberá exigir la desintegración física y la cancelación de la matrícula de los equipos cuando lleguen a esta edad.

Parágrafo 1°. Los vehículos destinados al servicio público de transporte terrestre automotor de carga con edad superior a la establecida en el presente artículo, deberán ser retirados del servicio, en las siguientes fechas:

31 de diciembre de 2011 modelos 1964 y anteriores

31 de diciembre de 2012 modelos 1965 a 1971

31 de diciembre de 2013 modelos 1972 a 1978

A partir del año 2014, deberán salir anualmente del servicio, los vehículos que lleguen a los treinta y cinco (35) años de vida.

Parágrafo 2°. En ningún caso, podrá extenderse la vida útil por transformación, repotenciación, cambio de servicio, ni procedimiento alguno.

Artículo 7°. *Desintegración física.* Todo vehículo de servicio público de transporte terrestre de carga, colectivo de pasajeros con radios de acción intermunicipal, metropolitano, distrital y/o municipal, de servicio individual y de servicio especial, u otra modalidad que se reglamente que llegue a su vida útil

establecida para cada modalidad en la presente ley deberá ser sometido de manera obligatoria al proceso de desintegración física y a la cancelación de su matrícula.

Parágrafo. Podrán someterse al proceso de desintegración física los vehículos de que trata la presente ley, antes de cumplir su vida útil.

Artículo 8°. El proceso de desintegración física de los vehículos de las diferentes modalidades de que trata la presente ley deberá ser reglamentado por el Ministerio de Transporte, en un término no superior a seis (6) meses contados a partir de la vigencia de la presente ley.

TITULO II

FONDO PARA LA REPOSICION DE LOS VEHICULOS DE SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR

CAPITULO I

Creación, administración, composición y funcionamiento

Artículo 9°. *Creación del Fondo.* Créase el Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre, para atender los requerimientos de la reposición del parque automotor de los vehículos de transporte público de carga, colectivo de pasajeros con radios de acción intermunicipal, metropolitano, distrital y/o municipal, de servicio individual y de servicio especial en el territorio nacional.

Artículo 10. *Naturaleza jurídica.* El Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre, será un fondo de naturaleza pública, sin personería jurídica, adscrito al Ministerio de Transporte.

Artículo 11. *Administración del Fondo.* El Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre será administrado por una Sociedad Fiduciaria, debidamente autorizada para operar en Colombia por la Superintendencia Financiera y seleccionada por el Ministerio de Transporte mediante concurso público.

Parágrafo. La sociedad fiduciaria seleccionada por el Ministerio de Transporte deberá constituir como patrimonio autónomo el Fondo Nacional de Reposición del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre. El contrato que celebrarán los propietarios de los vehículos y la fiduciaria será el de fiducia mercantil de administración.

Artículo 12. *Funcionamiento.* Las condiciones para la administración de los recursos del fondo serán establecidas en el pliego de condiciones que se adoptará para la selección de la sociedad fiduciaria.

Artículo 13. *Cuentas individuales.* El Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre, estará conformado por cuentas individuales e independientes por cada vehículo afiliado al mismo, en las cuales se depositarán los aportes obligatorios y/o voluntarios que hagan los propietarios de los vehículos del transporte público de carga, colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción intermunicipal, metropolitano, distrital y/o urbano, de servicio individual

y de servicio especial, así como los rendimientos financieros que se generen.

Artículo 14. *Aportes obligatorios.* Los propietarios de los vehículos de servicio público de transporte colectivo de pasajeros con radios de acción intermunicipal, metropolitano, distrital y/o municipal están obligados a constituir una cuenta individual en el Fondo y realizar el aporte obligatorio al mismo. El Ministerio de Transporte determinará en el reglamento las condiciones, términos y procedimiento, entre otros, para la consignación de los recursos de aquellos vehículos cuyos propietarios están obligados a afiliarse al Fondo.

Parágrafo 1°. Los propietarios de los vehículos deberán afiliarse a sus vehículos dentro de los tres (3) meses siguientes a la fecha de expedición de la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte una vez seleccionada la Sociedad Fiduciaria que administrará el Fondo.

Los vehículos que en el término señalado en este parágrafo no se hubiesen afiliado al Fondo previsto en esta ley, serán afiliados por parte de su respectiva empresa de transporte dentro de los quince (15) días siguientes; si vencidos estos términos aún no se ha afiliado al vehículo se le cancelará su tarjeta de operación.

Parágrafo 2°. La obligación de aportar cesa en el momento en que se efectúe la cancelación de la matrícula y la desintegración física del vehículo.

Parágrafo 3°. Los propietarios de vehículos que prestan servicio público de transporte en las modalidades de transporte de carga, individual de pasajeros y especial no están obligados a realizar este tipo de aportes a la cuenta individual de su vehículo.

Artículo 15. *Cálculo de los aportes obligatorios.* El porcentaje equivalente a la recuperación de capital que hace parte de los costos de capital dentro de la estructura de costos, será destinada a la reposición del vehículo. Las autoridades de transporte calcularán el porcentaje enunciado, de acuerdo con el procedimiento establecido por el Ministerio de Transporte.

Artículo 16. *Recursos de los Fondos de Reposición Empresarial.* Para los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros de radio de acción intermunicipal y metropolitano, distrital y/o municipal harán parte de los recursos del Fondo Nacional de Reposición del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre, los recursos de los fondos empresariales constituidos por las empresas de transporte en desarrollo de la Ley 105 de 1993 y 336 de 1996, así como los constituidos en desarrollo de la Ley 688 de 2001.

Dichas empresas deberán trasladar todos los recursos que venían recaudando, en un término no superior a los tres (3) meses siguientes a la afiliación del vehículo al Fondo creado por la presente ley.

Artículo 17 *Aportes voluntarios.* Los propietarios de los vehículos que se afilien al Fondo para la reposición del parque automotor de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, colectivo e individual de pasajeros y de servicio especial, po-

drán aportar, periódica u ocasionalmente, sin límite de cuantía alguna, los aportes voluntarios.

Artículo 18. *Destino de los recursos.* Los recursos de las cuentas individuales de cada vehículo, deberán ser utilizados por el propietario del vehículo, solamente para destinarlos a su reposición. Se le entregarán los recursos de los que disponga en su cuenta individual, luego de que efectúe el proceso de desintegración física y cancelada la matrícula del automotor.

Parágrafo 1°. Estos recursos no podrán ser embargados bajo ninguna circunstancia.

Parágrafo 2°. El propietario de un vehículo podrá retirar los recursos de la cuenta individual del Fondo, sin condición de reposición, siempre y cuando renuncie al derecho a reponer y previa la desintegración física del vehículo y la cancelación de la matrícula del mismo.

Artículo 19. *Tradición.* La tradición del vehículo conllevará la tradición de la cuenta del vehículo en el Fondo respectivo. En consecuencia cualquier hecho o negocio que afecte la propiedad del vehículo deberá incluir los dineros que figuren en la cuenta individual del automotor.

CAPITULO II

Obligaciones de las empresas

Artículo 20. *Recolección de los aportes obligatorios.* Las empresas de servicio público de transporte colectivo de pasajeros con radios de acción intermunicipal, metropolitano, distrital y/o municipal, están obligadas a recaudar los recursos obligatorios en los términos, y condiciones, que para cada modalidad determine el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. Los aportes voluntarios podrán ser recaudados por las empresas y entregados a la fiduciaria el primer día hábil de cada mes o podrán ser entregados directamente por los propietarios a la sociedad fiduciaria en cualquier tiempo.

Artículo 21. *Consignación aportes.* La empresa deberá consignar el total del monto recaudado por vehículo durante el mes, los primeros cinco (5) días hábiles del mes siguiente en la cuenta del Fondo que se abrirá para tal fin. Su incumplimiento dará lugar a la imposición de una sanción de cien (100) salarios mínimos diarios legales vigentes por cada día de mora en hacer dicha consignación.

CAPITULO III

Vigilancia y Control

Artículo 22. *Control.* Las Superintendencias Financiera y de Puertos y Transporte, ejercerán dentro de lo de su competencia el control y las facultades sancionatorias consagradas por la ley para la vigilancia de estos fondos y de las empresas a fin de verificar el cumplimiento de sus obligaciones según lo dispuesto en la presente ley, para lo cual deberán implementar un sistema de información.

Artículo 23. *Seguimiento.* El Ministerio de Transporte solicitará informes sobre las medidas adoptadas por las respectivas autoridades municipales y/o distritales e informará de su incumplimiento a la Procuraduría General de la Nación para que esta adopte las medidas disciplinarias correspondientes.

Artículo 24. *Sanciones.* El incumplimiento por parte de la empresa a cualquiera de las obligaciones previstas en la presente ley incluidas las determinadas en el artículo 30 acarrearán una sanción de veinte (20) salarios mínimos legales mensuales vigentes por cada vez que incurran en tal incumplimiento.

Artículo 25. *Revisor Fiscal.* El revisor fiscal de cada empresa certificará semestralmente los pagos efectuados por la empresa al Fondo, por medio de una comunicación escrita y dirigida al alcalde de la localidad respectiva con copia al Ministerio de Transporte.

TITULO III

FOMENTO DE LA REPOSICION Y REDUCCION DE SOBREOFERTA DE VEHICULOS DE SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE

Artículo 26. *Creación.* Establézcase una cuenta para el fomento de la reposición y reducción de sobreoferta de vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor dentro del Fondo Nacional de Reposición del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre, cuyos recursos serán administrados por la Sociedad Fiduciaria que seleccione el Ministerio de Transporte, de acuerdo con lo previsto en el artículo 11 de la presente ley.

La cuenta para el fomento de la reposición y reducción de sobreoferta de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor, deberá tener una subcuenta por cada una de las modalidades de servicio que trata la presente ley.

Artículo 27. *Destinación de los recursos.* Los recursos de la cuenta para el fomento de la reposición y reducción de sobreoferta de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor deben destinarse para la reducción de la sobreoferta de vehículos en las diferentes modalidades y a la financiación de los pequeños propietarios de acuerdo a la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte.

Artículo 28. *Fuentes de recursos.* La cuenta para el fomento de la reposición y reducción de sobreoferta de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor tendrá las siguientes fuentes de recursos, los cuales serán asignados a la subcuenta de cada una de las modalidades de servicio contempladas en esta ley:

1. El 10% de los rendimientos financieros generados por el manejo de los recursos de cada cuenta individual de los vehículos afiliados, luego de descontarse el costo de administración correspondiente.

2. Los intereses moratorios que se generen cuando los aportes del Fondo no se consignen dentro de los plazos señalados en el reglamento del Gobierno Nacional.

3. El cincuenta por ciento (50%) de las multas impuestas y pagadas a las autoridades de inspección, vigilancia y control y que tuvieron como origen las infracciones a las normas de transporte.

4. El ciento por ciento (100%) del valor que el Ministerio de Transporte fije por la expedición del manifiesto de carga para el transporte de carga y el ciento por ciento (100%) del valor que se fije por las planillas de despacho para el transporte de pasajeros.

5. El ciento por ciento (100%) del valor que se cobre por la expedición de otros documentos que a criterio del Gobierno Nacional se requieran en la operación.

6. Los demás que determine y/o asigne el Gobierno Nacional

Artículo 29. *Reglamentación.* El Gobierno Nacional reglamentará la administración, el funcionamiento, políticas, planes y programas para el manejo de los recursos de la cuenta para el fomento de la reposición y reducción de sobreoferta de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de acuerdo con lo previsto en la presente ley.

Parágrafo. Para tener derecho a la financiación a través de la cuenta para el fomento de la reposición de los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor, el vehículo deberá estar afiliado al Fondo y al día con los aportes obligatorios.

TITULO IV

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 30. *Fondos de Reposición de las empresas.* Las empresas de transporte público colectivo de pasajeros de radio de acción intermunicipal y metropolitano, distrital y/o municipal que, bajo lo estipulado en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 hayan constituido Fondos de Reposición y los fondos que se hayan creado en vigencia de la Ley 688 de 2001 deberán rendir cuentas a los propietarios de los vehículos sobre los dineros recaudados y el manejo que se les ha dado, debiendo responder de manera íntegra por los mismos, sin perjuicio de la sanción prevista en el parágrafo 2° del artículo 7° de la Ley 105 de 1993 y de las acciones a que haya lugar.

Se dejará constancia escrita de conformidad, en la rendición de cuentas, que se entregará al propietario, a la sociedad fiduciaria, a las autoridades locales competentes y al Ministerio de Transporte, quienes podrán solicitar explicaciones, aclaraciones y adelantar los trámites pertinentes, si descubriera irregularidad alguna.

Los fondos de reposición existentes deben entrar en proceso de liquidación después de entregar los recursos a la Sociedad Fiduciaria seleccionada, de conformidad con la normatividad vigente.

Artículo 31. *Sistemas de Transporte Masivo.* El Ministerio de Transporte y las autoridades locales de transporte que adelanten procesos de racionalización y reorganización del transporte público de carga, especial, colectivo e individual de pasajeros, así como la implementación de sistemas de transporte de servicio, podrán suspender el ingreso de vehículos de servicio público nuevos y/o usados por incremento o reposición. De igual manera podrán ajustar las capacidades transportadoras de las empresas de transporte colectivo de pasajeros y especial con base en las tarjetas de operación expedidas a los vehículos vinculados a estas.

Artículo 32. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Oscar Suárez Mira,
Senador de la República.

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE SENADO CON MODIFICACIONES EN EL TITULO AL PROYECTO DE LEY NUMERO 333 DE 2008 SENADO, 089 DE 2007 CAMARA

por medio de la cual se autorizan apropiaciones presupuestales para la ejecución de obras en el municipio de Calima El Darién, departamento del Valle del Cauca, con motivo de la vinculación de la Nación y el Congreso de la República al primer cincuentenario de su fundación.

Bogotá, D. C., 9 de junio de 2009

Doctor

ALFREDO ROCHA

Secretario Comisión Cuarta

Senado de la República

E. S. D.

Por medio de la presente me permito hacerle entrega de la ponencia para segundo debate Senado con modificaciones en el título del Proyecto de ley número 333 de 2008 Senado, 089 de 2007 Cámara, *por medio de la cual se autorizan apropiaciones presupuestales para la ejecución de obras en el municipio de Calima El Darién, departamento del Valle del Cauca, con motivo de la vinculación de la Nación y el Congreso de la República al primer cincuentenario de su fundación.*

Cordialmente,

Efraín Cepeda Sarabia,
Senador de la República.

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE LEY NUMERO 333 DE 2008 SENADO, 089 DE 2007 CAMARA

por medio de la cual se autorizan apropiaciones presupuestales para la ejecución de obras en el municipio de Calima El Darién, departamento del Valle del Cauca, con motivo de la vinculación de la Nación y el Congreso de la República al primer cincuentenario de su fundación.

Calima El Darién, fundado en 1907, y elevado a la categoría de municipio en 1939, es uno de los principales destinos turísticos del suroccidente colombiano, especialmente porque en su zona se encuentra el embalse de Calima, que aparte de ser un generador de energía, representa una zona apta para el turismo ecológico.

El lago Calima es considerado uno de los mayores atractivos turísticos del Valle del Cauca, ya que los magníficos vientos de la zona permiten que en sus aguas se pueda practicar sin contratiempo deportes náuticos como el Windsurf y Kitesurf. Además en la zona se cuenta con un Ferry que recorre el Embalse, el cual es visitado por miles de turistas al año, que tienen la posibilidad de contemplar un hermoso paisaje natural y de grandes montañas.

De igual manera, Calima el Darién es una zona que hace alusión a una de las grandes culturas precolombinas, como fue la cultura Calima, la cual es un conjunto de antiguas culturas que habitaron el departamento del Valle del Cauca y que de acuerdo a estudios del tema, se destacaron por sus ricos trabajos de orfebrería y cerámica.

En el caso de la orfebrería, la cultura Calima conoció avanzadas técnicas para el trabajo del oro, distinguiéndose por la filigrana y la variedad de elementos naturales que eran los elementos de sus temas de trabajo.

Proposición

Por todas las razones y motivos expuestos, solicitamos cordialmente a los honorables Senadores miembros de la Plenaria del Senado darle segundo debate con las modificaciones en el título del Proyecto de ley número 333 de 2008 Senado, 089 de 2007 Cámara, *por medio de la cual se autorizan apropiaciones presupuestales para la ejecución de obras en el municipio de Calima El Darién, departamento del Valle del Cauca, con motivo de la vinculación de la Nación y el Congreso de la República al primer centenario de su fundación.*

Efraín Cepeda Sarabia,
Senador de la República.

TEXTO PROPUESTO CON MODIFICACIONES PARA SER APROBADO EN SEGUNDO DEBATE SENADO AL PROYECTO DE LEY NUMERO 333 DE 2008 SENADO, 089 DE 2007 CAMARA

por medio de la cual se autorizan apropiaciones presupuestales para la ejecución de obras en el municipio de Calima El Darién, departamento del Valle del Cauca, con motivo de la vinculación de la Nación y el Congreso de la República al primer centenario de su fundación.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. La República de Colombia y el congreso de Colombia se vinculan a la celebración de los cien años del municipio de Calima el Darién en el departamento del Valle del Cauca, que se cumplirán en el mes de septiembre de 2007.

Artículo 2°. A partir de la promulgación de la presente ley y de conformidad con los artículos 334, 341 y 345 de la Constitución Política, se autoriza al Gobierno Nacional para incluir dentro del Presupuesto General de la Nación las apropiaciones presupuestales que se requieran para vincularse a la conmemoración del centenario del municipio de Calima El Darién, así como para ejecución de las obras de infraestructura de interés social que se requieran, entre las que se encuentran:

Remodelación del Parque los Fundadores y peatonales de la carrera 10 entre carreras 6ª y 7ª.	\$ 287.157.673
Construcción de una tarima permanente	\$ 62.521.934
Construcción del Auditorio Municipal	\$ 430.157.701
Total	\$ 779.837.308

Artículo 3°. Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente ley, se autoriza igualmente la celebración de los contratos necesarios, el sistema de cofinanciación y la celebración de convenios interadministrativos entre la Nación y el departamento del Valle del Cauca y/o el municipio de Calima el Darién.

Artículo 4°. Esta ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN COMISION CUARTA DE SENADO AL PROYECTO DE LEY NUMERO 333 DE 2008 SENADO, 089 DE 2007 CAMARA

por medio de la cual se autorizan apropiaciones presupuestales para la ejecución de obras en el municipio de Calima El Darién, departamento del Valle del Cauca, con motivo de la vinculación de la Nación y el Congreso de la República al primer cincuentenario de su fundación.

El Congreso de Colombia
DECRETA:

Artículo 1°. La República de Colombia y el Congreso de Colombia se vinculan a la celebración de los cien años del municipio de Calima El Darién en el departamento del Valle del Cauca, que se cumplirán en el mes de septiembre de 2007.

Artículo 2°. A partir de la promulgación de la presente ley y de conformidad con los artículos 334, 339, 341 y 345 de la Constitución Política, se autoriza al Gobierno Nacional para incluir dentro del Presupuesto General de la Nación las apropiaciones presupuestales que se requieran para vincularse a la conmemoración del centenario del municipio de Calima El Darién, así como para ejecución de las obras de infraestructura de interés social que se requieran, entre las que se encuentran:

Remodelación del Parque los Fundadores y peatonalización de la carrera 10 entre carreras 6ª y 7ª.	\$ 287.157.673
Construcción de una Tarima Permanente	\$ 62.521.934
Construcción del Auditorio Municipal	\$ 430.157.701
Total	\$ 779.837.308

Artículo 3°. Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente ley, se autoriza igualmente la celebración de los contratos necesarios, el sistema de cofinanciación y la celebración de convenios interadministrativos entre la Nación y el departamento del Valle del Cauca y/o el municipio de Calima El Darién.

Artículo 4°. Esta ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Bogotá, D. C., octubre 8 de 2008

Efraín Cepeda Sarabia,
Senador Ponente.

Autorizamos el presente texto del Proyecto de ley número 333 de 2008 Senado, 089 de 2007 Cámara, por medio de la cual se autorizan apropiaciones presupuestales para la ejecución de obras en el municipio de Calima El Darién, departamento del Valle del Cauca, con motivo de la vinculación de la Nación y el Congreso de la República al primer cincuentenario de su fundación.

El Presidente,

Ubéimar Delgado Blandón.

El Secretario,

Alfredo Rocha Rojas.

CONTENIDO

Gaceta número 477 - Miércoles 10 de junio de 2009
SENADO DE LA REPUBLICA

Págs.

PONENCIAS

Ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 252 de 2009 Senado, por la cual se establece el sistema de compensación a los municipios que se vean afectados con el desarrollo de proyectos hídricos productivos, se dota de facultades para que estos municipios puedan exigir las medidas tendientes a la protección y conservación de sus fuentes hídricas y se dictan otras disposiciones	1
Ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 275 de 2009 Senado, por la cual se adoptan mecanismos para la reposición del parque automotor de servicio público de transporte.....	5
Ponencia para segundo debate Senado con modificaciones en el título , texto propuesto y texto definitivo aprobado en Comisión Cuarta al Proyecto de ley número 333 de 2008 Senado, 089 de 2007 Cámara, por medio de la cual se autorizan apropiaciones presupuestales para la ejecución de obras en el municipio de Calima El Darién, departamento del Valle del Cauca, con motivo de la vinculación de la Nación y el Congreso de la República al primer cincuentenario de su fundación	11