



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)  
 IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
 www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XIX - N° 457

Bogotá, D. C., martes, 27 de julio de 2010

EDICIÓN DE 16 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

JESÚS ALFONSO RODRÍGUEZ CAMARGO  
 SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
 www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## SENADO DE LA REPÚBLICA

### PROYECTOS DE LEY

#### PROYECTO DE LEY NÚMERO 02 DE 2010 SENADO

*por medio de la cual se reglamenta el funcionamiento de los parqueaderos en el Territorio Nacional.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. **Objeto.** La presente ley tiene por objeto regular el funcionamiento de los parqueaderos, sus tarifas y su servicio adecuado, para que cumpla con las expectativas y necesidades de los usuarios del país. Asimismo, se dictan otras disposiciones vinculadas con esta materia.

Artículo 2°. **Ámbito de aplicación.** La presente ley se refiere a los parqueaderos construidos en el suelo o en el subsuelo de los locales o predios destinados a la prestación del servicio de parqueadero de vehículos en el Territorio Nacional y se adoptan medidas para su funcionamiento y su control.

Artículo 3°. **Definición.** Son parqueaderos públicos los lugares o zonas legalmente constituidas y autorizadas para la prestación del servicio de estacionamiento y cuidado de vehículos automotores, que cobren una tarifa establecida por la autoridad competente.

Artículo 4°. **Prestación del servicio de parqueaderos.** El servicio de parqueaderos será prestado por personas naturales o jurídicas, debidamente inscritas en la Cámara de Comercio del lugar en el que cumple su objeto comercial.

Artículo 5°. **Obtención de licencia.** Los propietarios o Administradores de los parqueaderos públicos deberán informar a la Alcaldía Distrital o Municipal que corresponda, el lugar de ubicación del establecimiento de servicio de parqueadero, las características locativas y las garantías del servicio que se ofrezca a los usuarios, para obtener sus licencias respectivas.

Artículo 6°. **Tarifa.** Las autoridades Distritales o Municipales fijarán las tarifas por hora, teniendo en cuenta la ubicación, la capacidad operativa y las disponibilidades técnicas y de dotación de los establecimientos que prestan el servicio de parqueaderos y fijarán su incremento o ajuste anual.

Parágrafo 1°. Una vez fijada la tarifa por hora, la liquidación y el cobro de la tarifa vigente en el respectivo parqueadero se determinarán por minuto. Para tal efecto, se dividirá el valor de la hora completa en sesenta (60) minutos y el resultado se multiplicará por el número de minutos efectivamente utilizados. En el evento que la tarifa a cobrar no sea múltiplo de cincuenta pesos (\$50), dicho monto se aproximará al múltiplo de cincuenta pesos (\$50) superior más próximo.

Parágrafo 2°. Las tarifas fijadas por las Alcaldías Distritales o Municipales, tendrán vigencia de un (1) año.

Parágrafo 3°. Los propietarios o administradores de los parqueaderos, podrán aplicar medidas de no cobro, descuentos o la modalidad de tarifas plenas, previo aviso ante las autoridades Distritales o Municipales y autorización de las mismas.

Artículo 7°. **Fijación de la tarifa en lugar visible.** Los propietarios o administradores de los parqueaderos deberán fijar en un lugar visible al público las tarifas vigentes para cada modalidad, así como una fotocopia auténtica de la certificación. Igualmente, deberán fijar en sitio visible la licencia de funcionamiento expedida por la Alcaldía Distrital o Municipal respectiva.

Artículo 8°. **Beneficios por impacto social.** Los parqueaderos de hospitales o centros asistenciales, cementerios, parques de diversión e instituciones educativas de carácter público, en razón a la naturaleza de los servicios que prestan, podrán ser objeto de beneficios tributarios que deberán verse reflejados en la disminución de la tarifa al usuario.

Artículo 9°. **Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual.** La persona natural o jurídica que se dedique a la prestación de servicio de parqueadero, tomará una Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual con la cobertura adicional de parqueaderos, expedida por una Compañía de Seguros legalmente autorizada. El valor de esta póliza debe tasarse de acuerdo con las características, la ubicación y la categoría del parqueadero y con vigencia de un (1) año que amparará el respectivo establecimiento.

Esta póliza tendrá por objeto responder, además de los daños causados a las personas por hechos propios o derivados de la prestación del servicio, por daños o hurto parcial y total que pudieran sufrir los vehículos y sus accesorios cuando, a juicio de la autoridad competente, se compruebe que tales daños ocurrieron dentro del parqueadero y estos no fueren imputables a fuerza mayor o caso fortuito. Su valor será tasado en el proceso respectivo.

Parágrafo. Los propietarios o administradores de los parqueaderos deberán fijar en un lugar visible al público el nombre de la empresa aseguradora con la cual se contrató dicha póliza.

Artículo 10. **Obligaciones.** Los parqueaderos deben cumplir con las siguientes disposiciones:

III. Expedir un tiquete o contraseña al poseedor del vehículo al momento de ingresar.

IV. Las condiciones sanitarias descritas por la Ley 9ª de 1979 y demás normas vigentes sobre la materia.

V. Tener baño para el servicio de los usuarios.

VI. No permitir la entrada de un número de vehículos superior a la capacidad del local.

VII. No organizar el estacionamiento en las zonas de antejardín ni en andenes.

VIII. Dar cumplimiento a las disposiciones que en materia de prevención y control de incendios establezcan las Autoridades Distritales y Municipales.

IX. No organizar el estacionamiento en calzadas paralelas y zonas de control ambiental.

X. No invadir el espacio público.

Artículo 11. **Sanciones.** Los Alcaldes Distritales y Municipales, o los funcionarios que reciban la delegación, siguiendo el procedimiento señalado en el libro primero del Código Contencioso Administrativo, impondrán las respectivas sanciones a quien no cumpla con las disposiciones contenidas en la presente ley. La sanción puede ir desde una multa hasta el cierre provisional o definitivo del establecimiento.

Artículo 12. **Vigencia y derogatorias.** La presente ley rige a partir de la fecha de su expedición y deroga las normas que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,

*Carlos Alberto Baena López*, Senador de la República; *Gloria Stella Díaz Ortiz*, Representante a la Cámara.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### Objetivo General

El proyecto pretende dar normas concretas a los colombianos que buscan pagar por un servicio eficiente y seguro, un precio justo y razonable.

### Objetivos específicos

Establecer la obligatoriedad de adquirir el permiso otorgado por la Alcaldía Distrital o Municipal, al igual que la inscripción en la Cámara de Comercio del lugar en el que cumple su objeto comercial.

Regular las tarifas teniendo en cuenta la ubicación, la capacidad operativa y las disponibilidades técnicas y de dotación de los establecimientos que prestan el servicio de parqueaderos.

Otorgarle la facultad a los Alcaldes Distritales y Municipales para fijar dichas tarifas que sean acordes con el servicio prestado y la seguridad que brinde el establecimiento.

Fijar políticas de seguridad que deben tener estos establecimientos, en cuanto a las normas sanitarias consagradas por la Ley 9ª de 1979.

Determinar la obligatoriedad de tomar la póliza de Responsabilidad Civil extracontractual expedida por una Compañía de Seguros legalmente autorizada. Lo anterior para informar a los usuarios que su vehículo tiene un amparo sobre diversos acontecimientos dados en el establecimiento que presta el servicio de parqueadero.

### Justificación

Los parqueaderos se han ido convirtiendo en puntos claves dentro de la política pública de movilidad, con un gran factor de responsabilidad social y económica para el Distrito y los Municipios del país. La falta de normatividad y control, ha dado origen a que haya abusos en las tarifas y en la prestación del servicio.

Muchos de los establecimientos que prestan el servicio de parqueaderos, carecen de los mínimos requisitos para su funcionamiento y lo que es más grave no brindan ninguna garantía al usuario. Por esto es de imperiosa necesidad reglamentar el funcionamiento de estos establecimientos de uso público, dándoles competencia y facultades a las autoridades Distritales y Municipales para sancionar los atropellos que se están cometiendo con los colombianos, que en ocasiones se sienten poco representados y que no cuentan con una norma con fuerza de ley que los respalde y les permita exigir sus derechos.

Es necesario que el cálculo de la tarifa se realice a partir del valor de la hora, dividido por sesenta (60) minutos y el resultado se multiplique por el número de minutos efectivamente utilizados. Además, si el resul-

tado no es múltiplo de cincuenta pesos (\$50), dicho monto se aproximará al múltiplo de cincuenta pesos (\$50) superior más próximo.

Este es un ejemplo de lo enunciado:

HORA \$	Min \$	Tiem- po 1	Total	Aprox 50	Tiem- po 2	Total	Aprox 50
4.000,0	66,7	104,0	6.933,3	6.950,0	23,0	1.533,3	1.550,0
6.000,0	100,0	45,0	4.500,0	4.500,0	86,0	8.600,0	8.600,0
5.000,0	83,3	37,0	3.083,3	3.100,0	76,0	6.333,3	6.350,0

Esta sería una alternativa justa, ya que los usuarios pagarían un precio razonable, de acuerdo con el tiempo y el servicio prestado.

#### Marco constitucional y legal

El artículo 150 de la Constitución Política consagra la facultad del Congreso de hacer las leyes y por medio de ellas ejercer las funciones:

**8. Expedir las normas a las cuales debe sujetarse el Gobierno para el ejercicio de las funciones de inspección y vigilancia que le señala la Constitución.**

**21. Expedir las leyes de intervención económica, previstas en el artículo 334, las cuales deberán precisar sus fines y alcances y los límites a la libertad económica.**

El artículo 333 de la Constitución Política consagra:

**La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.**

**La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.**

**La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.**

**El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.**

**La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.**

No podemos mal interpretar la libertad de empresa como un derecho pleno, ya que esta debe ser encaminada al bien común y a la prestación de un servicio eficiente y seguro. En el tema que nos ocupa, los parqueaderos públicos no pueden imponer su autonomía, extralimitándose en el cobro de tarifas que no concuerdan con el tiempo y el servicio prestado.

Estos establecimientos tienen que cumplir con las regulaciones de orden constitucional y legal, sin que por esto se les esté violando la libertad de empresa.

El artículo 334 de la Constitución Política consagra:

**La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.**

**El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo a los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y la competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.**

Sentencia número C-478/92

#### Intervención Económica

**La facultad de intervenir en la economía dentro del sistema constitucional colombiano, en lo esencial, descansa primordialmente en el Congreso y por esto es una función que se ejerce en atención a intereses nacionales y unitarios. La actuación económica del Estado, adelantese esta bajo la forma de intervención legal económica, o bajo la forma de la acción permanente del Ejecutivo en materias económicas de regulación, reglamentación e inspección o en la distribución y manejo de recursos, necesita de pautas generales, que tomen en consideración las necesidades y posibilidades de las regiones, departamentos y municipios así como de las exigencias sectorial.**

De conformidad con el Código Civil el contrato de depósito se define como “**el contrato en que se confía una cosa corporal a una persona que se encarga de guardarla y de restituirla en especie.**” Esta definición es completada por el mismo Código Civil al definir el depósito propiamente dicho.

Ahora bien, téngase en cuenta que el depósito puede ser gratuito o remunerado pero siempre conlleva a cargo del depositario la obligación de custodiar y conservar la cosa.

#### Irregularidades en los Parqueaderos

Sentencia T-200/96 Tutela Contra el Ruido y el Mal Olor.

**De acuerdo con la jurisprudencia de la Corte los derechos a la intimidad y a la tranquilidad son susceptibles de violación como consecuencia de la afectación del medio ambiente producida por el ruido y los olores molestos.**

**Además, ha dicho la Corte que “el hedor puede constituir una ‘injerencia arbitraria’ atentatoria del derecho fundamental a la intimidad, cuando una actividad económica que involucra costos ambientales se desarrolla por fuera del marco constitucional o legal que habilita el ejercicio de la libertad de empresa (C.P. art. 333), y alcanza a afectar el de-**

**sarrollo de la vida privada de la persona que debe soportarlo”.**

**La Corte ha señalado que “a nadie se le puede perturbar la estabilidad de su vivencia sin justo título fundado en el bien común”.**

**La Corte Constitucional, hizo énfasis en la necesidad de investigación y en la aplicación de las condignas sanciones a los infractores de las normas urbanísticas, por las autoridades locales, que son titulares de competencias policivas orientadas a preservar las condiciones apropiadas para el ejercicio de los derechos. Señaló la Corte, adicionalmente, que “la omisión y la negligencia de la administración en el cumplimiento de sus tareas, repercute de manera perjudicial sobre los miembros de la comunidad, que se ven expuestos a sufrir injustificadamente peligros y riesgos que, en muchos casos, tienen la virtualidad de afectar incluso sus derechos fundamentales. Particularmente, la omisión administrativa para hacer observar las referidas normas urbanísticas y sanitarias, coloca a sus infractores en una posición material de supremacía frente a las demás personas que se ven en la necesidad de tolerar o resistir sus desmanes”.**

Indudablemente, la falta de legislación en materia de lineamientos generales a los que se deben someter las personas naturales y jurídicas que presten el servicio de parqueadero de vehículos, ha contribuido en gran manera para que se presenten abusos en contra de la comunidad usuaria, razón por la que consideramos de trascendental importancia esta iniciativa que sin transgredir la autonomía de los entes territoriales, ponemos a su consideración honorables Congresistas para su discusión y aprobación.

De los honorables Congresistas,

*Carlos Alberto Baena López*, Senador de la República; *Gloria Stella Díaz Ortiz*, Representante a la Cámara.

SENADO DE LA REPÚBLICA

SECRETARÍA GENERAL–TRAMITACIÓN DE LEYES

Bogotá D. C., 20 de julio de 2010

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 02 de 2010 Senado, *por medio de la cual se reglamenta el funcionamiento de los parqueaderos en el Territorio Nacional*, 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,

*Emilio Otero Dajud.*

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá D. C., 20 de julio de 2010

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,

*Armando Benedetti Villaneda.*

El Secretario General del honorable Senado de la República,

*Emilio Otero Dajud.*

\*\*\*

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 07 DE 2010  
SENADO**

*por la cual se modifican la Ley 769 de 2002 y la Ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia, y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 7° de la Ley 1383 de 2010, quedará así:

Artículo 7°. El artículo 26 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 26. ***Causales de suspensión o cancelación.*** La licencia de conducción se suspenderá:

1. Por disposición de las autoridades de tránsito, basada en la imposibilidad transitoria, física o mental para conducir, soportado en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental o de coordinación expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.

2. Por decisión judicial.

3. Por encontrarse en estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por la autoridad competente de conformidad con lo consagrado en el artículo 152 de este *código*.

**4. Por reincidencia, situación en la que se atenderá a lo dispuesto por el artículo 124 de este código.**

5. Por prestar servicio público de transporte con vehículos particulares, salvo cuando el orden público lo justifique, previa decisión en tal sentido de la autoridad respectiva.

La licencia de conducción se cancelará:

- Por disposición de las autoridades de tránsito basada en la imposibilidad permanente física o mental para conducir, soportada en un certificado médico o en el examen de aptitud física, mental y de coordinación motriz expedido por un Centro de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitado.

- Por decisión judicial.

- Por muerte del titular. La Registraduría Nacional del Estado Civil está obligada a reportar a los sistemas creados por los artículos 8° y 10 del presente ordenamiento, el fallecimiento del titular.

- Por reincidencia al encontrarse conduciendo en cualquier grado de estado de embriaguez o bajo el efecto de drogas alucinógenas determinado por autoridad competente, en concordancia con el artículo 152 de este código.

- Por reincidencia en la prestación del servicio público de transporte con vehículos particulares sin justa causa.

- Por hacer uso de la licencia de conducción estando suspendida.

- Por obtener por medios fraudulentos la expedición de una licencia de conducción, sin perjuicio de las acciones penales que correspondan.

Parágrafo. La suspensión o cancelación de la licencia de conducción implica la entrega obligatoria del documento a la autoridad de tránsito competente para imponer la sanción por el período de la suspensión o a partir de la cancelación de ella.

La notificación de la suspensión o cancelación de la licencia de conducción se realizará de conformidad con las disposiciones aplicables del Código Contencioso Administrativo.

Transcurridos tres años desde la cancelación, el conductor podrá volver a solicitar una nueva licencia de conducción **salvo en el caso señalado por el parágrafo 2° del artículo 152 de este código.**

Artículo 2°. El artículo 25 de la Ley 1383 de 2010, quedará así:

Artículo 25. El artículo 152 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 152. **Grado de alcoholemia.** En un término no superior a 30 días contados a partir de la expedición de la presente ley, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses mediante resolución establecerá los límites de los diferentes grados de estado de embriaguez.

Si hecha la prueba de alcoholemia se establece:

**III. Primer grado de embriaguez. Adicionalmente a la sanción multa estipulada por el artículo 131 de este código, se decretará la suspensión de la licencia de conducción entre uno (1) y dos (2) años y la obligación de realizar curso de sensibilización, conocimientos y consecuencias de la alcoholemia y drogadicción en centros de rehabilitación debidamente autorizados, por un mínimo de cuarenta (40) horas.**

IV. Segundo grado de embriaguez. **Adicionalmente a la sanción multa estipulada por el artículo 131 de este código,** se decretará la suspensión de la licencia de conducción entre dos (2) y **cuatro (4) años;** la obligación de prestar servicios gratuitos comunitarios en establecimientos que determine la autoridad de tránsito por veinte (20) horas; y la obligación de realizar curso de sensibilización, conocimientos y consecuencias de

la alcoholemia y drogadicción en centros de rehabilitación debidamente autorizados, por un mínimo de cuarenta (40) horas.

V. Tercer grado de embriaguez. **Adicionalmente a la sanción multa estipulada por el artículo 131 de este código,** se decretará la suspensión de la licencia de conducción entre **cuatro (4)** y diez (10) años; la obligación de prestar servicios gratuitos comunitarios en establecimientos que determine la autoridad de tránsito por cuarenta (40) horas; y la obligación de realizar curso de sensibilización, conocimientos y consecuencias de la alcoholemia y drogadicción en centros de rehabilitación debidamente autorizados, por un mínimo de ochenta (80) horas.

**Parágrafo 1°.** Serán criterios para fijar esta sanción: la reincidencia, haber causado daño a personas o cosas a causa de la embriaguez o haber intentado darse a la fuga.

**Parágrafo 2°.** La reincidencia en un tercer grado de embriaguez será causal para determinar la cancelación definitiva de la licencia de conducción.

**Parágrafo 3°.** La certificación del curso **de sensibilización, conocimientos y consecuencias de la alcoholemia y drogadicción** será indispensable para la entrega de la licencia de conducción suspendida.

Artículo 3°. El artículo 124 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

**Artículo 124. Reincidencia. En caso de reincidencia se suspenderá la licencia de conducción por un término de seis (6) meses.**

**Parágrafo. Se considera reincidencia el haber cometido la misma infracción a las normas de tránsito en un periodo no superior a seis (6) meses.**

Artículo 4°. **Vigencia y derogatorias.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,

*Carlos Alberto Baena López*, Senador de la República; *Gloria Stella Díaz Ortiz*, Representante a la Cámara.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### Embriaguez: Contexto general y descripción de la iniciativa

Los estudios especializados han confirmado en muchas oportunidades que la ingestión de bebidas alcohólicas se constituye en una de las principales causas de accidentes de tránsito en Colombia y en el mundo. Expertos de Cuba han señalado que “*determinada concentración de alcohol en la sangre tiene efectos desfavorables sobre la capacidad psicomotora, la visión, el comportamiento y otras conductas necesarias para conducir, las cuales se deterioran de forma progresiva a medida que se incrementa esta concentración en la sangre del conductor*”. Adicional a ello, señalan que es necesario “*considerar el efecto sinérgico del consumo de alcohol con otros medicamentos o drogas, así como*

*el deterioro de las capacidades para conducir relacionadas con enfermedades del conductor*"<sup>1</sup>.

Los efectos del consumo de alcohol son muy variados. En cuanto a la función psicomotora, produce alteraciones especialmente en determinadas capacidades necesarias para conducir con seguridad: las reacciones psicomotoras son más lentas, lo que es determinante sobre la capacidad de reacción retardada ante estímulos sensoriales. Afecta, además, "la coordinación bimanual, la atención y la resistencia a la monotonía, la capacidad para juzgar la velocidad, la distancia, la situación relativa del vehículo y para responder a lo inesperado"<sup>2</sup>.

Asimismo, los efectos del consumo de alcohol sobre la visión es determinante en la generación de accidentes de tránsito. "Se afecta la acomodación, la capacidad para seguir objetos, el campo visual, la visión periférica, la recuperación de la visión después de la exposición al deslumbramiento". El comportamiento y la conducta también se ven afectados de manera diversa. En general, siguiendo a los especialistas, podemos señalar que "se sustentan en una sensación subjetiva de mayor seguridad, lo cual modifica significativamente el estilo de conducir de los conductores cuando no están bajo efecto del alcohol"<sup>3</sup>.

A continuación presentamos un aparte completo que detalla algunos de los efectos que tiene el consumo de alcohol en las capacidades y aptitudes para la conducción de vehículos automotores, aún en cantidades muy bajas:

*"Las investigaciones han demostrado que con valores ligeramente superiores de 0,01% se comienzan a producir afectaciones de determinadas capacidades para conducir. Moskowitz y otros demostraron que con concentraciones por encima de 0,02% se daña significativamente la capacidad de conducción en un simulador.*

*La visión está afectada a concentraciones de 0,03%, fundamentalmente por afectación en los movimientos voluntarios y la acomodación, y con concentraciones de 0,05% hasta 0,08% ya existe real alteración de la visión periférica, lo que produce a concentraciones mayores importantes reducciones del campo visual.*

<sup>1</sup> Humberto Guanche, Máster en Epidemiología. Especialista de I Grado en Medicina Interna. Departamento de Epidemiología Hospitalaria; Carlos Martínez Quezada, Especialista de I Grado en Medicina Interna. Servicio de Medicina Interna; y Francisco Gutiérrez García, Especialista de I Grado en Bioestadística. *Efecto del alcohol en la capacidad de conducción de vehículos automotores*. Departamento de Epidemiología Hospitalaria. Hospital Docente Clínico Quirúrgico "Joaquín Albarrán". Con revisión de la literatura, utilizando como fuentes el sitio de salud en Cuba (Infomed), Medline, National Highway Traffic Safety Administration (EE. UU.) y Mothers Against Drugs Driving (Canadá), con el propósito de describir los efectos de la ingestión de alcohol en la calidad de la conducción de vehículos automotores y su implicación en las regulaciones legales de diferentes países. En Revista Cubana de Salud Pública. La Habana, Cuba. 2007. Tomado de [http://www.bvs.sld.cu/revistas/spu/vol33\\_1\\_07/spu11107.htm#cargo](http://www.bvs.sld.cu/revistas/spu/vol33_1_07/spu11107.htm#cargo)

<sup>2</sup> *Ibid.*

<sup>3</sup> *Ibid.*

*Igualmente a bajas concentraciones se producen dificultades para percibir luces y señales, disminuye la sensibilidad a la luz roja, se altera la capacidad de adaptarse a los cambios de luz y se aprecia de forma equivocada las distancias.*

*El nivel de vigilancia y atención se encuentra afectado a concentraciones por encima de 0,03%, aunque algunos estudios han demostrado que con valores de 0,01% los conductores pueden tener alteraciones de estas capacidades que pueden no estar totalmente recuperadas en el momento en que la concentración llega a cero en sangre.*

*La atención general del conductor se deteriora, lo que ya es indudable a 0,05%, lo que favorece la ocurrencia de accidentes en situaciones de tráfico complejas, intersecciones, incorporaciones a las vías o en situaciones donde el conductor tome decisiones similares.*

*Las habilidades psicomotoras, el procesamiento de la información y la capacidad para dividir la atención se afectan también a bajas concentraciones de alcohol en sangre, cualidades seriamente afectadas cuando se superan cifras por encima de 0,12%.*

*A concentraciones por encima de 0,08% se producen graves alteraciones en la capacidad de conducir dado que se perturban significativamente los reflejos, los tiempos de reacción, la conducta y el comportamiento, hasta llegar a la embriaguez significativa que hace la conducción de vehículos imposible"<sup>4</sup>.*

En el mismo sentido, el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, en la versión más reciente del Informe Forensis (2009), coincide en señalar que "el consumo de alcohol y otras sustancias está ampliamente reconocido como asociado a la ocurrencia de muertes o lesiones en tránsito y esta relación se explica por la disminución de capacidades fisiológicas como el tiempo de respuesta y la capacidad de reacción sobre todo para el frenado o la facilidad como se desvía un conductor de la línea media si está bajo la influencia de estas sustancias psicoactivas o la pérdida de la atención o concentración, entre otros hallazgos, pero poco se refiere al alcohol como causante de estados emocionales que pueden hacer de la conducción o la de ambulación una actividad aún más peligrosa. El alcohol se reconoce como un depresor que no sólo aflora sentimientos de ira, dolor, tristeza o dependiendo del grado de intoxicación de euforia, todos ellos son un inadecuado complemento cuando de la movilidad se trata"<sup>5</sup>.

Los resultados de este informe posicionan a la conducción bajo el influjo del alcohol o de sustancias psi-

<sup>4</sup> *Ibid.* La concentración de alcohol en sangre, en el campo de la seguridad del tráfico, se expresa como un porcentaje que refleja los gramos de alcohol por decilitro de sangre.

<sup>5</sup> Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Informe Forensis 2009. Muertes y lesiones por accidente de tránsito. Eventos fatales y no fatales relacionados con el tránsito y su relación con las emociones. Colombia, 2009. Pg. 248.

coactivas como una de las primeras causas de accidentes de tránsito que dejan muertos o lesionados como resultado. Así se evidencia en la siguiente gráfica:

**Cuadro 6. Muertos y lesionados en accidente de tránsito según sexo e hipótesis causal. Colombia, 2009**

Circunstancia	Muertos				Lesionados			
	Hombres	Mujeres	Total	% Mujeres	Hombres	Mujeres	Total	% Mujeres
Violación otras normas de tránsito	249	78	327	24	8.014	4.129	12.143	34
Otros	597	163	760	21	6.082	3.414	9.496	36
Exceso de velocidad	389	100	489	20	3.015	1.936	4.951	39
Embriaguez (alcohólica y no alcohólica)	154	21	175	12	1.354	461	1.815	25
Violación normas de tránsito peatones	95	25	120	21	939	695	1.634	43
Contravía	28	5	33	15	607	283	890	32
Posibles fallas mecánicas	121	44	165	27	489	338	827	41
Irrespeto de los semáforos	10	3	13	23	432	244	676	36
Malas condiciones en las vías	56	18	74	24	318	160	478	33
Malas condiciones ambientales	13	6	19	32	105	61	166	37
Subtotal	1.712	463	2.175	21	21.360	11.721	33.081	35
Sin información	2.894	727	3.621		3.671	2.071	6.091	
<b>Total</b>	<b>4.606</b>	<b>1.190</b>	<b>5.796</b>		<b>25.026</b>	<b>13.792</b>	<b>39.167</b>	

Fuente: INMLCF/DRIP/SIRDEC/SAVAC

Fuente: Informe Forensis 2009. Muertes y lesiones por accidente de tránsito. Eventos fatales y no fatales relacionados con el tránsito y su relación con las emociones. Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Colombia, 2009.

Ahora bien, en Colombia, Medicina Legal ha establecido mediante la Resolución número 000414 del 27 de agosto de 2002 los tres grados de embriaguez, así:

*Artículo Segundo. La interpretación de los resultados de alcoholemia, independientemente del método empleado para su determinación, requiere la correlación con el estado de embriaguez alcohólica de una persona, así:*

1. Resultados menores a 40 mg de etanol /100 ml de sangre total, se interpretan como estado de embriaguez negativo.

2. Resultados entre 40 y 99 mg de etanol /100 ml de sangre total, corresponden al primer grado de embriaguez.

3. Resultados entre 100 y 149 mg de etanol /100 ml de sangre total, corresponden al segundo grado de embriaguez.

4. Resultados mayores o iguales a 150 mg de etanol /100 ml de sangre total, corresponden al tercer grado de embriaguez.

Sin embargo, con la entrada en vigencia de la Ley 1383 del 16 de marzo de 2010, el legislador, con el artículo 7° que modificó el artículo 26 de la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito), en una consecuencia no querida, dejó un vacío al señalar que en los casos de embriaguez la autoridad competente debería atender a lo dispuesto en el artículo 152 del Código para imponer las sanciones de suspensión o cancelación de la licencia, cuando este artículo 152 sólo hace referencia a los grados dos y tres de embriaguez, dejan-

do por fuera de control las circunstancias en que se detecte el grado 1 de embriaguez, siendo esta situación a todas luces atentatoria del valor de la justicia que debe reinar nuestro ordenamiento jurídico.

Es claro que la conducción de vehículos automotores es considerada, prácticamente en todo el mundo, como una actividad de alto riesgo que requiere y exige una perfecta sincronización de los órganos sensoriales y motrices, situación que se ve afectada por la influencia de los efectos del alcohol o de drogas alucinógenas. Por supuesto, a mayor concentración de alcohol en la sangre, existe mayor deterioro de la capacidad para conducir y mayor probabilidad de que suceda un accidente de tránsito. Estas son poderosas razones que sustentan la necesidad de tener una regulación coherente y completa frente a los grados de alcoholemia definidos por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses, con sanciones estrictas como elementos que persuadan a los conductores colombianos de ingerir alcohol si van a conducir, así sea en cantidades menores, fortaleciendo de esta manera un ordenamiento justo.

#### **Reincidencia: Contexto general y descripción de la iniciativa**

Ahora bien, respecto del tema de la reincidencia, la cuestión radica también en una modificación surgida con ocasión de la Ley 1383 de 2010, que hace desproporcionada la pena a aplicar por reincidir en la comisión de infracciones al Código Nacional de Tránsito, siendo de fondo, una medida no justa.

En efecto, la Ley 1383 de 2010, en su artículo 7°, modificó el artículo 26 de la Ley 769 de 2002, elimi-

nando de las causales de suspensión de la licencia el numeral 4 que señalaba expresamente “por reincidir en la violación de la misma norma de tránsito en un periodo no superior a un año. En este caso la suspensión de la licencia será por seis meses”. Al eliminar este aparte, dejó vigente para el tema de la reincidencia y su respectiva sanción exclusivamente el artículo 124 del Código Nacional de Tránsito, que señala:

**“Artículo 124. Reincidencia.** En caso de reincidencia se suspenderá la licencia de conducción por un término de seis meses, en caso de una nueva reincidencia se doblará la sanción.

*Parágrafo.* Se considera reincidencia el haber cometido más de una falta a las normas de tránsito en un periodo de seis meses”.

Como puede ser evidente, al comparar los dos regímenes sancionatorios para el caso de reincidencia en la comisión de infracciones a las normas de tránsito, era mucho más proporcional el estipulado originalmente en el artículo 26 referido a las causales de suspensión de la licencia, pues establecía un término de hasta un (1) año y señalaba expresamente que la reincidencia consistía en la violación de la misma norma de tránsito. Esto tiene directa relación con el concepto de reincidencia que brinda la Real Academia de la Lengua Española, al definir el término reincidencia como “...reiteración de una misma culpa o defecto”.

Así las cosas, dejar vigente exclusivamente la sanción señalada por el artículo 124 del Código aparece como desproporcionada pues desborda la comisión de la misma infracción para determinar cómo reincidencia la violación a cualquiera de las normas de tránsito en un período determinado.

En este sentido y para superar el riesgo que se ha generado en el ordenamiento y en la seguridad jurídica de los asociados, nuestra iniciativa plantea dos propuestas básicas: Primero, modificar el artículo 7° de la Ley 1383 de 2010 para revivir la suspensión de la licencia por reincidir en la violación a las normas de tránsito pero, Segundo, agrupando en el artículo 124, que es modificado por el artículo 3° de este proyecto, tanto la sanción expresa como el sentido estricto de lo que significa reincidencia, logrando de esta manera establecer proporcionalidad y un equilibrio justo entre el tiempo de sanción, el periodo de tiempo dentro del cual la reincidencia debe ser sancionada con toda drasticidad y el concepto exacto que brindará a la autoridad competente toda la claridad para imponer la sanción.

#### **Marco constitucional y legal**

La presente iniciativa se ajusta a los contenidos constitucionales y legales. La Corte Constitucional, mediante Sentencia C-062 de 2005, citando la jurisprudencia establecida por la misma Corporación en Sentencia C-592 de 1998, Magistrado Ponente doctor Fabio Morón Díaz, señaló lo siguiente:

*“...el legislador, en ejercicio de las competencias constitucionales de las que es titular, puede establecer procedimientos distintos y consagrar regímenes diferenciados para el juzgamiento y tratamiento penitenciario de delitos y contravenciones, pudiendo, incluso, realizar diferenciaciones dentro de cada uno de estos*

*grupos, en la medida en que unos y otros se fundamenten en criterios de razonabilidad y proporcionalidad que atiendan una valoración objetiva de elementos tales como, la mayor o menor gravedad de la conducta ilícita, la mayor o menor repercusión que la afectación del bien jurídico lesionado tenga en el interés general y en el orden social, así como el grado de culpabilidad, entre otros.*

*Es decir, la tarea del legislador al adoptar tales procedimientos, se ve limitada a criterios de razonabilidad y proporcionalidad, pues debe siempre respetar las garantías del debido proceso y del derecho de defensa.*

*Corolario de lo anterior, en uso de sus facultades el legislador consagró la figura de la reincidencia dentro del Código Nacional de Policía, como una forma de desestimular conductas socialmente reprochables, a fin de evitar que quien cometió una contravención incurra nuevamente en dicha conducta, teniendo en cuenta que la sanción para quien reitera su comportamiento punitivo, no puede ser igual que la que se impone a quien nunca ha incurrido en este tipo de comportamientos.*

*La agravación punitiva, va ligada al fenómeno de la reincidencia como manera de prevenir a quien habiendo sido condenado por la comisión de una contravención comete otra, esto no significa que se condene dos veces por la misma conducta, ya que se trata de hechos nuevos cometidos por el mismo infractor, quien a pesar de conocer los posibles efectos de su acción, trasgrede nuevamente el ordenamiento, sin importarle la sanción.*

*Para la Sala, no existe limitación constitucional en la incorporación o no de esta figura, pues como se explicó es facultad del legislador la adopción de estas medidas.*

*Tampoco puede considerarse que la norma acusada es desproporcionada, pues bien puede el legislador cuando existan circunstancias especiales señalar penas mayores, cuyo aumento se realice a partir de la pena básica y en forma razonable. Igual ocurre cuando se trata de una contravención cuya finalidad es el mantenimiento del orden público y la convivencia pacífica, sancionando más drásticamente a quien insiste en afectarlos. Además, la misma disposición establece que la sanción se aumentará siempre y cuando la nueva contravención se haya cometido antes de transcurrido dos años de ejecutoriada la condena. Lo que significa, que contrario a lo afirmado por los demandantes, la medida se ajusta al principio de proporcionalidad pues hay una correlación y un equilibrio entre la nueva conducta y la sanción a imponer”.*

De igual manera, mediante Sentencia C-077 de 2006, señaló al Alto Tribunal:

*“cabe señalar que, como se anotó, la reincidencia es una circunstancia agravante de la responsabilidad sancionatoria y, por tanto, de la sanción imponible, cuando el investigado comete repetidamente infracciones, en las condiciones dispuestas por el legislador. Con un criterio de razonabilidad, dicha agravación es gradual, y puede ser cuantitativa, cuando se impone la misma sanción en una magnitud mayor, o cualitativa, cuando se impone otra sanción.*

10. En el mismo orden de ideas, dichos apartes no vulneran la prohibición de juzgar dos veces por el mismo hecho (non bis in ídem) contenida en el artículo 29 superior, teniendo en cuenta que la agravación de la sanción se aplica exclusivamente a la nueva conducta, cometida por tercera vez, por considerarse que la responsabilidad del infractor por causa de la misma es mayor; como consecuencia de su actitud de mayor desprecio o rebeldía frente a los bienes o valores jurídicos protegidos por el legislador, y no se aplica a las conductas anteriormente cometidas, por las cuales ya se han impuesto al infractor, sin agravación alguna, las sanciones previstas”.

#### Impacto fiscal

Con respecto a la obligación contenida en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, vale aclarar que la presente ley no genera impacto fiscal en razón a que no ordena gasto alguno ni otorga beneficios tributarios.

De los honorables Congresistas,

*Carlos Alberto Baena López*, Senador de la República; *Gloria Stella Díaz Ortiz*, Representante a la Cámara.

SENADO DE LA REPUBLICA

SECRETARÍA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá D.C., 20 de julio de 2010

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 07 de 2010 Senado, por la cual se modifican la ley 769 de 2002 y la Ley 1383 de 2010, en temas de Embriaguez y Reincidencia, y se dictan otras disposiciones, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General.

La materia de que trata el mencionado proyecto de ley, es competencia de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General,

*Emilio Otero Dajud.*

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO  
DE LA REPÚBLICA

Bogotá D.C., 20 de julio de 2010

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,

*Armando Benedetti Villaneda.*

El Secretario General del honorable Senado de la República,

*Emilio Otero Dajud.*

## PROYECTO DE LEY NÚMERO 09 DE 2010 SENADO

por medio de la cual se dictan medidas tendientes a fortalecer la regulación de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en Colombia, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. **Objeto.** La presente ley tiene por objeto dictar medidas en materia de tarifas, control social, participación y protección de usuarios, protección ambiental y cumplimiento del principio de publicidad de la contratación pública con miras a fortalecer la regulación de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en todo el territorio nacional.

Artículo 2°. **Tarifas diferenciales.** Los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público que se implementen en todo el Territorio Nacional establecerán una tarifa diferencial para las personas en condiciones de discapacidad y para los estudiantes menores de 25 años de los estratos 1, 2 y 3. Esta tarifa diferencial deberá ser inferior a la tarifa ordinaria.

La tarifa diferencial con sus ajustes quedará prevista y regulada en los contratos de concesión que se celebren con las operadoras de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Parágrafo Transitorio. La medida prevista en el presente artículo deberá ser incluida en los contratos de concesión que estén en vigor o que se encuentren en cualquier punto de avance del proceso de licitación a la entrada en vigencia de la presente ley. Esto sin afectación alguna de la tarifa al usuario definida.

Artículo 3°. **Ligas de usuarios.** Las Entidades Territoriales tendrán en cuenta la participación de la comunidad en todas las etapas del proceso contractual y en la implementación y funcionamiento definitivo de los Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público.

Para tal efecto, las Entidades Territoriales promoverán la organización de las comunidades de las áreas de influencia de los sistemas de transporte público, en ligas de usuarios de estos sistemas, con el objeto de que se constituyan en mecanismos democráticos de control y vigilancia de la gestión pública, conforme a lo dispuesto por la ley y la normatividad en cuanto a requisitos de conformación, participación y ejercicio de veeduría y control social a la gestión pública y sus resultados.

Artículo 4°. **Acceso a medios de comunicación.** Las Ligas de Usuarios de los Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público tendrán derecho a acceder a espacios en televisión y radio durante las etapas precontractual, contractual y poscontractual de los procesos de contratación y licitación pública de Sistemas Integrados o Estratégicos de transporte público.

Artículo 5°. **Sistema de consulta permanente al usuario.** Las Contralorías Departamentales diseñarán

e implementarán el Sistema de Consulta Permanente al Usuario sobre la calidad del servicio ofrecido por los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público, según corresponda, en las ciudades o municipios de su jurisdicción.

La información y resultados que arroje este sistema serán fundamento para la actuación de las Contralorías en lo de sus competencias o para la remisión de asuntos a otras autoridades para su actuación en el marco de los principios y deberes de la contratación pública estatal.

**Artículo 6°. *Energías alternativas.*** Los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en todo el territorio nacional deberán emplear no menos del veinte por ciento (20%) de vehículos que se movilicen con fuentes de energía alternativa. La misma disposición será aplicada en los casos de reposición de flota.

**Artículo 7°. *Fomento y protección a la industria nacional.*** Los procesos licitatorios y contractuales de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público contemplarán una participación mínima del cincuenta por ciento (50%) de capital nacional y de industria nacional.

Además, en los pliegos de condiciones de los procesos licitatorios para Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público no se incluirán dentro de los criterios de puntuación por protección y/o fomento de la industria nacional proponentes de origen extranjero que no cuenten con convenios de reciprocidad.

**Artículo 8°. *Consejo Nacional de Movilidad.*** Créase el Consejo Nacional de Movilidad como órgano asesor del Gobierno Nacional y de las Entidades Territoriales en materia de movilidad.

El Consejo Nacional de Movilidad se integra de la siguiente forma:

- El Ministro de Transporte o su delegado, quien lo presidirá.
- El Ministro de Hacienda o su delegado.
- El Director del Departamento Nacional de Planeación o su delegado.
- Representantes de tres (3) Universidades Públicas que tengan departamentos especializados en materias de movilidad y desarrollo urbano. Un representante por cada Universidad.
- Representantes de dos (2) universidades privadas que tengan departamentos especializados en materias de movilidad y desarrollo urbano. Un representante por cada Universidad.
- El Presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura o su delegado.
- Tres (3) expertos distinguidos en el ámbito de la movilidad de fundaciones que promuevan la investigación en materia de movilidad y desarrollo urbano.
- Tres (3) representantes de las Ligas de Usuarios de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público.

**Parágrafo 1°. El Consejo podrá invitar a sus deliberaciones a funcionarios públicos, o a particulares**

representantes de las agremiaciones u organizaciones sectoriales, así como a las demás personas y sectores de la sociedad civil que estime necesario, de acuerdo con los temas específicos a tratar, quienes participarán con voz pero sin voto.

**Parágrafo 2°. Los representantes señalados en los numerales 4, 5, 7 y 8 serán designados o elegidos dentro de sus respectivas organizaciones o ámbitos, para períodos de tres (3) años prorrogables y se atenderá a un criterio de diversidad regional.**

Serán remplazados por otro representante antes del vencimiento del término para el cual fueron designados o elegidos, cuando falten de manera consecutiva a tres (3) sesiones del Consejo, sin justa causa debidamente comprobada o cuando omitan cumplir con las funciones previstas en la presente ley. Los nuevos representantes de que trata este parágrafo serán designados o elegidos bajo el mismo procedimiento descrito.

La remoción será efectuada mediante acto que emita el Ministerio de Transporte.

**Parágrafo 3°. Para la Designación o Elección de los representantes de los numerales 4, 5, 7 y 8, el Ministerio de Transporte efectuará una Convocatoria mediante la publicación de un aviso en un diario de amplia circulación nacional y en su página web. Los representantes Designados o Elegidos deberán expresar mediante escrito formal dirigido al Ministerio de Transporte los tres (3) días hábiles siguientes a su designación o elección, la aceptación de la distinción, acompañado del acta en la que conste su Designación o Elección.**

**Artículo 9°. *Funciones.*** Son funciones del Consejo Nacional de Movilidad, las siguientes:

1. Asesorar al Gobierno Nacional y a las Entidades Territoriales en el diseño de la política estatal o territorial relativa a la movilidad.
2. Proponer recomendaciones al Gobierno Nacional y a las Entidades Territoriales en el diseño de las estrategias para la consecución de una movilidad sustentable. Estas recomendaciones se entenderán prioritarias para ser implementadas o para ser incorporadas en los Planes de Desarrollo en todos los niveles.
3. Estudiar y emitir conceptos previos respecto de la conveniencia y oportunidad de proyectos de movilidad a implementarse en todo el territorio nacional. Especialmente, en los temas de tarifas, introducción de tecnologías, uso de energías alternativas no contaminantes en vehículos, medidas restrictivas en la circulación vehicular, diseño de estrategias para la inclusión y permanencia de los sectores históricos del transporte público. Los conceptos de que trata este numeral se entenderán prioritarios en su adopción por parte de las autoridades de movilidad correspondientes.
4. Recomendar criterios para la aplicación del principio de coordinación entre las Entidades Territoriales respecto de medidas para la circulación de vehículos.
5. Formular al Gobierno Nacional o a las Entidades Territoriales propuestas sobre planes y programas de cooperación en el ámbito nacional e internacional que

podieran contribuir al diseño y sostenibilidad de proyectos de transporte público de pasajeros.

6. Las demás funciones que correspondan a su naturaleza de organismo asesor.

Artículo 10. **Portal de la movilidad.** El Gobierno Nacional creará el Portal de la Movilidad como una herramienta en Internet para:

III. Informar de las investigaciones y avances en materia de movilidad.

IV. Brindar la posibilidad de que cualquier ciudadano denuncie el incumplimiento de los contenidos de la presente ley.

V. Publicar los informes que se señalan en el artículo 11 de la presente ley.

VI. Publicar las actas, decisiones, informes o asesorías del Consejo Nacional de Movilidad.

El diseño técnico y gráfico deberá permitir a cualquier ciudadano la posibilidad de acceder al Portal para cumplir con lo señalado en el presente artículo.

Artículo 11. **Publicación de información.** Será obligación para las partes en los Contratos de Concesión para los Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público publicar en el Portal de la Movilidad la siguiente información:

1. Exposición detallada de la composición de las fórmulas tarifarias, tanto de la tarifa técnica como de la tarifa al usuario.

2. Exposición detallada de la destinación y distribución de los recursos por concepto de recaudo de tarifas.

3. Explicación detallada de la composición y destinación de ingresos recaudados por todo concepto diferente a tarifas.

4. Balances financieros de los Concesionarios de Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público.

5. Composición accionaria de los Concesionarios de Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público.

Artículo 12. **Vigencia y derogatorias.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,

*Carlos Alberto Baena López*, Senador de la República; *Gloria Stella Díaz Ortiz*, Representante a la Cámara.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### Contexto

Nuestro país viene afrontando una fuerte tendencia de urbanización. Según estudios del Banco Interamericano de Desarrollo, mientras en 1950 la población urbana constituía el 39%, en 2005 ascendía aproximadamente a 76% y se estima que, para 2020, más del 80% de la población estará localizada en las ciudades. Esto significa un crecimiento aproximado de 30% respecto

a la población que hoy habita en centros urbanos<sup>1</sup>. Esta es una de las principales razones que llevó al Gobierno colombiano a diseñar un Plan de Transporte Urbano, con estrategias de movilidad eficientes y sostenibles basados en sistemas de transporte público, como los Sistemas Integrados, cuyos principales abanderados en la actualidad son las ciudades de Bogotá, Cali y Medellín, o los Sistemas Estratégicos, contemplados para la estrategia de Ciudades Amables, todo ello consignado en el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010.

Entre los resultados de este crecimiento urbano se cuenta la alta demanda de viajes, en su mayoría de transporte público. Al mismo tiempo, como consecuencia se derivada el incremento desorganizado de unidades de transporte público inapropiadas a niveles que superan las posibilidades de modernización y ampliación de la infraestructura vial y, con ello, la consiguiente congestión del tránsito y el deterioro de las condiciones ambientales. Es apenas lógico comprender que todo este contexto influye de manera negativa en la calidad de vida de los ciudadanos y en la eficiencia de las actividades económicas. El objetivo de la estrategia gubernamental es apoyar ciudades que permitan a sus ciudadanos tener opciones seguras de movilidad, bajo principios de calidad de vida, eficiencia económica, equidad social y protección ambiental, alcanzando niveles óptimos de seguridad, reducción de tiempos de viaje, calidad en la prestación del servicio, ampliación de oferta y cobertura del transporte público, y mejoramiento ambiental.

El ordenamiento del tránsito, la reducción de la congestión, la utilización de buses con tecnología moderna de bajas emisiones y el mejor aprovechamiento de los espacios urbanos incidirán en la disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero, así como en la disminución de la contaminación del aire, la reducción de los niveles de ruido y de los accidentes.

De esta manera, ya nuestro Gobierno ha cofinanciado los Sistemas Integrados de Transporte Masivo, para ciudades de más de 600.000 habitantes, y está apoyando a aquellas que tienen una población entre 250.000 y 600.000 habitantes, mediante los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP)<sup>2</sup>.

Las características del transporte público no son disímiles entre las grandes urbes y las ciudades intermedias: vehículos viejos y altamente contaminantes, prestación de un servicio no con la mejor calidad, escasa o nula integración modal y una deficiente estructura empresarial. En este sentido, con los proyectos de movilidad el objetivo es mejorar el servicio mediante su inmediata reestructuración y, en el mediano plazo, acompañar este proceso con inversiones que permitan su continua expansión y adecuación a las crecientes demandas.

1 Banco Interamericano de Desarrollo. Programa de sistemas estratégicos de transporte público (SETP). Colombia, (CO-11091). Perfil de proyecto (PP). 24 de marzo de 2010. Tomado de <http://www.iadb.org/projects/project.cfm?id=CO-L1091&lang=es>

2 *Ibid.*

Sin embargo, trascendiendo los planes, la realidad práctica ha mostrado algunas deficiencias en estos proyectos que terminan causando lesiones a la calidad de vida de los ciudadanos, impactan de manera negativa a los históricos prestadores del servicio público de transporte y acrecientan la posibilidad de riesgos para las finanzas territoriales. Entre las principales situaciones problemáticas observadas con la puesta en marcha de los sistemas de transporte público, podemos destacar las siguientes:

1. Condiciones económicas de requisitos habilitantes extremadamente altas para ser cumplidas por los prestadores históricos del servicio público de transporte.

2. Exclusión de los prestadores históricos del servicio público de transporte (pequeños propietarios, conductores, negocios conexos).

3. Inconsistencias con respecto al respaldo y cierre financieros en las licitaciones, que generan altos riesgos para las finanzas de las ciudades.

4. Los diseños institucionales no tienen la capacidad para responder a nuevos esquemas de transporte público con integración de modos.

5. No hay un reconocimiento digno, en términos de criterios y niveles de puntuación en las licitaciones, para la industria y/o el capital nacional.

6. Proyectos desarrollan planeamiento, funcionamiento y desarrollo urbano que no materializan la adecuada disposición del servicio público de transporte, puede fallar en garantizar la suficiente oferta para la demanda ciudadana y no deja claro que exista un efectivo acceso al servicio público de transporte.

Ahora bien, tanto autoridades como expertos de la sociedad civil en materia de movilidad, han coincidido en el abandono del usuario en los diseños de los proyectos y su implementación y en el debate público con ocasión de los nuevos esquemas de transporte.

Atención especial merece el tema de los usuarios y la experiencia del Distrito Capital es bien dicente:

El sistema de transporte masivo no es el mejor ejemplo de un transporte en condiciones dignas: los usuarios se ven enfrentados a retrasos en el servicio, insuficiencia de rutas, riesgos en la salud por causa de aglomeraciones (personas asfixiadas, golpeadas y tiradas al piso en horas pico), precarias medidas de evacuación de multitudes<sup>3</sup>.

De igual manera, las condiciones de seguridad en el sistema de transporte de la capital dejan mucho que desear. Un reciente estudio de la Personería Distrital señaló:

- Entre enero de 2009 y febrero de 2010: 925 incidentes que dejaron 320 lesionados.

- 55% de los accidentes en Transmilenio es producto de actos inseguros del operador.

- De las 85 personas atropelladas, 27% perdió la vida.

- 319 accidentes fueron por choques entre articulados y 184 por choques con terceros que dejaron, en solo dos impactos violentos, 150 personas lesionadas.

- 200 usuarios resultaron lesionados por aprisionamiento y caídas en el sistema. Otras personas han sido afectadas por el regular estado de los pisos, barandas y otros elementos de la infraestructura; sin embargo, no hay cifras debido a que los usuarios no reclaman.

- Se evidencian actos inseguros de los conductores de los automotores:

- Exceso de velocidad.

- Irrespeto a las señales de tránsito.

- Malos hábitos de los conductores.

- Precario control que la Empresa Transmilenio hace sobre los planes de prevención de accidentes de las siete empresas concesionarias del servicio.

- Los pasamanos y asideros de sujeción para que los pasajeros puedan mantenerse de pie son ineficaces cuando los buses frenan bruscamente. En una inspección realizada en noviembre se encontraron 120 heridos, lo cual deja en evidencia que los tornillos, mediante los cuales se sujetan los pasamanos y asideros, no reúnen las condiciones de calidad suficientes.

Entre las conclusiones del informe se señala: “*Al ente de control le Preocupa las condiciones técnicas de fabricación de los articulados y si estos garantizan la integridad de los pasajeros, máxime cuando se comprobó que los pasamanos y asideros no brindan la suficiente resistencia*”<sup>4</sup>. Ahora, el problema es más agudo, pues, como lo señalan los pliegos de condiciones, el nuevo esquema de transporte conocido como Sistema Integrado de Transporte Público, inicia “*con lo mejor de la flota actual*”, es decir, un sistema de transporte masivo en el que se reduce drásticamente la oferta y en el que los vehículos, en buena parte, son los mismos que hoy funcionan para el Transporte Público Colectivo. El problema es que la naturaleza de transporte masivo implica mayor número de lesionados en cualquier siniestro de tránsito.

El tema de tarifas es igualmente preocupante. Paul Bromberg señala que “*cualquier proyecto que en aras de ordenar el transporte termine elevando el costo para los de bajos ingresos, es un proyecto que no debería implementarse. Los expertos en el tema coinciden en que para una persona que gana el salario mínimo y que tiene que gastar el 20 por ciento de ese salario en transporte público, no hay una ventaja real en la implantación del nuevo sistema. ¿En aras de qué? ¿Solo de que haya un mejor servicio? ¿De demorarse menos de ir a un sitio a otro?*”<sup>5</sup>.

4 <http://www.personeriabogota.gov.co/?idcategoria=3722>

5 Paul Bromberg, experto en movilidad y ex alcalde de Bogotá, adscrito al Instituto de Estudios Urbanos de la Universidad Nacional, en [http://www.cambio.com.co/paiscambio/866/Articulo-web-Nota\\_Interior\\_cambio-7339149.html](http://www.cambio.com.co/paiscambio/866/Articulo-web-Nota_Interior_cambio-7339149.html)

3 Entre otros, pueden consultarse los siguientes medios: *El Nuevo Siglo*, 29 de abril de 2010; *El Tiempo*, 21 de abril de 2010; y Radio Santafé, 26 de abril y 5 de mayo de 2010.

De igual manera, cabe señalar la necesidad de revisar los temas de sostenibilidad. Expertos consideran que la autosostenibilidad del sistema es imposible. Las autoridades han hablado de una autosostenibilidad que no se da en la mayoría de sistemas de transporte público de otros países. Por el contrario, cuentan con subsidios por parte del Estado, el cual debe promover una adecuada movilidad, sobre todo en los sectores más populares<sup>6</sup>.

La descripción del contexto anterior deja claros fuertes argumentos que sustentan la necesidad de que la legislación entre a regular con mucho más detalle las nuevas propuestas para el transporte público en las ciudades colombianas, más cuando el mecanismo empleado es el de la licitación pública, procedimiento mediante el cual el Estado formula públicamente una convocatoria para que en igualdad de oportunidades, los que se interesen presenten ofertas y se seleccione a la más favorable.

Aunque una de la ventajas de este procedimiento es que tiene la contratación es que todo es documental, es decir, *quedan las huellas*; también es recurrente encontrar falta de información, altos niveles de especulación por parte de la ciudadanía, poca comunicación entre administración y las comunidades, falta de conocimiento de los cronogramas de obra, los predios afectados, los planes de mitigación del impacto negativo de la obra, entre otros, por lo que organizaciones como Transparencia por Colombia señalan que *“todas las informaciones, cualquiera que sea su naturaleza, han de ser accesibles a todos los participantes”*<sup>7</sup>, como medida para evitar incumplimientos, errores o corrupción y es, precisamente, la información pública uno de los aspectos que privilegiamos en la presente iniciativa legal.

Asimismo, Transparencia por Colombia, en las conclusiones de una mesa de trabajo con ocasión de procesos de contratación pública, señaló:

*“Hacer la contratación directa visible.*

*Una forma de fortalecer los controles sobre la contratación –particularmente el control ciudadano– es visibilizando la contratación directa de las entidades sometidas a la Ley 80 de 1993 y, en forma más general, la contratación de las entidades excluidas del régimen de la ley. Recordemos que los diagnósticos realizados por el DNP o el Banco Mundial han insistido en la necesidad de revisar el tema de las cuantías para contratación directa, sugiriendo que pueden ser fijadas por el reglamento teniendo en cuenta factores como el tipo de contrato a celebrarse (de concesión, de obra pública) y variar de acuerdo a la naturaleza de la en-*

*idad contratante. El proyecto de reforma de la ley no realiza modificaciones de fondo sobre el tema, e incluso aumenta las cuantías para celebrar contratos por licitación pública, lo que aumentaría la proporción de contratos celebrados en forma directa. En consecuencia, vale la pena proponer acciones para hacer visible la contratación directa y la contratación de las entidades no sujetas al régimen general. Podría, entonces, pensarse en señalar un rango dentro del cual se hacen públicos la totalidad de documentos, trámites y actuaciones precontractuales y contractuales, independientemente de la clase de contrato, de las circunstancias que lo originen, etc. Dicho rango, que podría señalarse en el reglamento, tendría como techo el monto a partir del cual deba emplearse el procedimiento de la selección abreviada y como piso el 10% de la menor cuantía que corresponda a la entidad respectiva.*

*Ante todo, es de gran importancia para reducir los riesgos de corrupción en la contratación pública, la calidad de la reglamentación que expida el gobierno. Se reconoce el efecto positivo de normas como el Decreto 2170 de 2002, y es de esperarse que la plena aplicación del Decreto 2434 de 2006 y la adopción de los instrumentos que promueve la Comisión intersectorial de contratación contribuyan a mejorar la gestión contractual sin hacer, no obstante, visible la totalidad de la contratación estatal.*

*Sin embargo, otras iniciativas siguen sin mostrar los resultados esperados, como es el caso de la Directiva presidencial 02 de 2007, que estableció la obligación de las entidades del nivel nacional de publicar en el sitio web de cada entidad y en el de la presidencia, las hojas de vida de las personas que aspiren a celebrar contratos de prestación de servicios con el Estado. En teoría, la medida busca la transparencia en la celebración de los contratos haciendo visible este aspecto de la contratación directa, pero en la práctica es inocua”*<sup>8</sup>.

#### **Descripción de la iniciativa**

La propuesta que presentamos ante el honorable Congreso de la República consta de 12 artículos, incluido el de vigencia y derogatorias, así:

El artículo 1° define el objeto de la ley, a saber: dictar medidas en materia de tarifas, control social, participación y protección de usuarios, protección ambiental y cumplimiento del principio de publicidad de la contratación pública con miras a fortalecer la regulación de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en todo el Territorio Nacional.

En desarrollo de este objeto, se encuentra el artículo 2° que consagra las tarifas diferenciales para poblaciones vulnerables: personas en condiciones de discapacidad y para los estudiantes menores de 25 años de los estratos 1, 2 y 3. Ya la legislación ha tenido en cuenta en este sentido a los adultos mayores y, por las particularidades de estas poblaciones, consideramos que deben ser cobijadas por las mismas prerrogativas. No

6 Académicos proponen debate sobre sostenibilidad del SITP. Jairo Sánchez Acosta, profesor de Ciencias Económicas y del Instituto de Estudios Ambientales (IDEA) de la Universidad Nacional. En <http://www.agenciadenoticias.unal.edu.co/nc/detalle/article/academicos-proponen-debate-sobre-sostenibilidad-del-sitp/>. Bogotá D. C., mar. 05 - Agencia de Noticias UN.

7 Sugestiones para el trazado de un mapa de riesgos nacional sobre licitaciones públicas. Transparencia Internacional para Latinoamérica y el Caribe. Proyecto regional licitaciones públicas transparentes. Guía diligenciada por el capítulo colombiano. Versión 2-Febrero 2002.

8 Transparencia por Colombia. Documento de la mesa de trabajo. Transparencia en la contratación pública: retos hacia el futuro. Mayo de 2007.

podemos olvidar las recientes tragedias que tuvo que afrontar la ciudadanía capitalina con la muerte de varios jóvenes estudiantes que arriesgaron su vida para ingresar al esquema de transporte masivo por no tener la posibilidad de pagar el coste de la tarifa<sup>9</sup>.

En materia de control social, la iniciativa ha querido ser generosa, consagrando diversas medidas que contribuyen a la participación de las comunidades afectadas por los nuevos proyectos y su capacidad de incidencia en todas las fases de los procesos (precontractual, contractual y poscontractual). Así, el artículo 3° ordena a las Entidades Territoriales fomentar la organización de las Ligas de Usuarios de los Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público. El artículo 4° les otorga el derecho de acceder a medios de comunicación y el artículo 5° faculta a las Contralorías Departamentales para implementar el Sistema de Consulta Permanente al Usuario sobre la calidad del servicio ofrecido por los Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público, cuyos resultados serán fundamento para la actuación de las Contralorías en lo de sus competencias o para la remisión de asuntos a otras autoridades para su actuación en el marco de los principios y deberes de la contratación pública estatal.

En materia de características y exigencias técnicas para los procesos licitatorios y contractuales en los esquemas de transporte público, se han consagrado dos medidas: una referente al uso de vehículos movidos por energías alternativas y otro señalando la obligación de los procesos licitatorios y contractuales de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público contemplarán una participación mínima del cincuenta por ciento (50%) de capital nacional y de industria nacional. Esto último en desarrollo de lo previsto por la Ley 816 de 2003 “*Por medio de la cual se apoya a la Industria Nacional a través de la contratación pública*”.

Además, la presente iniciativa da vida al Consejo Nacional de Movilidad (artículo 8°) como órgano asesor del Gobierno Nacional y de las Entidades Territoriales en materia de movilidad, no restringiendo sus funciones meramente a la órbita de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público, sino dándole la capacidad de incidir en toda la política de movilidad, tanto del nivel nacional como de los niveles territoriales.

A su vez, el artículo 9° regula su conformación, dejando claro que es sumamente importante la participación de la Academia, la comunidad y la Sociedad Civil.

Ahora bien, con miras a materializar el deber de publicidad de la Administración en materia de contratación pública, la iniciativa contempla varias medidas, como son: creación del portal de Internet sobre movilidad (artículo 10), con miras a ser escenario de publicación de investigaciones y avances en materia de movilidad, actas de sesiones del Consejo Nacional de Movilidad, espacio de denuncia de los ciudadanos por el incumplimiento de los contenidos de la presente ley,

entre otras. La obligación para las partes en los Contratos de Concesión para los Sistemas Integrados o Estratégicos de Transporte Público de publicar en el Portal de la Movilidad información como la exposición detallada de la composición de las fórmulas tarifarias, tanto de la tarifa técnica como de la tarifa al usuario, de la destinación y distribución de los recursos por concepto de recaudo de tarifas, de la composición y destinación de ingresos recaudados por todo concepto diferente a tarifas, además de los balances financieros de los Concesionarios y su composición accionaria.

#### **Marco constitucional y legal**

Los aspectos sobresalientes de la Constitución Política que sustentan esta iniciativa son:

**Artículo 2°.** *Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.*

*Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.*

**Artículo 78.** *La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad, así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización.*

*Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios, atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios.*

*El Estado garantizará la participación de las organizaciones de consumidores y usuarios en el estudio de las disposiciones que les conciernen. Para gozar de este derecho las organizaciones deben ser representativas y observar procedimientos democráticos internos.*

**Artículo 83.** *Las actuaciones de los particulares y de las autoridades públicas deberán ceñirse a los postulados de la buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que aquellos adelanten ante estas.*

**Artículo 209.** *La función administrativa está al servicio de los intereses generales y se desarrolla con fundamento en los principios de igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad, mediante la descentralización, la delegación y la desconcentración de funciones.*

*Las autoridades administrativas deben coordinar sus actuaciones para el adecuado cumplimiento de los fines del Estado. La administración pública, en todos sus órdenes, tendrá un control interno que se ejercerá en los términos que señale la ley.*

**Artículo 211.** *La ley señalará las funciones que el Presidente de la República podrá delegar en los ministros, directores de departamentos administrativos, representantes legales de entidades descentralizadas, superintendentes, gobernadores, alcaldes y agencias*

<sup>9</sup> Entre otros, pueden consultarse Noticias.com 15 de abril y 27 de abril de 2010; RCN radio, 26 de abril de 2010, y Editorial Transmilenio también hará parte del SITP. Mayo 03 de 2009. En <http://m.elspectador.com/articulo201382-transmilenio-tambien-hara-parte-del-sitp>

del Estado que la misma ley determine. Igualmente, fijará las condiciones para que las autoridades administrativas puedan delegar en sus subalternos o en otras autoridades.

La delegación exime de responsabilidad al delegante, la cual corresponderá exclusivamente al delegatario, cuyos actos o resoluciones podrá siempre reformar o revocar aquel, reasumiendo la responsabilidad consiguiente.

La ley establecerá los recursos que se pueden interponer contra los actos de los delegatarios.

**Artículo 270.** La ley organizará las formas y los sistemas de participación ciudadana que permitan vigilar la gestión pública que se cumpla en los diversos niveles administrativos y sus resultados.

**Artículo 333.** La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.

La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.

El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.

**Artículo 365.** Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del Territorio Nacional.

Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.

En cuanto a los desarrollos legales y normativos, encontramos:

- Ley 73 de 1981, “Por la cual el Estado interviene en la Distribución de Bienes y Servicios para la Defensa del Consumidor, y se conceden unas Facultades Extraordinarias”.

- Ley 80 de 1993, Estatuto General de Contratación de la Administración Pública.

- Ley 105 de 1993, regula la operación del transporte público en el país, considerada como un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

- La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

- Ley 134 de 1994, por la cual se dictan normas sobre mecanismos de participación ciudadana.

- Ley 190 de 1995, “por la cual se dictan normas tendientes a preservar la moralidad en la administración pública y se fijan disposiciones con el fin de erradicar la corrupción administrativa. Uno de los sistemas de control que aborda el capítulo IV, literal b, hace referencia al control social como mecanismo de vigilancia de los recursos públicos”.

- Ley 489 de 1998, “por la cual se dictan normas sobre la organización y funcionamiento de las entidades del orden nacional, se expiden las disposiciones, principios y reglas generales para el ejercicio de las atribuciones previstas en los numerales 15 y 16 del artículo 189 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones”.

- Ley 598 de 2000, con el fin de lograr la modernización de la gestión contractual pública, en procura de una mayor eficiencia y transparencia en la contratación estatal, esta ley crea el Sistema de Información para la Vigilancia de la Contratación Estatal (SICE), el Catálogo Único de Bienes y Servicios (CUBS), y el Registro Único de Precios de Referencia (RUPR), de los bienes y servicios de uso común en la administración pública.

- Ley 850 de 2003, “por medio de la cual se reglamentan las veedurías ciudadanas”.

- Ley 816 de 2003 “por medio de esta norma se apoya la industria nacional a través de la contratación pública”.

- Ley 1150 de 2007, por la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con recursos públicos.

- Decreto 1441 DE 1982, “por el cual se regula la organización, el reconocimiento y el régimen de control y vigilancia de las ligas y asociaciones de consumidores y se dictan otras disposiciones”.

- Decreto 4881 de 2008, reglamenta parcialmente la Ley 1150 de 2007, en relación con la verificación de las condiciones de los proponentes y su acreditación para el Registro Único de Proponentes (RUP), a cargo de las cámaras de comercio y se dictan otras disposiciones (ver decreto 92 de 1998 en este capítulo).

- Decreto 2474 de 2008, reglamenta parcialmente la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007. Su objeto es aplicar las modalidades de selección y señala disposiciones en materia de publicidad, selección objetiva y otros aspectos relacionados con los procesos de contratación pública.

• Directiva Presidencial 04 de 2006 (octubre 24). En los términos del artículo 209 de la Constitución Política, solicita a los Gobiernos Departamentales y Municipales la colaboración y cooperación indispensable para garantizar la protección de los consumidores de bienes y servicios propendiendo, entre otros, por la participación de las Asociaciones y Ligas de Consumidores en el estudio de las disposiciones que les conciernen.

**Impacto fiscal**

Con respecto a la obligación contenida en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, vale aclarar que la presente ley no genera impacto fiscal en razón a que no ordena gasto alguno ni otorga beneficios tributarios.

De los honorables Congresistas,

*Carlos Alberto Baena López*, Senador de la República; *Gloria Stella Díaz Ortiz*, Representante a la Cámara.

SENADO DE LA REPÚBLICA

SECRETARÍA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá D. C., 20 de julio de 2010

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 09 de 2010 Senado, *por medio de la cual se dictan medidas tendientes a fortalecer la regulación de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en Colombia, y se dictan otras disposiciones*, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General.

La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General,

*Emilio Otero Dajud.*

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá D. C., 20 de julio de 2010

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,

*Armando Benedetti Villaneda.*

El Secretario General del honorable Senado de la República,

*Emilio Otero Dajud.*

**CONTENIDO**

Gaceta número 457 - martes 27 de julio de 2010

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

Págs.

Proyecto de ley número 02 de 2010 Senado, por medio de la cual se reglamenta el funcionamiento de los parqueaderos en el Territorio Nacional.....	1
Proyecto de ley número 07 de 2010 Senado, por la cual se modifican la Ley 769 de 2002 y la Ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia, y se dictan otras disposiciones .....	4
Proyecto de ley número 09 de 2010 Senado, por medio de la cual se dictan medidas tendientes a fortalecer la regulación de los Sistemas Integrados y Estratégicos de Transporte Público en Colombia, y se dictan otras disposiciones .....	9