



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 976

Bogotá, D. C., martes 29 de septiembre 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

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NUMERO 145 DE 2009 SENADO

por medio de la cual se modifica el artículo 6° del Decreto-ley 1790 del 2000 y el artículo 5° del Decreto-ley 1791 de 2000, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 6°, del Decreto-ley 1790, quedará así:

Artículo 6°. *Jerarquía.* La jerarquía y equivalencia de los oficiales y suboficiales de las Fuerzas Militares para efectos de mando, régimen interno, régimen disciplinario y Justicia Penal Militar, lo mismo que para todas las obligaciones y derechos consagrados en este Decreto, comprenden de los siguientes grados en escala descendente:

a) OFICIALES

1. Ejército

a) Oficiales Generales

- 1) General
- 2) Teniente General
- 3) Mayor General
- 4) Brigadier General

b) Oficiales Superiores

- 1) Coronel
- 2) Teniente Coronel
- 3) Mayor

c) Oficiales Subalternos

- 1) Capitán
- 2) Teniente
- 3) Subteniente

2. Armada

a) Oficiales de Insignia

- 1) Almirante
- 2) Almirante de Fragata
- 3) Vicealmirante
- 4) Contralmirante

b) Oficiales Superiores

- 1) Capitán de Navío
- 2) Capitán de Fragata
- 3) Capitán de Corbeta

c) Oficiales Subalternos

- 1) Teniente de Navío
- 2) Teniente de Fragata
- 3) Teniente de Corbeta

3. Fuerza Aérea

a) Oficiales Generales

- 1) General
- 2) Teniente General
- 3) Mayor General
- 4) Brigadier General

b) Oficiales Superiores

- 1) Coronel
- 2) Teniente Coronel
- 3) Mayor

c) Oficiales Subalternos

- 1) Capitán
- 2) Teniente
- 3) Subteniente

b) SUBOFICIALES

1. Ejército

- a) Sargento Mayor
- b) Sargento Primero
- c) Sargento Viceprimero
- d) Sargento Segundo
- e) Cabo Primero
- f) Cabo Segundo
- g) Cabo Tercero

2. Armada

- a) Suboficial Jefe Técnico
- b) Suboficial Jefe
- c) Suboficial Primero
- d) Suboficial Segundo
- e) Suboficial Tercero
- f) Marinero Primero
- g) Marinero Segundo

3. Fuerza Aérea

- a) Técnico Jefe
- b) Técnico Subjefe
- c) Técnico Primero
- d) Técnico Segundo
- e) Técnico Tercero
- f) Técnico Cuarto
- g) Aerotécnico

Artículo 2°. *El artículo 5°, del Decreto del Decreto-ley 1791, quedará así:*

Artículo 5°. *Jerarquía.* La jerarquía de los oficiales, nivel ejecutivo, suboficiales y agentes de la Policía Nacional, para efectos de mando, régimen disciplinario, Justicia Penal Militar, lo mismo que para todos los derechos y obligaciones consagrados en este decreto, comprende los siguientes grados:

1. Oficiales

a) Oficiales generales.

- 1. General.
- 2. Teniente General
- 3. Mayor General.
- 4. Brigadier General.

b) Oficiales superiores

- 1. Coronel
- 2. Teniente Coronel
- 3. Mayor

c) Oficiales subalternos

- 1. Capitán
- 2. Teniente
- 3. Subteniente

2. Nivel ejecutivo

- a) Comisario
- b) Subcomisario
- c) Intendente Jefe
- d) Intendente

e) Subintendente

f) Patrullero

3. Suboficiales

- a) Sargento Mayor
- b) Sargento Primero
- c) Sargento Viceprimero
- d) Sargento Segundo
- e) Cabo Primero
- f) Cabo Segundo

4. Agentes

- a) Agentes del Cuerpo Profesional
- b) Agentes del Cuerpo Profesional especial

Artículo 3°. En todas las normas donde se haga referencia al ascenso de oficiales, generales y de insignia, se tendrá en cuenta la modificación señalada en los artículos 1° y 2° de esta ley.

Artículo 4°. El Gobierno Nacional estará facultado para modificar los uniformes, insignias y demás elementos distintivos de cada grado.

Artículo 5°. Esta ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Carlos Emiro Barriga Peñaranda,
Senador de la República.

EXPOSICION DE MOTIVOS**Introducción**

En un mundo de interconexiones como en el que actualmente se desenvuelven los actores internacionales, es preciso identificar cuáles son los retos que afronta Colombia, frente al propósito del Gobierno Nacional de internacionalizar el conjunto de componentes de nuestro país.

En el ámbito económico, Colombia está generando mecanismos de integración, con países con los que nunca había explorado procesos de interdependencia económica y está fortaleciendo también los lazos culturales y políticos que emergen del proceso globalizador, en donde las redes de comunicación tienen un rol principal; sin embargo esta dinámica no solo sucede en materia comercial, política o cultural, también lo hace a nivel militar.

Es indiscutible, que para lograr resultados contundentes en el plano de la guerra, hace falta aliarse, pues las amenazas que actualmente afrontan los Estados, provienen de diferentes escenarios geográficos. Es decir, la delincuencia ya no se limita a un solo territorio demarcado sino que se extiende tanto como se lo permiten las instituciones encargadas de implantar el orden, la seguridad y la paz.

Atacar al enemigo desde diferentes frentes y evitar al máximo su capacidad de desplazarse hacia cualquier territorio, requiere una acción conjunta por parte de las Fuerzas Militares de cada país. Esta afirmación nos traslada automáticamente a escenarios de cooperación y nos inicia en el propósito del presente proyecto de ley.

Las Fuerzas Militares, han coexistido con la dinámica social y le han dado forma a lo que hoy conocemos como Estados. Ya lo decía Maquiavelo cuando se refería a las clases de milicia (de ataque o de defensa), "...solo pueden mantenerse por sí mismos, aquellos que cuentan con bastantes hombres o dinero para sostener un ejército en campaña y librar batalla a quien los ataque"ⁱ.

En contraposición, a los postulados idealistas de las relaciones internacionales, en donde todo es diálogo, cooperación y paz, se ubican los postulados del realismo. La teoría realista pone de manifiesto la naturaleza conflictiva y anárquica de los Estados, quienes son los protagonistas del sistema internacional. Y como bien lo ilustró Maquiavelo, las Fuerzas Militares son una herramienta para alcanzar el poder político que necesitan los líderes para gobernar de forma adecuada y para mantener a un Estado preparado ante las amenazas tanto internas como externas.

Durante la Guerra Fría, los Estados enfrentados no solo tenían que ser, también debían aparentar ser; no basta con ser el mejor, sino que también es necesario parecerlo. Y eso fue lo que sucedió en épocas de disuasión nuclear, en donde cada líder expuso la capacidad destructiva y discursiva de su arsenal.

En este sentido Las fuerzas Armadas de los países, crean estrategias que van más allá del mero uso de las armas, logrando incorporar en su accionar elementos de tipo táctico, con el objetivo de demostrar una verdadera organización, incluso en tiempos de paz.

La modernización institucional de las Fuerzas Militares es uno de los aspectos de tipo táctico más difíciles de abordar, en el proceso de transformación de la profesión militar, ya que estas son instituciones rígidas que obedecen a unas inmóviles estructuras burocráticas, las cuales garantizan el funcionamiento coordinado de los diferentes niveles de mando.

Retomando el hilo conductor de la presente argumentación, se puede decir que nuestras Fuerzas Militares acuden a estrategias que van desde la cooperación hasta acciones que se enmarcan en el realismo político.

En el primer caso, las Fuerzas Militares han construido fuertes lazos de comunicación entre pares y han logrado ejecutar acciones conjuntas para capturar y neutralizar a aquellos individuos y organizaciones que impiden la sana convivencia de los pueblos y entre los pueblos.

Sin embargo, aunque el navío de nuestras Fuerzas Militares navegue en mares de éxitos y reconocimientos, aún mantiene un "bajo perfil" frente a sus pares.

Nuestros generales deberían recibir un trato protocolario acorde a su nivel jerárquico en el ámbito internacional, pues en la mayoría de países con fuerzas armadas similares a las colombianas, el oficial de más alta jerarquía alcanza el grado equivalente a general de cuatro solesⁱⁱ.

Este sería pues un aporte a la valiosa labor que adelantan nuestras Fuerzas Armadas, no solo a nivel nacional, sino internacional.

Con el propósito de ilustrar lo anterior, se muestra a continuación un cuadro comparativo que relaciona, la jerarquía de los oficiales de algunos países latinoamericanos, así como la jerarquía de los oficiales de algunos países de la OTAN.

Esta comparación es simplemente una constatación de la necesidad de darle a Nuestras Fuerzas militares la distinción y el reconocimiento que se merecen en el ámbito internacional.

De esta manera, se hace posible vincular los principios de cooperación (que deben cimentarse sobre el respeto) y de estrategia, los cuales redundarán en una mejor presentación de nuestras Fuerzas Armadas ante el mundo, como una institución que se moderniza y que lo hace consciente de sus capacidades y retos.

COD OTAN		OF 10	OF 9	OF 8	OF 7	OF 6
País EEUU	Rango	GENERAL DEL EJERCITO *****	GENERAL ****	TENIENTE GENERAL ***	MAYOR GENERAL **	BRIGADIER GENERAL *
	REINO UNIDO	Ejército	MARISCAL DE CAMPO	GENERAL	TENIENTE GENERAL	MAYOR GENERAL
ESPAÑA	Ejército	CAPITANGENERAL	GENERAL DE EJERCITO	TENIENTE GENERAL	GENERAL DE DIVISION	GENERAL DE BRIGADA
PORTUGAL	Ejército	MARISCAL	GENERAL	TENIENTE GENERAL	MAYOR GENERAL	BRIGADIER GENERAL
ALEMANIA	Ejército		GENERAL	TENIENTE GENERAL	MAYOR GENERAL	BRIGADIER GENERAL
FRANCIA	Ejército	MARISCAL DE FRANCIA	GENERAL DEL EJERCITO	GENERAL DEL CUERPO ARMADO	GENERAL DE DIVISION	GENERAL DE BRIGADA

ⁱ Maquiavelo, Nicolás, EL PRINCIPE, Cómo se deben medir las fuerzas de los gobiernos, Cap. 10, pág. 55, Ed. Panamericana.

ⁱⁱ Fuerzas Militares para la guerra, La agenda pendiente de la reforma militar, Ensayo de Seguridad y Democracia, Pág. 83, Fundación Seguridad y Democracia. Nov. 2003, Alfredo Rangel, Director.

COD-OTAN		OF 10	OF 9	OF 8	OF 7	OF 6
GRECIA	Ejército		STRATIGO	ANTISTRATIGO	YPOSTRATIGO	TAXIARCHOS
PAISES BAJOS	Ejército		GENERAL	TENIENTE GENERAL	MAYOR GENERAL	BRIGADIER GENERAL
CANADA	Ejército		GENERAL	TENIENTE GENERAL	MAYOR GENERAL	BRIGADIER GENERAL
MEXICO	Ejército		SEC. DEFENSA NACIONAL	GENERAL DE DIVISION	GENERAL DE BRIGADA	BRIGADIER GENERAL
BRASIL	Ejército	MARISCAL DEL EJERCITO	GENERAL DEL EJERCITO	GENERAL DE DIVISION	GENERAL DE BRIGADA	
ECUADOR	Ejército		GENERAL DEL EJERCITO	GENERAL DE DIVISION	GENERAL DE BRIGADA	
VENEZUELA	Ejército		GENERAL EN JEFE	MAYOR GENERAL	GENERAL DE DIVISION	GENERAL DE BRIGADA
COLOMBIA	Ejército			GENERAL	MAYOR GENERAL	BRIGADIER GENERAL

* * *

PROYECTO DE LEY NUMERO 160 DE 2009 SENADO

por la cual se determinan los aportes al sistema integral de seguridad social para quienes tengan doble pensión y para los contratistas de servicios.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Los pensionados por vejez, jubilación, invalidez, sustitución o sobreviviente, en cualquiera de los regímenes del sistema general de pensiones incluidos los pensionados del magisterio, así como los retirados y pensionados de las Fuerzas Militares y de la policía nacional, que tengan doble pensión, cotizarán mensualmente al régimen contributivo del Sistema General de Seguridad Social en Salud o al régimen especial de sanidad al cual estén afiliados, sobre el ingreso de una sola de las pensiones que les haya sido reconocida y en el porcentaje actualmente establecido por la normatividad vigente.

Artículo 2°. Las personas naturales que laboren como trabajadores independientes bajo la modalidad de contrato de prestación de servicios con el sector público o privado, en el evento de celebrar más de un contrato y estos resulten concurrentes parcial o totalmente en el tiempo, cotizarán mensualmente a régimen contributivo del Sistema General de Seguridad Social en Salud y al Sistema General de Seguridad Social en Pensiones sobre el ingreso de uno solo de los contratos, salvo que voluntariamente resuelvan cotizar por cada uno de ellos.

Artículo 3°. Los trabajadores independientes o por cuenta propia cuyos ingresos mensuales sean inferiores o iguales a un salario mínimo legal mensual, no están obligados a cotizar al sistema General de Pensiones, salvo que voluntariamente decidan hacerlo.

Artículo 4°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Presentado a consideración del honorable Senado de la República por el suscrito Senador,

Dario Angarita Medellín,

Senador de la República.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Honorables Senadores de la República:

Presento a su amable consideración el presente proyecto de ley por el cual se determinan los aportes al Sistema Integral de Seguridad Social en los regímenes de salud y de pensiones para quienes tienen más de una pensión y para las personas naturales que celebren contratos de prestación de servicios con el sector público o privado.

Antecedentes y justificación

El Sistema de Seguridad Social integral establecido en la Ley 100 de 1993 tiene por objeto garantizar los derechos irrenunciables de la persona y la comunidad para obtener una calidad de vida acorde con la realidad, mediante la protección de las contingencias que los afectan.

El Sistema comprende las obligaciones de las instituciones, de la sociedad y del Estado así como los recursos financieros para garantizar la cobertura de prestaciones de carácter económico, de Salud y de servicios sociales complementarios.

Conforme al artículo 48 de la Constitución Política, la Seguridad Social tiene el carácter de servicio público obligatorio bajo la coordinación, dirección y control del Estado con sujeción a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad en los términos que establezca la ley.

En múltiples Sentencias de constitucionalidad y de tutela la honorable Corte Constitucional ha señalado que la Seguridad Social es un servicio público obligatorio prestado en los términos y

condiciones establecido, por la ley, cuya estructura está conformada por un conjunto de Instituciones, normas y procedimientos de que dispone la comunidad para gozar de una calidad de vida, mediante el cumplimiento progresivo y sistemático de los planes y programas que el Estado y la sociedad desarrollan para proporcionar la cobertura integral de la contingencia, especialmente las que menoscaban la salud y la capacidad económica de los habitantes del territorio nacional, con el propósito de lograr la integración en la comunidad.

También ha sostenido la Corte Constitucional que el Sistema de Seguridad Social Integral tiene por objeto garantizar los derechos de las personas y la comunidad para obtener un mejor vivir acorde con la dignidad humana mediante la protección de las contingencias que los afectan; por lo tanto, el sistema aplica al cumplimiento y el desarrollo de unos principios como los de universalidad, progresividad, eficacia, eficiencia y solidaridad y comprenden las obligaciones del Estado, la sociedad, y las instituciones así como los recursos destinados a garantizar la cobertura hasta lograr que toda la población acceda al Sistema mediante mecanismos que, en desarrollo del principio constitucional de la igualdad y de la solidaridad, permitan que sectores con o sin capacidad económica se vinculen al sistema y puedan gozar del otorgamiento de las prestaciones en forma integral en materia de salud y pensiones.

En este orden de ideas, el servicio público de la Seguridad Social, a juicio de la Corte, debe prestarse con sujeción a los principios de eficiencia, universalidad, igualdad, unidad y participación en forma progresiva, con el objeto de amparar a la población Colombiana. En este sentido, el contenido normativo de la Ley 100 de 1993 y demás normas complementarias, debe ser interpretado, teniendo en cuenta este particular marco conceptual. En consecuencia, la organización del aparato de la Seguridad Social Integral cuya dirección, coordinación y control está a cargo del Estado, cuyos objetivos básicos son los de garantizar las prestaciones económicas y de salud a quienes gozan de una relación laboral o para afiliarse al Sistema o a los diversos grupos humanos de la población subsidiada o garantizar los servicios general complementarios; es, en criterio de esa corporación de reserva del legislador; y por lo tanto, los mecanismos de acceso al sistema para la población de trabajadores dependientes o independientes debe realizarse en los términos que establezca el legislador mediante el ordenamiento pertinente.

Tratándose del Sistema General de Pensiones, el artículo 15 de la Ley 100 de 1993 consagra que serán afiliados a este sistema en forma obligatoria todas las personas vinculadas mediante

contrato de trabajo o como servidores públicos, y en forma voluntaria, los trabajadores independientes y en general todas las personas naturales residentes en Colombia que tengan capacidad de pago.

Así pues, el legislador ha definido un sistema de afiliación a la seguridad social en pensiones en función de un trato diferencial según se trate de una relación laboral dependiente o independiente.

Tratándose de los trabajadores dependientes la afiliación al sistema de pensiones se hace mediante el pago de una cotización mensual sobre un ingreso base al cual concurren en su pago el patrono o empleador en un 75% y el empleado o trabajador en un 25% restante. Conforme a la Ley 100 de 1993 y la Ley 797 de 2003 actualmente la cotización para pensión es del 16% del ingreso base establecido para los trabajadores dependientes del sector público y privado sin que en ningún caso pueda ser inferior a un salario mínimo legal vigente.

Tratándose de los trabajadores independientes, por cuenta propia o contratistas de servicios, el monto de la cotización para pensión es asumido en un ciento por ciento (100%) por ellos en razón a que carecen de patrono o empleador.

De otra parte el artículo 4° de la Ley 797 de 2003 modificadorio del artículo 17 de la Ley 100 de 1993, establece que durante la vigencia de prestación de servicios deberán efectuarse cotizaciones de forma obligatoria a los regímenes de Sistema General de Pensiones; de otra parte el artículo 3° del Decreto 503 de 2003 establece que las cotizaciones al Sistema General se deben hacer sobre la misma base que al Sistema General de Pensiones; en consecuencia conforme a los artículos 5° y 6° de la Ley 797 de 2003 la cotización en ningún caso puede ser inferior a un salario mínimo legal vigente ni superior a 25 salarios mínimos.

De otra parte tratándose del Sistema General Social en Salud, al igual que en el sistema de pensiones, se establece que son afiliados obligatorios las personas vinculadas a través de contratos de trabajo, los servicios públicos, los pensionados y los independientes con capacidad de pago.

Estos grupos de población para quienes se prevé afiliación obligatoria al sistema de salud deben hacerlo bajo la observancia de las normas que regulan el régimen contributivo. La afiliación al régimen contributivo de estas personas se hace mediante el pago de una cotización mensual equivalente al 12.5% del salario base de cotización, excepto los pensionados quienes conforme a la Ley 1250 de 2008 deben cotizar solo el 12% de su mesada pensional.

Para los trabajadores dependientes la cotización en salud se efectúa mediante el aporte del

8.5% que hace el patrono o empleador y mediante un aporte del 4% que hace el trabajador; así se integra el 12.5% mensual de la cotización.

Tratándose de trabajadores independientes por cuenta propia o mediante contrato de prestación de servicios, al igual que los pensionados, la cotización en Salud corresponde realizarla en un 100% a ellos exclusivamente.

Si bien, al parecer esta claro el régimen de afiliación al sistema y los montos de los aportes al sistema de salud y de pensiones que deben hacer los trabajadores independientes así como las personas que prestan sus servicios a través de contratos de prestación de servicios y los pensionados, la realidad y los hechos demuestran que se está incurriendo en inequidades y en practicas que a ellos les afecta su derecho constitucional a la igualdad, toda vez que, aquellos pensionados que tienen doble pensión deben aportar para salud el 12% por cada mesada pensional, es decir, resultan aportando el 24% para salud; igual resulta con aquellos pensionados que tienen pensión y sueldo, lo cual no es incompatible, y resultan también cotizando el 24% en razón a que les descuentan el 12% de la mesada pensional por una parte y de otra parte el 12% del sueldo. Igualmente las personas naturales que laboran bajo la modalidad de contratos de prestación de servicios cuando han celebrado más de uno de estos contratos deben cotizar para salud y para pensiones por cada uno de estos contratos, es decir, resultan cotizando el doble, es así como deben aportar por cada contrato el 12.5% para salud y el 16% para pensión.

Con el sano propósito de hacer justicia social a los pensionados y los trabajadores independientes quienes deben pagar solos el 100% de sus cotizaciones al sistema de seguridad social, y como quiera que en los eventos antes señalados resultan cotizando el doble, presento a consideración del honorable Congreso de la República este proyecto de ley que persigue darle solución a esta problemática que afecta a buen número de pensionados y de trabajadores independientes en Colombia.

Presentado a consideración de los honorables Congresistas por el suscrito Senador.

Darío Angarita Medellín
Senador de la República

SENADO DE LA REPUBLICA
Secretaría General (Art. 139 y ss.
Ley 5ª de 1992)

El día 29 del mes de septiembre del año 2009 se radicó en Plenaria del Senado el Proyecto de ley número 160, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales, por el honorable Senador *Darío Angarita*.

El Secretario General,

Emilio Otero Dajud.

SENADO DE LA REPUBLICA
SECRETARIA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., 29 de septiembre de 2009

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 160 de 2009 Senado, *por la cual se determinan los aportes al sistema integral de seguridad social para quienes tengan doble pensión y para los contratistas de servicios*, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado Proyecto de ley es competencia de la Comisión Séptima Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General (E.),

Saúl Cruz Bonilla.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE
SENADO DE LA REPUBLICA

Bogotá, D. C., 29 de septiembre de 2009

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

Cumplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Javier Cáceres Leal.

El Secretario General (E.) del honorable Senado de la República,

Saúl Cruz Bonilla.

* * *

**PROYECTO DE LEY NUMERO 163
DE 2009 SENADO**

*por la cual se crean las Compañías
Intermediarias de Taxis.*

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto y Principios.* La presente ley tiene como objeto fijar los requisitos y condiciones para la creación de las Compañías Intermediarias de Taxis.

Las Compañías Intermediarias de Taxis que se crean con el fin de prestar múltiples servicios a las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Tipo Taxi debidamente habilitadas, así como a los propietarios y o tenedores de vehículos, a los conductores y a los usuarios.

Artículo 2°. *Ambito de aplicación.* Las disposiciones contenidas en la presente ley se aplicarán integralmente a la modalidad de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, en todo el territorio nacional, de acuerdo con los lineamientos establecidos en la Leyes 105 de 1993, y 336 de 1996 y el Código de Comercio y sus decretos reglamentarios.

Artículo 3°. *Compañías intermediarias de taxis.* Son empresas debidamente constituidas bajo las normas del Código del Comercio o las normas de la economía solidaria y debidamente Autorizadas por la Autoridad Competente de Transporte para desarrollar el propósito de la presente ley. A partir de la vigencia de la presente ley a la razón social deberá adicionarse en forma abreviada la sigla "CIT".

Artículo 4°. *Definiciones.* Para la interpretación y aplicación de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Documentos. Son todos los documentos que se hacen necesarios para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos tipo taxi y que han de ser tramitados para los vehículos, propietarios y sus conductores.

Compañía Intermediaria de Taxis. "CIT" es la persona jurídica que presta los servicios de intermediación, de gestión, tramitación para obtener los documentos y habilitación a las empresas de transporte terrestre automotor en vehículos tipo taxi, así como a los propietarios y/o tenedores de los vehículos tipo taxi para que puedan desarrollar su actividad. Esta intermediación no vincula a las partes por relación de colaboración, dependencia, mandato o representación en concordancia con el artículo 1340 del Código de Comercio.

Paz y salvo. Es el documento que expide la compañía intermediaria de taxis a las empresas de transporte o al propietario del vehículo, en el que consta la inexistencia de obligaciones derivadas exclusivamente del contrato de afiliación.

Artículo 5°. *Autoridades de transporte.* Son autoridades de transporte competentes las indicadas en la Ley 105 de 1993 y 336 de 1996 que siendo los vehículos de radio de acción municipal, distrital o metropolitano le corresponde a los alcaldes o a quien estos deleguen.

Artículo 6°. *Habilitación.* Las empresas de personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán solicitar y obtener habilitación para operar el vehículo. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad.

La habilitación concedida autoriza al taxi para circular y prestar el servicio solamente en el municipio, distrito o área metropolitana en la modalidad solicitada y en la zona de operación asignada.

Artículo 7°. *Permisos.* En concordancia con el artículo 65 de la Ley 336 de 1996 y el Código del Comercio, las Compañías Intermediarias de Taxis, deberán solicitar y obtener un permiso de funcionamiento por parte de la autoridad de transporte competente previo el lleno y cumplimiento de los requisitos establecidos en esta ley.

Artículo 8°. *Empresas habilitadas.* Los propietarios o empresas de persona natural que a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley cuenten con habilitación vigente, podrán afiliarse a una compañía intermediaria de taxis en un plazo no mayor a 18 meses contados a partir de la promulgación de la presente ley.

Las empresas de personas naturales o jurídicas que deseen tramitar la habilitación y demás documentos que sustentan la operación del vehículo podrán hacerlo a través de las Compañías Intermediaria de Taxis, afiliándose y cumpliendo con los requisitos que fije el Ministerio de Transporte.

El Ministerio de Transporte al fijar los requisitos deberá facilitar los tramites a través de las Compañías Intermediarias de Taxis

Artículo 9°. *Permisos y condiciones para la compañía intermediaria de taxis.* Las compañías interesadas en afiliar vehículos tipo taxi y prestar servicios complementarios necesarios para el desarrollo de la actividad transportadora terrestre automotor individual de pasajeros tipo taxi deberán solicitar y obtener un permiso con los siguientes requisitos:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente suscrita por el representante legal.
2. Certificado de existencia y representación legal expedido con una antelación máxima de treinta (30) días en la que se determine como mínimo que dentro de su objeto social desarrolla la intermediación, el corretaje o la operación por cuenta propia o de terceros tales como: servicios de telecomunicaciones para taxis, comercialización, crédito, mantenimiento de vehículos, agrupadora de propietarios y conductores para la seguridad social, seguros de responsabilidad civil para los afiliados, trámites ante entidades públicas o privadas de documentos para los vehículos y sus conductores y demás necesidades de logística para el sector transporte.
3. Indicación del domicilio principal señalando su dirección, teléfono y correo electrónico

4. Descripción de la estructura organizacional relacionando la preparación, especialización y/o experiencia laboral del personal de la compañía.

5. Fotocopias de las licencias, permisos o contratos de los bienes y servicios ofrecidos a los afiliados, tanto para los vehículos como para los propietarios, poseedores, conductores y pasajeros.

6. Relación de instalaciones, parqueaderos, talleres, equipos y demás muebles e inmuebles con que pretenda prestar el servicio a sus afiliados.

7. Descripción de las marcas, enseñas, logos, emblemas y demás ítems que llevarán los vehículos para reconocimiento de los pasajeros.

8. Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia de los programas de revisión y mantenimiento preventivo que estarán a disposición de las empresas de transporte afiliadas.

9. Declaración de renta y estados financieros con sus respectivas notas.

10. Demostrar un capital pagado o patrimonio líquido equivalente a los salarios mínimos mensuales legales vigentes establecidos para cada nivel, teniendo en cuenta el último censo poblacional adelantado por el DANE de acuerdo a los siguientes montos:

- **Nivel 1.** En los Distritos, Municipios o Areas Metropolitanas de más de 1.500.001 habitantes, las compañías deben acreditar 0.25 S.M.M.L.V. por vehículo afiliado. En todo caso no puede ser inferior a 2500 S.M.M.L.V.

- **Nivel 2.** En los Distritos, Municipios o Areas Metropolitanas entre 1.000.001 y 1.500.000 habitantes, las compañías deben acreditar 0.25 S.M.M.L.V. por vehículo afiliado. En todo caso no puede ser inferior a 2000 S.M.M.L.V.

- **Nivel 3.** En los Distritos, Municipios o Areas Metropolitanas entre 500.001 y 1.000.000 de habitantes, las compañías deben acreditar 0.25 S.M.M.L.V. por vehículo afiliado. En todo caso no puede ser inferior a 1500 S.M.M.L.V.

- **Nivel 4.** En los Distritos, Municipios o Areas Metropolitanas entre 200.001 y 500.000 habitantes, las compañías deben acreditar 0.25 S.M.M.L.V. por vehículo afiliado. En todo caso no puede ser inferior a 1000 S.M.M.L.V.

- **Nivel 5.** En los Distritos, Municipios o Areas Metropolitanas entre 100.001 y 200.000 habitantes, las compañías deben acreditar 0.25 S.M.M.L.V. por vehículo afiliado. En todo caso no puede ser inferior a 500 S.M.M.L.V.

- **Nivel 6.** En los Distritos, Municipios o Areas Metropolitanas de menos de 100.000 habitantes,

las empresas deben acreditar 0.25 S.M.M.L.V. por vehículo afiliado. En todo caso no puede ser inferior a 250 S.M.M.L.V.

El salario mínimo mensual legal vigente a que se hace referencia, corresponde al vigente al momento de cumplir el requisito.

El capital pagado o patrimonio líquido de las empresas asociativas del sector de la economía solidaria, será el mínimo de la presente ley.

Durante los primeros cuatro (4) meses de cada año, la compañía ajustará su capital pagado o patrimonio líquido de acuerdo con el número de vehículos afiliados con que finalizó el año inmediatamente anterior.

El permiso para compañías nuevas no estará sujeto al análisis de los factores financieros, pero sí a la comprobación del pago del capital o patrimonio líquido exigido.

Las empresas o compañías existentes o que se constituyan en municipios que hagan parte de un área metropolitana, deberán acreditar el capital pagado o patrimonio líquido igual al exigido para la ciudad principal.

11. Contrato de las pólizas colectivas de seguros de responsabilidad civil y demás necesarias para la actividad transportadora.

12. Recibo de pago expedido por la autoridad competente por los derechos causados por el permiso, el cual será según el nivel de población así:

Nivel 6: 50 S.M.M.L.V

Nivel 5: 30 S.M.M.L.V

Nivel 4: 25 S.M.M.L.V

Nivel 3: 20 S.M.M.L.V

Nivel 2: 15 S.M.M.L.V

Nivel 1: 5 S.M.M.L.V

Artículo 10. *Plazo para decidir.* Presentada la solicitud de autorización o permiso para una compañía intermediaria de taxis, la autoridad competente dispondrá de un término no superior a treinta (30) días.

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

Artículo 11. *Vigencia.* Sin perjuicio de las disposiciones legales contenidas en el régimen sancionatorio, los permisos serán indefinidos mientras subsistan las condiciones exigidas y acreditadas para su otorgamiento.

Artículo 12. *Obligatoriedad.* De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio las Compañías Intermediarias de Taxis deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas

de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual para los taxis que amparen los riesgos inherentes a la actividad transportadora.

Artículo 13. *Pago de la prima.* Cuando el servicio se preste en vehículos de empresas afiliadas a Compañías Intermediarias de Taxis en el contrato de afiliación deben quedar claramente definidas las condiciones y el procedimiento mediante el cual se efectuará el recaudo de las primas de seguros correspondientes con cargo al propietario del vehículo.

Artículo 14. *Permanencia en el servicio.* Los vehículos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, serán de color amarillo y deberán permanecer en este servicio por un término no inferior a tres (3) años contados a partir de la fecha de expedición de la respectiva licencia de tránsito y su permanencia máxima será determinada en el momento de la homologación por el Ministerio de Transporte previo estudio técnico para cada uno de los modelos el cual no podrá ser superior a diez (10) años.

Después de cumplido la permanencia máxima en el servicio el vehículo se deberá cancelar la matrícula para lo cual debe ser desintegrado el taxi.

La cancelación de la matrícula no dará derecho a un cupo para la matrícula de un nuevo vehículo tipo taxi.

La autoridad competente determinará el aumento o disminución del parque automotor en su jurisdicción previo estudio de oferta y demanda de pasajeros para esta clase de vehículos tipo taxi, El Ministerio del Transporte fijará los requisitos y condiciones mínimas de los estudios de la oferta y la demanda.

Para la asignación de nuevas matrículas o licencias de tránsito para taxis la autoridad competente no podrán cobrar suma alguna por este concepto.

Si la solicitud es mayor a la oferta de matrículas se asignarán por sorteo público para lo cual debe tenerse en cuenta como mínimo:

- Solo se debe aceptar una solicitud por persona.
- El solicitante debe tener licencia de conducción vigente y en la categoría correspondiente para conducir taxi.
- El interesado debe presentar paz y salvo por concepto de multas de tránsito y transporte
- No debe tener cuentas pendientes por pago de cualquier impuesto y contribuciones a la ciudad o distrito donde aspira a matricular el taxi
- Pasado judicial vigente

- Preferiblemente se aceptarán solicitudes de aquellos que no tengan vehículos tipo taxi

- Deberán justificar la solvencia y procedencia de los dineros con los cuales pretenden pagar el taxi.

- Carta de aceptación de afiliación a una compañía Intermediaria de Taxis

Las empresas comercializadoras de vehículos tipo taxi no podrán vender esta clase de vehículos sin que tengan copia del acto administrativo que autoriza la matrícula de un nuevo taxi.

Artículo 15. *De los servicios de la compañía intermediaria de taxis.* Las Compañías Intermediarias de Taxis deberán celebrar contratos de afiliación con las empresas de transporte bien sea naturales o jurídicas, donde las compañías se comprometan a tramitar la totalidad de los documentos tales como:

Habilitación, matrículas, traspasos, cancelación de matrícula, tarjeta de operación, tarjeta de control y demás trámites necesarios para la operación del vehículo.

Servicios de telecomunicaciones para taxis.

Deberán exigir que los propietarios y conductores tengan seguridad social,

Capacitar a los conductores con el Sena o entidades especializadas autorizadas por el Ministerio de Educación Nacional y/o avalados por el Ministerio de Transporte.

Artículo 16. *Relación Laboral.* En concordancia con el artículo 36 de la Ley 336/96, las empresas de transporte deberán contratar directamente a los conductores de los vehículos, quienes para todos los efectos serán solidariamente responsables.

Artículo 17. *Equipos.* Las empresas habilitadas para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi solo podrán hacerlo con equipos propios registrados y matriculados para dicho servicio.

Artículo 18. *Afiliación.* Los vehículos tipo taxi que al amparo del Decreto 172 de 2001, que estaban afiliados a una empresa de transporte debidamente habilitada no necesitarán hacer el trámite de habilitación a que hace referencia la presente ley y solo bastará suscribir un nuevo contrato con la Compañía Intermediaria de Taxis y la autoridad competente lo habilitará con la sola inscripción en la tarjeta de operación en el momento de la renovación.

Parágrafo. En caso de venta del vehículo se cancelará la habilitación al antiguo propietario y se solicitará una nueva habilitación para el nuevo propietario.

Cuando esté afiliado a una Compañía Intermediaria de Taxis esta hará el trámite necesario ante la autoridad competente sin que se causen derechos económicos para ninguna de las partes.

Artículo 19. *Contrato de afiliación.* El contrato de afiliación de una empresa de transporte bien sea jurídica o natural con una Compañía Intermediaria de Taxis se regirá por las normas del derecho privado.

Artículo 20. *Perfeccionamiento del contrato.* Los contratos se perfeccionan con la expedición de la Tarjeta de Operación.

Artículo 21. *Desafiliación.* Cuando exista acuerdo entre las partes, por vencimiento del contrato, por incumplimiento del contrato o por orden judicial.

Artículo 22. *Cambio de afiliación.* Cuando un vehículo de una Empresa de Transporte desee afiliarse a otra Compañía Intermediaria de Taxis deberá estar a paz y salvo en la que se retiró y deberá presentar los siguientes documentos a la nueva Compañía:

1. Solicitud de afiliación acompañado del paz y salvo de la anterior compañía.
2. Certificación de habilitación vigente.
3. Sin pendientes de Tránsito y Transporte expedido por la Autoridad Competente.

La nueva afiliación la presentará la Compañía Intermediaria de Taxis a la Autoridad Competente para que se hagan las cancelaciones y nuevos registros.

Parágrafo. Las Compañías Intermediarias de Taxis solo podrán recibir y tramitar documentos de vehículos que sean del mismo municipio, Distrito o Área Metropolitana.

Artículo 23. *Documentos que sustentan la operación.* Los documentos que sustentan la operación del transporte público individual de pasajeros en vehículos tipo taxi son: Tarjeta de Operación, Tarjeta de Control, Seguros de Responsabilidad Civil contractual y extracontractual y Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito SOAT.

Tarjeta de operación. La tarjeta de operación es el documento único que autoriza a un vehículo automotor para prestar el servicio público bajo la responsabilidad de una empresa de transporte, de acuerdo con el radio de acción autorizado y su vigencia será máximo de diez (10) años.

Cuando se trate de áreas metropolitanas, la tarjeta de operación facultará la movilización en todos los municipios que conformen dicho ente territorial, sin sujeción a ninguna otra autorización.

Tarjeta de control. Es el documento que expiden las compañías Intermediarias de taxis a

cada uno de los conductores de los vehículos tipo taxi en forma mensual, la cual será de carácter permanente, individual e intransferible.

Seguro de responsabilidad civil. Los contemplados en el Código de Comercio y sus decretos reglamentarios.

Artículo 24. *Expedición tarjeta de operación.* La autoridad de transporte competente expedirá previo el lleno de los requisitos legales a la compañía intermediaria de taxis para que esta entregue la tarjeta de operación a los vehículos de las empresas de transporte que se encuentren habilitadas.

El Ministerio de Transporte fijará los requisitos legales para la expedición de la tarjeta de operación

Artículo 25. *Tarjeta de control.* La autoridad competente fijará las condiciones del formato para que las Compañías Intermediarias de Taxis expidan una tarjeta de control a los conductores de vehículos de las empresas de transporte afiliadas la cual deberá renovarse en forma mensual previo el lleno de los siguientes requisitos:

1. Presentación de la Licencia de Tránsito del taxi que va a conducir.
2. Presentar el original del Seguro Obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) vigente.
3. Revisión técnico-mecánica vigente.
4. Tarjeta de Operación vigente.
5. Estar a paz y salvo con las obligaciones establecidas en el contrato de afiliación.
6. Presentación de los documentos que lo acreditan estar al día en sus obligaciones con la seguridad social.
7. Para los conductores no propietarios contrato de trabajo con la empresa de transporte y/o su propietario.

Artículo 26. *Sanciones a las empresas de transporte.* Las sanciones para las empresas de transporte son las contempladas en la Ley 105/93 y las que el Gobierno Nacional expida en sus reglamentos.

Artículo 27. *Sanciones a los conductores.* Las contempladas en el Código de Tránsito y las que el Gobierno Nacional expida en los reglamentos.

Artículo 28. *Sanciones a los propietarios.* Las contempladas en el Código de Tránsito y las que expida el Gobierno Nacional en sus reglamentos.

Artículo 29. *Sanciones a la compañía intermediaria de taxis.* Se sancionarán por no cumplir con las obligaciones que tienen que ejecutar para sus afiliados así:

1. Por no tramitar oportunamente las Tarjetas de Operación se sancionarán con 20 S.M.M.L.V.

2. Por entregar la Tarjeta de Operación sin el lleno de los requisitos establecidos se sancionarán con dos (2) S.M.M.L.V.

3. Por cobrar suma alguna por la expedición y renovación de la Tarjeta de operación se sancionarán con 20 S.M.M.L.V.

4. Por no tramitar oportunamente previo el lleno de los requisitos la Tarjeta de Control se sancionará con 2 S.M.M.L.V.

Artículo 30. Deróguense las normas que le sean contrarias.

De los señores Congresistas,

Carlos R. Ferro Solanilla,
Senador.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Hoy en día existen las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 como marco para el transporte terrestre automotor, que para el caso de los vehículos tipo taxi no tiene las herramientas necesarias y adecuadas para que la industria del transporte se desarrolle en buena forma.

Los Decretos reglamentarios que se han promulgado incluido el número 172 de 2001, el cual pretende que el servicio se preste bajo la responsabilidad de una empresa de transporte debidamente habilitada con vehículos de propiedad de terceras personas y conductores empleados de las mismas sin rutas y horarios, lo cual no corresponde a la realidad.

En Colombia hay 260.000 taxis cuya propiedad es altamente democratizada llegando haber igual número de propietarios, generando 2.4 conductores por vehículo que son cabeza de familia dando sustento a más de 2.000.000 de personas, sin contar con los trabajos que genera en forma indirecta como talleres, montallantas, lavaderos de autos, etc.

Por otro lado, existen actualmente las empresas de taxis tanto jurídicas como naturales reglamentadas por el Decreto 172 de 2001, habilitándolas y permitiéndoles a las primeras para afiliar vehículos sin que sean de su propiedad y las de personas naturales se crean bajo condiciones similares sin que tengan mucha relevancia dentro del negocio del transporte. Podemos afirmar que cerca del 97% de los taxis están afiliados a una empresa de naturaleza jurídica, las cuales no pasan de 300 en todo el país, estas empresas no tienen vehículos de su propiedad por lo tanto el objeto social para el cual fueron constituidas no se cumple (prestación de transporte público individual tipo taxi) y se han convertido en empresas que prestan servicios múltiples a los propietarios, conductores y vehículos que tienen afiliados, tales como trámites

de tarjetas de operación, tarjetas de control, tomadores de pólizas de seguros de responsabilidad civil, servicios de ubicación, seguimiento y despacho de taxis, etc.

La Ley 336 de 1996, obliga a estas empresas de transporte a vincular directamente a los conductores de los vehículos, situación que ninguna de las actuales empresas de taxis puede realizar por no tener el control o la operación directa de los automóviles, ya que no pueden administrarlos por no tener rutas ni horarios.

Crear una empresa de taxis es fácil, las condiciones para la habilitación que es el título que recibe por parte de la autoridad competente no motiva a los propietarios a obtener dicha habilitación, pues esta conlleva una serie de responsabilidades tanto civiles, administrativas, laborales y otras que hace preferir afiliarse para evadir dichas responsabilidades.

Por eso en este proyecto de ley, se establecen derechos y obligaciones para los propietarios y conductores de los vehículos y se crean las compañías intermediarias de taxis que son empresas de logística que facilitan la operación de los vehículos, brindándoles todo tipo de bienes y servicios.

No se pretende modificar las leyes del transporte sino dar claridad sobre el desempeño de los diferentes actores (empresarios, propietarios, conductores, vehículos y pasajeros) convirtiendo a los propietarios en la empresa de transporte para que sea la que recibe la habilitación, pudiendo ser una persona natural o jurídica, trámite que lo puede hacer directamente ante la autoridad de tránsito y transporte o a través de las compañías intermediarias de taxis.

A las Compañías Intermediarias de Taxis en este proyecto de ley, se les crea un marco jurídico bajo condiciones administrativas, financieras y operativas para que sean responsables y facilitadoras en la intermediación ante las autoridades competentes para los propietarios, conductores y vehículos afiliados, para que se puedan cumplir las normas y reglamentos. Estas compañías de asemejan a las compañías intermediarias aduaneras (CIAS, corredores y agentes de seguros, corredores de bolsas y agentes de corretajes) los cuales por sus conocimientos, dedicación y experiencia facilitan el desarrollo de muchas actividades.

Las nuevas Compañías Intermediarias de Taxis para desarrollar su actividad deben obtener un permiso de funcionamiento por parte de la autoridad de tránsito y transporte al igual que el del Ministerio de Transporte, en virtud de la normatividad actual. El Ministerio deberá expedir decretos reglamentarios con las condiciones y requisitos para la habilitación, expedición de

la tarjeta de operación y demás requisitos que requiera del vehículo para operar en debida forma. Es importante que las Compañías Intermediarias de Taxis tengan bastante solvencia económica y sean dirigidas y manejadas por personal capaz de responder y facilitar la actividad transportadora.

Con este proyecto de ley pretendemos dar claridad y responsabilidad a cada uno de los diferentes actores de la industria del transporte y no como sucede en la actualidad que los conductores y propietarios cometen infracciones en materia del transporte y quien debe responder es la empresa a la cual está afiliado sin que esta haya cometido la infracción, no es posible que las actuales condiciones las empresas de transporte contraten a los conductores y respondan por sus sueldos, prestaciones, cesantías, vacaciones, aportes parafiscales, ya que no percibe contraprestación económica por la explotación del vehículo, pues esto debe corresponder exclusivamente al propietario del vehículo quien en el futuro recibirá la habilitación.

La forma de transportarse las personas han venido cambiando y se pretende impulsar más el transporte masivo y en la mayoría de ciudades capitales existe sobreoferta de taxis, lo que hace necesario buscar mecanismos para la reducción en el número de estos vehículos, siendo uno de los mecanismos la fijación de una vida útil máxima de 10 años y acabar el concepto de reposición e incremento, dando hacia el futuro una concesión de explotación por máximo 10 años para los vehículos nuevos y antiguos sin que tenga derecho a reclamar continuidad alegando tener el famoso cupo y poder matricular otro vehículo.

Los alcaldes o las autoridades competentes determinarán anualmente si se incrementa o disminuye el número de vehículos mediante parámetros que fije el Ministerio de Transporte, observando los requisitos contemplados en esta ley para matricular nuevos vehículos

De los señores Congresistas,
Carlos R. Ferro Solanilla,
Senador.

SENADO DE LA REPUBLICA
Secretaría General (Art. 139 y ss.
Ley 5ª de 1992)

El día 29 del mes de septiembre del año 2009 se radicó en Plenaria del Senado el Proyecto de ley número 163, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales, por el honorable Senador *Carlos R. Ferro Solanilla.*

El Secretario General,
Emilio Otero Dajud.

SENADO DE LA REPUBLICA
SECRETARIA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., 29 de septiembre de 2009

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 163 de 2009 Senado, *por el cual se crean las Compañías Intermediarias de Taxis*, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General. La materia de que trata el mencionado Proyecto de ley es competencia de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General (E.),

Saúl Cruz Bonilla.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE
SENADO DE LA REPUBLICA

Bogotá, D. C., 29 de septiembre de 2009

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

Cúmplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Javier Cáceres Leal.

El Secretario General (E.) del honorable Senado de la República,

Saúl Cruz Bonilla.

CONTENIDO

Gaceta número 976 - Martes 29 de septiembre de 2009

SENADO DE LA REPUBLICA Págs.
PROYECTOS DE LEY

Proyecto de ley número 145 de 2009 Senado, por medio de la cual se modifica el artículo 6° del Decreto-ley 1790 del 2000 y el artículo 5° del Decreto-ley 1791 de 2000, y se dictan otras disposiciones.	1
Proyecto de ley número 160 de 2009 Senado, por la cual se determinan los aportes al sistema integral de seguridad social para quienes tengan doble pensión y para los contratistas de servicios.	4
Proyecto de ley número 163 de 2009 Senado, por la cual se crean las Compañías Intermediarias de Taxis.	6