



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

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

ISSN 0123 - 9066

AÑO XX - Nº 576

Bogotá, D. C., viernes, 5 de agosto de 2011

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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

LEYES SANCIONADAS

LEY 1477 DE 2011

(julio 27)

por medio de la cual se rinde honores a la memoria de la actriz Fanny Mikey.

El Congreso de Colombia
DECRETA:

Artículo 1°. *Honores.* La República de Colombia exalta la memoria de la actriz Fanny Elisa Mikey Orlanszky al cumplirse el primer año de su fallecimiento, acaecido el 16 de agosto del año 2008, quien fuera emblema de las artes escénicas de la Nación, creadora de la Fundación Teatro Nacional, fundadora de la Corporación Festival Iberoamericano de Teatro de Bogotá, gestora de los más connotados eventos culturales en la historia reciente del país, curadora de las novedosas propuestas de las nuevas generaciones de dramaturgos, directores, actores, escenógrafos, vestuaristas, sonidistas y luminotécnicos, a quienes defendió e impulsó decididamente, desarrollando una vigorosa labor en favor del crecimiento del movimiento teatral.

Artículo 2°. *Escultura.* Como homenaje a su memoria, se autoriza a la Nación contratar un escultor para que realice una pieza de arte moderno, como figura simbólica a la memoria de la señora Fanny Mikey, la cual será puesta frente al Teatro Nacional de la Castellana. Esta escultura será encargada a un escultor colombiano, escogido con base en un concurso de méritos que abrirá el Ministerio de Cultura para tal efecto.

Artículo 3°. *Programa Nacional de Estímulos.* Autorícese al Ministerio de Cultura, para que su convocatoria anual dentro del Programa Nacional de Estímulos, en la modalidad de “gestión cultu-

ral”, sea denominada “Fanny Mikey” y que tenga como presea, una medalla con la fisonomía de la connotada actriz y gestora cultural, así como los demás reconocimientos a sus ganadores que estime el Ministerio de Cultura.

Artículo 4°. *Divulgación del Festival Iberoamericano de Teatro de Bogotá.* Autorícese a la Comisión Nacional de Televisión a incluir dentro de su presupuesto anual, las partidas indispensables para la realización de programas de promoción del Festival Iberoamericano de Teatro de Bogotá.

Esta partida en caso tal de ser tramitada y aprobada, podrá ser manejada a través de un canal regional y como un evento especial para ser ejecutado cada dos años.

Artículo 5°. *Edición de obras teatrales.* Autorícese al Ministerio de Cultura para contratar la edición de las obras teatrales que dirigió la señora Fanny Mikey, con destino a las entidades de formación y promoción teatral, acompañadas de la biografía de la actriz, la cual podrá ser realizada por un experto escogido por esa misma Entidad mediante concurso de méritos.

Artículo 6°. *Emisión de estampilla.* Autorícese al Gobierno para la emisión de una estampilla que deberá estar en circulación por los mismos días que se celebra la Décima Segunda versión del Festival Iberoamericano de Teatro de Bogotá, con la siguiente leyenda: “Fanny Mikey, un acto de fe”.

Artículo 7°. *Programa de becas.* Autorícese al Icetex para crear un programa de becas que se denominará “Becas Fanny Mikey” para promover estudios superiores en el país y en el exterior, de formación de dramaturgos, directores, actores, escenógrafos, vestuaristas, sonidistas y luminotécnicos.

El Icetex reglamentará este programa de becas.

Artículo 8°. *Documental institucional.* Autorícese a la Radio Televisión Nacional de Colombia (RTVC) para realizar un documental institucional, el cual recogerá la historia de la vida y obra de la destacada actriz Fanny Mikey, con el fin de divulgar su trayectoria profesional y personal.

Artículo 9°. *Autorización para apropiación de partidas presupuestales.* Autorícese al Gobierno Nacional para apropiar las partidas necesarias a fin de realizar las obras y proyectos contemplados en la presente ley.

Artículo 10. *Vigencia y derogatorias.* Esta ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Armando Benedetti Villaneda.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Emilio Ramón Otero Dajud.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

Carlos Alberto Zuluaga Díaz.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

Jesús Alfonso Rodríguez Camargo.

República de Colombia – Gobierno Nacional
Publíquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 27 de julio de 2011.

JUAN MANUEL SANTOS CALDERÓN

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

Juan Carlos Echeverry Garzón.

El Ministro de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones,

Diego Molano Vega.

La Ministra de Cultura,

Mariana Garcés Córdoba.

PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO

PROYECTO DE ACTO LEGISLATIVO NÚMERO 216 DE 2011 CÁMARA, 20 DE 2011 SENADO

(Primera Vuelta)

por el cual se reforma el numeral 4 del artículo 235, el artículo 250 y el numeral 1 del artículo 251 de la Constitución Política.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El numeral 4 del artículo 235 de la Constitución Política quedará así:

(...)

4. Juzgar, previa acusación del Fiscal General de la Nación, del Vicefiscal General de la Nación o de sus delegados de la unidad de fiscalías ante la Corte Suprema de Justicia, a los Ministros del Despacho, al Procurador General, al Defensor del Pueblo, a los Agentes del Ministerio Público ante la Corte, ante el Consejo de Estado y ante los Tribunales; a los Directores de los Departamentos Administrativos, al Contralor General de la República, a los Embajadores y jefe de misión diplomática o consular, a los Gobernadores, a los Magistrados de Tribunales y a los Generales y Almirantes de la Fuerza Pública, por los hechos punibles que se les imputen.

Artículo 2°. El artículo 250 de la Constitución Política tendrá un párrafo 2° del siguiente tenor:

Parágrafo 2°. Atendiendo la naturaleza del bien jurídico y la menor lesividad de la conducta

punible, el legislador podrá asignarle el ejercicio de la acción penal a la víctima o a otras autoridades distintas a la Fiscalía General de la Nación. En todo caso, la Fiscalía General de la Nación podrá actuar en forma preferente.

Artículo 3°. El numeral 1 del artículo 251 de la Constitución Política quedará así:

1. Investigar y acusar, si hubiere lugar, directamente o por conducto del Vicefiscal General de la Nación o de sus delegados de la Unidad de Fiscalías ante la Corte Suprema de Justicia, a los altos servidores que gocen de fuero Constitucional, con las excepciones previstas en la Constitución.

Artículo 4°. El presente acto legislativo rige a partir de su promulgación”.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Armando Benedetti Villaneda.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Emilio Ramón Otero Dajud.

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

Carlos Alberto Zuluaga Díaz.

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

Jesús Alfonso Rodríguez Camargo.

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 039 DE 2011 CÁMARA

por medio del cual se autoriza la prestación del Servicio Ecológico de Transporte Público Terrestre en Tricimóviles en Colombia y se dictan algunas disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales

DECRETA:

CAPÍTULO I

Objeto, ámbito de aplicación, autoridades, control, vigilancia y tipos de servicio

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene como objeto aprobar y reglamentar la prestación del Servicio Ecológico de Transporte Público Terrestre en la modalidad de Tricimóviles; a través de la habilitación de empresas para el Transporte Público Terrestre Individual de Pasajeros en Tricimóviles y la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos del cumplimiento de los principios rectores establecidos en el Código Nacional de Tránsito, Ley 769 de 2002. Como también la libre competencia y la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicará las restricciones establecidas por la Ley y los Convenios Internacionales.

Artículo 2°. *Ámbito de aplicación.* Las disposiciones contenidas en la presente ley, se aplicarán integralmente en la modalidad de Transporte Público Terrestre en Tricimóviles en las áreas urbanas del Territorio Nacional de Colombia y se incorporarán en los Planes de Movilidad Municipales y del Distrito Capital de Bogotá.

Artículo 3°. *Autoridades de transporte y movilidad.* Para todos los efectos a que haya lugar, el Servicio Ecológico de Transporte Público Terrestre en Tricimóviles, será regulado por el Ministerio de Transporte y las autoridades establecidas en el artículo 3° de la Ley 769 de 2002, que en concordancia con el parágrafo 2° del citado artículo son: Ministerio de Transporte, Gobernadores, Alcaldes, organismos de tránsito de carácter Departamental, Municipal o Distrital, Policía Nacional, Inspectores de Tránsito, Corregidores, Superintendencia General de Puertos y Transporte, Fuerzas Militares, Agentes de Tránsito y Transporte. Las autoridades competentes para autorizar la prestación de este servicio público de transporte son los Alcaldes Municipales o del Distrito Capital a través de las Secretarías de Movilidad o de Tránsito y Transporte.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte en el ámbito nacional, unificará los principios y criterios generales para la reglamentación y debida prestación del Servicio de Transporte Público en Tricimóviles.

Parágrafo 2°. Las autoridades Municipales o del Distrito Capital de Bogotá no podrán autorizar servicios fuera del territorio de su jurisdicción.

Artículo 4°. *Control y vigilancia.* La inspección, vigilancia y control de la prestación de Ser-

vicio Ecológico de Transporte Público Terrestre en Tricimóviles, estará a cargo de la Superintendencia General de Puertos y Transporte.

Artículo 5°. *Tipos de servicio.* La Prestación del Servicio Ecológico de Transporte Público Terrestre en Tricimóviles se aprueba para la modalidad de Transporte de Pasajeros.

CAPÍTULO II

Definiciones y conceptos básicos

Artículo 6°. *Definiciones.* Adiciónese al artículo 2° de la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones” las siguientes definiciones para la interpretación y aplicación de la presente ley:

Tricimóvil: Vehículo de tres (3) ruedas, el cual se desplaza por el esfuerzo de su conductor accionado por medio de pedales, destinado al transporte de personas y su equipaje o carga para el transporte especializado de pasajeros o mixto (pasajeros y carga) constituido bajo el principio de la bicicleta, con una capacidad de traslado de dos (2) pasajeros adultos sentados y su conductor.

Servicio ecológico de transporte público terrestre en tricimóvil: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de empresas de transporte legalmente constituidas y debidamente autorizadas para el transporte de personas, carga o mixto en vehículos que no emiten gases contaminantes, ni afectan el medio ambiente, de chasis mono-estructural, montado en tres (3) ruedas con estabilidad propia, accionado por esfuerzo humano mediante pedales, con capacidad para transportar hasta dos (2) pasajeros y un conductor sentados.

Actividad transportadora: De conformidad con el artículo 6° de la Ley 336 de 1996, se entiende por actividad transportadora el conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

Planes maestros de movilidad: Los Planes Maestros de Movilidad, son instrumentos estructurantes de primer nivel de jerarquización en el planeamiento urbanístico, mediante los cuales se establecen los objetivos, políticas y estrategias de largo plazo para el transporte y la movilidad integral en los ámbitos municipales o del distrito capital de Bogotá.

Empresa operadora: Empresa autorizada para prestar el servicio de transporte público individual en vehículos tipo Tricimóvil, responsable de la prestación del servicio en una zona de operación determinada, propietaria y administradora del equipo, quien debe velar por la seguridad y comodidad de los usuarios, cumpliendo con la normatividad vigente en materia de tránsito y transporte.

Demanda existente de transporte: Es el número de pasajeros que necesitan movilizarse en un recorrido y en un determinado período de tiempo.

Demanda insatisfecha de transporte: Es el número de pasajeros que no cuentan con servicio para satisfacer sus necesidades de movilización, dentro de un sector geográfico determinado y corresponde a la diferencia entre la demanda total existente y la oferta total autorizada y/o registrada.

Sistema Integrado de Transporte Público - SITP: El Sistema Integrado de Transporte Público comprende las acciones para la articulación, vinculación y operación integrada de los diferentes modos de transporte público, las instituciones o entidades creadas para la planeación, la organización, el control del tráfico y el transporte público, así como la infraestructura requerida para la accesibilidad, circulación y el recaudo del sistema.

Transporte no motorizado: Se define como el desplazamiento individual en bicicleta o a pie como medio de movilidad personal.

Transporte público: De conformidad con el artículo 3° de la Ley 105 de 1993, el transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica.

Recorrido: Es el trayecto autorizado comprendido entre el punto de partida y el punto de llegada, el cual será de uso exclusivo para esta modalidad de transporte y que no superará en ningún caso los 5 kilómetros (10 minutos de viaje).

Tarifa: Es el precio que pagan los usuarios por la prestación del servicio público de transporte.

Tiempo de recorrido: Es el que emplea un vehículo entre el origen y el destino durante su recorrido, incluyendo los tiempos de paradas.

Tiempo de vida útil: Máximo periodo de tiempo dado en años que se autoriza la operación del equipo, al cabo del cual el equipo debe ser reemplazado por uno nuevo previa desintegración del equipo viejo.

Zonas de parqueo: Lugar destinado por las empresas operadoras para el parque de los equipos. En ninguna caso podrán estar ubicada sobre el espacio público, para lo cual debe cumplir con las normas de ordenamiento urbanístico, de espacio público, de accesibilidad y medio ambiente, reglamentadas y vigentes a la fecha de implementación.

Zona de operación: Área urbana asignada a una empresa operadora para prestar el servicio de transporte público individual en vehículos tipo Tricimóvil.

CAPÍTULO III

Organización y operación

Artículo 7°. *Organización y representación.* Los prestadores del servicio de Tricimóvil podrán organizarse y ser representados en asociaciones y demás entidades sin ánimo de lucro establecidas en las leyes colombianas.

Artículo 8°. *Empresas operadoras.* Para efectos de la Prestación del Servicio Ecológico de Transporte Público Terrestre en Tricimóviles, estos podrán organizarse en empresas operadoras especializadas con base a lo establecido en el Código de Comercio; igualmente podrán organizarse en empresas cooperativas multiactivas, integrales o especializadas con fundamento en las Leyes 79 de 1988 y 454 de 1998 y sus normas complementarias.

Parágrafo 1°. De conformidad con el artículo 75 de la Ley 79 de 1988, la autoridad competente estimulará la constitución de cooperativas que tengan por objeto la Prestación del Servicio Público de Transporte, las cuales tendrán prelación en la asignación de servicios, cuando se encuentren en igualdad de condiciones con otras empresas interesadas.

Parágrafo 2°. Al entrar en vigencia la presente ley, tendrán prioridad las organizaciones sin ánimo de lucro y empresas de derecho privado que hayan implementado y posicionado este tipo de transporte público alternativo en cada sector, localidad, ciudad, municipio o en el Distrito Capital, desde luego cumpliendo los requisitos establecidos legalmente.

Artículo 9°. *Habilitación de empresas.* Las empresas, Personas Naturales o Jurídicas legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Ecológico de Transporte Público Terrestre en Tricimóviles deberán solicitar y obtener habilitación para operar. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad.

Artículo 10. *Requisitos para la habilitación de empresas.* Los requisitos que se deben acreditar para obtener habilitación de las empresas operadoras en la modalidad de Prestación del Servicio Ecológico de Transporte Público Terrestre en Tricimóviles, son los siguientes:

a) Solicitud dirigida a las autoridades competentes, suscrita por el Representante Legal, indicando el domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, señalando por cada una su dirección o localización exacta.

b) Certificado de existencia y representación legal expedido con una antelación máxima de treinta (30) días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria del transporte.

c) Descripción de la estructura organizacional de la empresa, relacionando la formación y/o la experiencia laboral del personal administrativo y operativo contratado por la empresa.

d) Acreditar la propiedad de los equipos (Tricimóviles) o de vinculación según sea el caso, cuyos modelos no podrán exceder los 5 años de fabricación.

e) Descripción y diseño de los colores y distintivos de la empresa.

f) Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa y fondo de reposición.

g) Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia del programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará la empresa para los equipos con los cuales prestará el servicio.

h) Estados financieros básicos certificados de los dos (2) últimos años, con sus respectivas notas. Las empresas nuevas sólo requerirán del Balance General Inicial.

i) Declaración de Renta de la empresa solicitante, correspondientes a los dos (2) años gravables anteriores a la presentación de la solicitud, si por ley se encuentra obligada a cumplirla.

j) Certificado de revisión técnico-mecánica vigente de los equipos, en donde se haga constar que la adaptación de los mismos se ajusta a las condiciones técnicas y de seguridad establecidas por la norma ICONTEC – NTC 5286 de 2004.

k) Fotocopias de los Seguros Obligatorios de Accidentes de Tránsito - SOAT.

l) Acreditar que los propietarios y conductores han asistido y aprobado el curso de seguridad vial de mínimo 20 horas, realizado en un centro de enseñanza legalmente autorizado para ello.

m) Fotocopias de las cédulas y licencias de conducción de los conductores de los Tricimóviles.

n) Copia de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual expedida por una compañía de seguros legalmente establecida en Colombia.

Artículo 11. *Plazo para decidir.* Presentada la solicitud de habilitación, la autoridad competente dispondrá de un término no superior a noventa (90) días para decidir. La habilitación se concederá o negará mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio principal, capital pagado, patrimonio líquido, radio de acción y modalidad de la empresa.

Artículo 12. *Autorización a las empresas.* La autorización de las empresas, personas naturales y/o jurídicas, para la prestación del Servicio Ecológico de Transporte Público Terrestre en Tricimóviles, estarán sujetas a estudio y aprobación de los sectores, rutas y cupos previamente establecidos por las autoridades de tránsito competentes, con base en la delegación que el Ministerio de Transporte otorgue a cada uno de los Municipios y al Distrito Capital, donde se autorice la prestación de este tipo de servicio de transporte público.

Parágrafo. Las empresas adjudicatarias del derecho a prestar el servicio de transporte a que se refiere la presente ley, solo podrán operar una vez que hayan sido habilitadas o autorizadas de conformidad con la presente ley, con excepción de las que están operando al momento de aprobarse esta ley, siempre y cuando estén organizadas, las cuales solo tendrán que cumplir con los demás requisitos establecidos en la presente ley.

Artículo 13. *Zonas de localización.* El Ministerio de Transporte definirá y priorizará los entes territoriales en los cuales habilitará las empresas prestadoras del Servicio Ecológico de Transporte Público Terrestre en Tricimóviles; dicha prestación tendrá especial énfasis en los municipios

y sectores donde no exista transporte público terrestre organizado y en aquellos lugares o sectores donde la demanda de transporte público terrestre no sea cubierta de manera eficiente por el transporte público organizado.

Artículo 14. *Abandono de recorridos.* Se considera abandonado un recorrido cuando se disminuye injustificadamente el servicio autorizado en más de un 50% durante treinta (30) días consecutivos o cuando transcurre este término sin que la empresa inicie la prestación del servicio, una vez se encuentre ejecutoriado el acto administrativo que registró el recorrido. Cuando se compruebe que una empresa dejó de servir una ruta autorizada, la autoridad competente revocará el permiso.

Artículo 15. *Desistimiento de prestación de servicios.* Cuando una empresa considere que no está en capacidad de servir total o parcialmente los servicios autorizados y registrados, así lo manifestará a la autoridad competente solicitando que se decrete la vacancia de los mismos. Decretada la vacancia, la autoridad competente reducirá la capacidad transportadora autorizada o registrada y procederá a convocar a otras empresas si así lo considera conveniente.

Artículo 16. *Vehículos.* Las empresas habilitadas para la prestación del Servicio Ecológico de Transporte Público Terrestre en Tricimóviles solo podrán hacerlo con vehículos registrados en el servicio público y homologados por el Ministerio de Transporte o por las autoridades que este delegue con base en la Norma Técnica Colombiana – NTC 5286 de agosto 25 de 2004.

Artículo 17. *Vinculación de vehículos.* La vinculación de un vehículo a una empresa de transporte público es la incorporación de este al parque vehicular de dicha empresa. Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario del vehículo y la empresa y se oficializa con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de transporte competente.

CAPÍTULO IV

Tarjeta de operación

Artículo 18. *Tarjeta de operación.* La tarjeta de operación es el documento único que autoriza a los Tricimóviles para prestar el servicio público de transporte bajo la responsabilidad de una empresa, de acuerdo con los servicios autorizados y/o registrados.

Artículo 19. *Expedición.* La autoridad competente expedirá la tarjeta de operación únicamente a los vehículos legalmente vinculados a las empresas de transporte público debidamente habilitadas, de acuerdo con la capacidad transportadora fijada a cada una de ellas.

Artículo 20. *Vigencia.* La tarjeta de operación se expedirá por el término de dos (2) años y podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas a la empresa para el otorgamiento de la habilitación.

Artículo 21. *Contenido.* La tarjeta de operación contendrá al menos, los siguientes datos:

a) De la empresa: Razón social o denominación, sede y radio de acción.

b) Del vehículo: Clase, marca, modelo, número de la placa y capacidad de carga.

c) Otros: Nivel de servicio, fecha de vencimiento, numeración consecutiva y firma de la autoridad que la expide.

Parágrafo. La tarjeta de operación deberá ajustarse como mínimo a la ficha técnica que para el efecto establecerá el Ministerio de Transporte.

Artículo 22. *Requisitos para su obtención o renovación.* Para obtener o renovar la tarjeta de operación, las empresas operadoras acreditarán ante la autoridad competente los siguientes documentos:

a) Solicitud suscrita por el representante legal, adjuntando la relación de los vehículos, discriminados por clase y nivel de servicio. En caso de renovación, duplicado o cambio de empresa, se indicará el número de las tarjetas de operación anteriores.

b) Certificación suscrita por el representante legal sobre la existencia de los contratos de vinculación vigentes de los vehículos que no son de propiedad de la empresa.

c) Fotocopia de las Pólizas vigentes del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, de cada vehículo.

d) Constancia de las revisiones técnico-mecánicas vigentes, a excepción de los vehículos último modelo.

e) Certificación expedida por la compañía de seguros en la que conste que el vehículo está amparado por las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual de la empresa solicitante.

f) Duplicado al carbón de la consignación a favor de la autoridad competente por pago de los derechos correspondientes, debidamente registrada por la entidad recaudadora.

Artículo 23. *Obligación de gestión.* Es obligación de las empresas gestionar las tarjetas de operación para la totalidad de Tricimóviles vinculados a la empresa y de entregarlas oportunamente a sus propietarios, debiendo solicitar su renovación por lo menos con dos (2) meses de anticipación a la fecha de vencimiento. Dentro de los diez (10) días siguientes a la entrega de las nuevas tarjetas de operación, la empresa deberá devolver a la autoridad competente los originales de las tarjetas vendidas o del cambio de empresa.

Artículo 24. *Obligación de porte.* El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarla a la autoridad competente que la solicite.

Artículo 25. *Retención.* Las autoridades de tránsito y transporte sólo podrán retener la tarjeta de operación en caso de vencimiento de la misma, debiendo remitirla a la autoridad que la expidió, para efectos de la apertura de la investigación correspondiente.

CAPÍTULO V

Características técnicas de los vehículos

Artículo 26. *Homologación.* La prestación del Servicio Ecológico de Transporte Público

Terrestre en Tricimóviles, deberá ser en equipos homologados por el Ministerio de Transporte o las autoridades competentes que este delegue, conforme con las características y especificaciones técnicas establecidas en la Norma Técnica Colombiana - NTC 5286 el 25 de agosto del 2004, y demás normas de seguridad que determine dicha entidad.

Parágrafo 1°. La reglamentación que expida el Ministerio de Transporte establecerá las condiciones de seguridad necesarias del vehículo, identificación y las garantías adicionales que se requieran para la prestación de un óptimo y eficiente servicio.

Artículo 27. *Matrícula, placas y color.* Todo Tricimóvil que tenga como objetivo la prestación del servicio público de transporte deberá ser matriculado ante las autoridades competentes y esta le expedirá las respectivas placas. Para el efecto cada Tricimóvil portará dos (2) placas iguales, una en la parte delantera y otra en la parte trasera, dichas placas deberán ser reflectivas.

Parágrafo 1°. Corresponde al Ministerio de Transporte o a la autoridad que este designe, diseñar y establecer las características y ficha técnica de las placas para los Tricimóviles y la de asignar serie, rango y código.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte definirá el color que identificará los Tricimóviles y establecerá las demás características requeridas para su fácil control.

Artículo 28. *Otras especificaciones técnicas.* Todo Tricimóvil contará con señales reflectivas en la parte delantera, trasera y en los costados; igualmente cada vehículo estará dotado de cinturones de seguridad para cada pasajero.

CAPÍTULO VI

Sectores, rutas y cupos

Artículo 29. *Ámbito de operación en municipios y el distrito capital.* El Servicio Ecológico de Transporte Público Terrestre en Tricimóviles, solo podrá ser autorizado y prestado en perímetros o sectores especiales de los Municipios y las localidades del Distrito Capital que lo requieran según estudios de sectores y rutas; para el efecto se establece que las distancias máximas en este tipo de servicio serán de Tres (3) Kilómetros.

Parágrafo. Los Tricimóviles no podrán operar en vías principales de transporte masivo, bien sea público, privado o mixto; tampoco se podrá prestar este servicio en Carreteras Nacionales.

Artículo 30. *Estudios de movilización.* Serán las autoridades competentes las encargadas de determinar las necesidades y demandas insatisfechas de movilización, igualmente de implementar las medidas conducentes para su satisfacción. Para el efecto, la Comisión de Regulación de Transporte señalará los parámetros y condiciones generales bajo las cuales se deben adelantar los estudios de sectores, rutas y cupos que permitan determinar la existencia de demanda insatisfecha de movilización.

Artículo 31. *Capacidad transportadora*. Máximo número de equipos autorizados a una empresa para operar la zona.

Artículo 32. *Fijación*. La autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa operadora prestará los servicios autorizados y/o registrados.

CAPÍTULO VII

Sistema tarifario

Artículo 33. *Tarifas*. Corresponde a las autoridades Municipales o del Distrito Capital de Bogotá con base en los estudios de sectores y rutas determinar las tarifas que se autorizarán legalmente a las empresas operadoras para su cobro; de igual manera estas autoridades determinarán el sistema que se aplicará para cobrar el servicio, bien sea por tiempo empleado en cada recorrido o por distancia de los recorridos.

CAPÍTULO VIII

Infraestructura vial y planes de movilidad

Artículo 34. *Infraestructura vial*. Las autoridades Municipales o las del Distrito Capital establecerán las necesidades y autorizarán la infraestructura vial que podrá ser utilizada para el Servicio Ecológico de Transporte Público Terrestre en Tricimóviles.

Parágrafo. Las Administraciones Municipales y del Distrito Capital promoverán el Servicio de Transporte Ecológico en Tricimóviles para que sus habitantes incrementen su participación, dadas sus ventajas económicas, ambientales, sociales, de salubridad pública y bienestar.

Artículo 35. *Integración a los sistemas de transporte masivo*. A partir de la aprobación de la presente ley, las autoridades Municipales y del Distrito Capital de Bogotá, incorporarán en sus Planes de Movilidad el Servicio Ecológico de Transporte Público Terrestre en Tricimóviles; de igual manera integrarán este tipo de servicio a los Sistemas Integrados de Transporte Masivo en calidad de alimentadores o sub-alimentadores de estaciones, portales, centros de interconexión modal o de vías principales de movilización masiva.

CAPÍTULO IX

Conductores

Artículo 36. *Conductores*. Para que un conductor sea habilitado para conducir Tricimóviles, deberá cumplir los siguientes requisitos:

a) Asistir a un curso de mínimo 20 horas sobre normas y señales de tránsito en una entidad legalmente reconocida por las autoridades de tránsito y cumplir cabalmente con ellas.

b) Ser mayor de 18 años y portar la cédula de ciudadanía.

c) Presentar al momento de su vinculación el certificado de antecedentes judiciales y renovarlo como mínimo cada año.

d) Usar permanentemente un chaleco reflectivo y su respectivo casco protector.

e) No ingerir bebidas embriagantes o sustancias psicoactivas, antes y durante los horarios asignados para la prestación del servicio.

f) No abandonar los sitios de trabajo y cumplir los horarios y frecuencias establecidas.

CAPÍTULO X

Seguros

Artículo 37. *Seguros*. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las empresas de transporte público terrestre deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

1. Póliza de responsabilidad civil contractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

- a) Muerte;
- b) Incapacidad permanente;
- c) Incapacidad temporal;
- d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMLMV, por persona.

2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual, que deberá cubrir al menos los siguientes riesgos:

- a) Muerte o lesiones a una persona;
- b) Daños a bienes de terceros;
- c) Muerte o lesiones a dos o más personas.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 smlmv, por persona.

Artículo 38. *Pago de la prima*. Cuando el servicio se preste en vehículos que no sean de propiedad de la empresa, en el contrato de vinculación deberán quedar claramente establecidos las condiciones y el procedimiento mediante el cual se efectuará el recaudo de la prima correspondiente, desde luego, con cargo al propietario de cada vehículo.

Artículo 39. *Vigencia de los seguros*. La vigencia actualizada de los seguros contemplados en esta ley, será condición indispensable para que los vehículos presten sus servicios a las empresas legalmente autorizadas por las autoridades de tránsito.

Las compañías de seguros que amparen a las empresas de transporte en esta modalidad con relación a los seguros de que trata el presente capítulo, deberán informar a las autoridades competentes o a la Superintendencia de Puertos y Transporte la terminación automática del contrato de seguro por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los 30 días siguientes a la fecha de terminación o de revocación.

Artículo 40. *Fondo de responsabilidad*. Sin perjuicio de la obligación de obtener y mantener vigentes las Pólizas de Seguros señaladas en el presente Decreto, las empresas operadoras podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerán las entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera o las entidades de inspección y vigilancia competentes, según la naturaleza jurídica del fondo.

Artículo 41. *Obligatoriedad de los seguros*. A partir de la publicación de la presente ley, las Póli-

zas de Seguros antes señaladas se exigirán a todas las empresas que cuenten con licencia de funcionamiento o que ya se encuentren habilitadas y en todo caso, serán requisito y condición necesaria para la prestación del servicio público de transporte por parte de sus vehículos propios o vinculados.

CAPÍTULO XI

Sanciones

Artículo 42. *Sanciones.* Todo lo relacionado con la parte sancionatoria en materia de tránsito, será la misma que la Ley 769 del 2002 tiene vigentes, más las que el Ministerio de Transporte considere y determine para esta modalidad de transporte.

CAPÍTULO XII

Disposiciones generales

Artículo 43. *Impuestos.* Los tricimóviles o Bici-taxis pagarán anualmente sus respectivos impuestos territoriales y nacionales bajo las condiciones impuestas por la autoridad competente acorde a los avalúos, tiempo de servicio y estado de los vehículos.

Artículo 44. *Fondos de capitalización para reposición.* Las empresas operadoras que sean autorizadas para brindar este tipo de servicio establecerán a través de entidades vigiladas por la Superintendencia Financiera los Fondos de Capitalización para Reposición.

Artículo 45. *Norma de transición.* En los Municipios, Distrito Capital o Áreas Metropolitanas del Territorio Nacional, donde se viene prestando el Servicio Ecológico de Transporte Público Terrestre en Tricimóviles y al entrar en vigencia la presente ley, las autoridades competentes podrán reglamentar y autorizar temporalmente este tipo de servicio hasta por un (1) año, siempre y cuando se cumpla con las siguientes condiciones.

a) Que el Tricimóvil cumpla mínimamente con las condiciones, de seguridad y de operación que determine el Ministerio de Transporte de acuerdo con la Norma Técnica Colombiana NTC - 5286 del 25 de agosto del 2004.

b) Que el Tricimóvil sea matriculado ante el organismo de tránsito en el servicio público, de acuerdo con el reglamento que para el efecto determine el Ministerio de Transporte.

Artículo 46. *Normas.* La prestación del servicio público de transporte alternativo en la modalidad de Tricimóviles, se considera como un modo especial de transporte y como tal se somete a la legislación consagrada en las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 769 de 2002 especialmente y de todas aquellas normas que le resulten concordantes.

Artículo 47. *Reglamentación.* Las autoridades Municipales o del Distrito Capital tendrán un plazo de seis (6) meses a partir de la sanción de la presente ley para reglamentar todo lo relacionado con la modalidad de transporte en Tricimóviles.

Artículo 48. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Miguel Gómez Martínez,

Honorable Representante a la Cámara.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

CONSIDERACIONES GENERALES

Bici-taxis en América y algunos países de Europa, Rickshaws en Asia e Inglaterra, Pedicab en los Estados Unidos, Trixis en España, Velotaxi en Alemania y Tricimóviles en Bogotá, son algunos de los términos con los que se denomina un medio de transporte que ha venido incursionando fuertemente en muchos países del mundo como alternativa ecológica para el cambio y desarrollo de ciudades integralmente sostenibles, entre ellas: New York y Ciudad de México en América; Londres, Berlín, Frankfurt, Madrid, Barcelona y Ámsterdam en Europa; Beijing, Seúl y Calcuta en Asia, entre muchas importantes ciudades del mundo que han adoptado o están adoptando este tipo de transporte por su viabilidad; pero además por el mínimo de impacto que genera sobre el medio ambiente.

En Colombia, este transporte se ha venido posicionando desde hace varios años, principalmente en ciudades de la Costa Atlántica, tales como: San Andrés, Cartagena, Santa Marta, Barranquilla, Montería, Tolu y Coveñas, entre otras; por ser un medio altamente viable y aceptable para el transporte de pasajeros y turistas principalmente.

También es importante mencionar que en ciudades como Bogotá, este servicio se presta como subalimentadores de los paraderos de los alimentadores del TransMilenio; como alimentadores de las Estaciones y Portales del Sistema TransMilenio; como alimentadores de vías principales. Hoy este servicio se ha hecho realidad y se ha expandido gradualmente por toda la ciudad, logrando incorporarse en cerca de 12 Localidades de la ciudad, a través de la prestación de los servicios de transporte mixto o de pasajeros en sectores y barrios periféricos de la ciudad, donde el servicio de transporte colectivo es mínimo, deficiente o nulo en razón al estado de las vías o debido a la inseguridad. Sin embargo y a pesar del auge que este medio de transporte ha tenido en muchos países y ciudades del mundo, en Colombia, no se ha logrado la voluntad política requerida para que se formalice, homologue y se articule a los Planes de Movilidad Municipales y del Distrito Capital de Bogotá.

Con este proyecto, se pretende desencadenar un proceso a través del cual se logre generar conciencia, reflexionar, dialogar, negociar y concertar soluciones viables y sostenibles para todas partes que intervienen en esta problemática. De igual manera apoyar la consolidación de las áreas urbanas en Colombia como Ciudades Sostenibles en un mundo globalizado, altamente contaminado y afectado notoriamente por el calentamiento global como consecuencia de la emisión de gases efecto invernadero generado principalmente por industrias y vehículos automotores que utilizan combustibles fósiles u otros combustibles altamente contaminantes, conllevando con ello un elevado nivel de deterioro en la calidad de vida de la humanidad.

II

FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES

Fundamentación constitucional y jurídica

La Constitución Nacional de Colombia, establece dentro de muchos otros los siguientes derechos:

El artículo 1° de la Constitución plantea, que Colombia es un Estado Social de Derecho... de-

mocrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, *en el trabajo* y la solidaridad de las personas que la integran y *en la prevalencia del interés general* (para el efecto este servicio es de interés general o colectivo para las comunidades en razón a que es brindado masivamente a través de un gran número de vehículos).

A su vez el artículo 2° establece que 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...* y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.

El artículo 13, establece que *todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación* por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica. *El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados.* El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

En su artículo 23, establece que *toda persona tiene derecho a presentar peticiones respetuosas a las autoridades por motivos de interés general o particular y a obtener pronta resolución.*

El artículo 25 define que *el trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado.* Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas; y en su artículo 26 establece que toda persona es libre de escoger profesión u oficio... *Las ocupaciones, artes y oficios que no exijan formación académica son de libre ejercicio*, salvo aquellas que impliquen un riesgo social.

Igualmente establece en los artículos 38 y 39, que *se garantiza el derecho de libre asociación para el desarrollo de las distintas actividades;* y que los trabajadores y empleadores tienen derecho a constituir sindicatos o asociaciones, sin intervención del Estado. Su reconocimiento jurídico se producirá con la simple inscripción del acta de constitución.

En el artículo 43 establece que la mujer y el hombre tienen iguales derechos y oportunidades. La mujer no podrá ser sometida a ninguna clase de discriminación... *Y que el Estado apoyará de manera especial a la mujer cabeza de familia.*

A su vez en su artículo 46 establece que *el Estado, la sociedad y la familia concurrirán para la protección y la asistencia de las personas de la tercera edad y promoverán su integración a la vida activa y comunitaria.*

El artículo 47 define que *el Estado adelantará una política de previsión, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos, sensoriales y psíquicos, a quienes se prestará la atención especializada que requieran.*

En su artículo 54 establece que es obligación del Estado y de los empleadores ofrecer formación y habilitación profesional y técnica a quienes lo requieran. *El Estado debe propiciar la ubicación laboral de las personas en edad de trabajar* y garantizar a los minusválidos el derecho a un trabajo acorde con sus condiciones de salud.

Los Artículos 79 y 80 establecen que *todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano.... La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo... Que es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente...* Y que *además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.*

El artículo 82 establece que *es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.* Y que *las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común.*

Los artículos 333 y 334, establecen que *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... 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.*

III ASPECTOS SOCIO-AMBIENTALES Y DE SOSTENIBILIDAD

Colombia es país miembro del Sistema de Naciones Unidas y como tal ha participado y se ha comprometido activamente a través del Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente – PNUMA en las Cumbres de la Tierra, entre ellas:

1. Estocolmo 1972.
2. Nairobi 1982.
3. Rio de Janeiro 1992 donde se estableció la Agenda 21.
4. La lucha contra el cambio climático.
5. La protección de la biodiversidad.
6. La eliminación de las sustancias tóxicas emitidas.
7. Berlín 1995.¹
8. Kioto 1997.²
9. Buenos Aires 1998.
10. Marrakech 2001.
11. Johannesburgo – Sudáfrica 2002.

Bajo este contexto, Colombia se ha comprometido mundialmente a través de estas cumbres a recuperar y preservar el medio ambiente con relación a todos los medios que generen emisión de gases contaminantes, entre ellos los medios de transporte que emplean combustibles fósiles. Según la información presentada por el Gobierno de Colombia ante la Comisión de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas Quinta Sesión. Última Revisión de 7 de junio de 2001 con relación a Agenda 21, Colombia se ha comprometido expresamente en los siguientes aspectos:

a) Promoción de Combustibles Alternativos: El Ministerio de Transporte en conjunto con los ministerios de medio ambiente y de minas y energía ha venido promoviendo el programa de masificación del gas natural vehicular como una alternativa frente a otros combustibles fósiles más contaminantes. Además este programa permitirá reducir las emisiones de Gas Efecto Invernadero y de aquellas emisiones que afectan la salud de las personas, por ejemplo, reducción de las emisiones de vehículos a través de la aplicación de la normatividad relacionada con medio ambiente.

b) Establecimiento de Modalidades Alternativas de Transporte: La construcción de la primera línea del metro en Bogotá y las fases restantes del sistema de TransMilenio, el Tren Ligero de Santiago de Cali entre otros.

c) Mejora del Parque de Vehículos: En cuanto al parque automotor, el Ministerio de Transporte se encuentra preparando un programa de reposición del parque automotor incentivando el uso de GNC. No obstante, existe una fuerte limitación financiera por parte de los propietarios de los ve-

hículos y del gobierno mismo para lograr modernizar el parque automotor.

d) Promover Modalidades de Transporte No Motorizado, mediante la facilitación de pistas para ciclistas, vías peatonales, etc. La administración de Bogotá está construyendo cerca de 100 kilómetros de ciclorrutas en las principales vías, con el fin de incentivar el transporte en bicicleta. Igualmente, se está desarrollando un programa de recuperación de espacio público.

En este sentido, el presente proyecto pretende invitar al Congreso de la República a considerar el sistema de transporte público en Tricimóviles como una alternativa de transporte no contaminante para el medio ambiente.

IV

OBSERVACIONES DEMOGRÁFICAS

Colombia es un país con alrededor de 46 millones de habitantes (DANE – Abril 2011), de los cuales cerca de 3 millones se encuentran desempleados y alrededor del 32% se encuentra en la economía informal o subempleados, ante este panorama bastante desalentador para muchas familias colombianas que no han tenido, ni tendrán jamás la oportunidad de realizar los estudios requeridos para auto-incluirse en el sistema productivo formal de Colombia, solo les queda tres opciones: ingresar a la economía informal y autogenerar válidamente sus propios empleos e ingresos, desarrollar actividades ilícitas o volverse mendigos.

Este proyecto se justifica en razón a que está brindando la oportunidad a cerca de 32.000 personas y sus familias de autogenerar sus propios empleos e ingresos, debido a que muchas de ellas se encontraban desempleadas o desocupadas, entre otras por las siguientes razones:

a) Son adultos excluidos del sistema productivo de la ciudad por la edad o por no tener la calificación para ejercer un empleo formal;

b) Son personas adultas mayores que en razón a su edad o estado de salud no pueden trabajar;

c) Son amas de casa que igualmente no pueden trabajar o se encuentran excluidas de los sistemas productivos urbanos;

d) Son desplazadas o desmovilizadas por la violencia que se vive en Colombia, y

e) Muchas de ellas son jóvenes excluidos igualmente de los sistemas educativo y productivo de las ciudades.

De igual manera se justifica teniendo en cuenta que con este proyecto se hace transición hacia la formalidad de una actividad económica que genera altos impactos positivos en lo social, económico y ambiental; y que además ofrece la oportunidad de pagar los impuestos y obligaciones fiscales que se deriven de su condición formal. De otra parte también se justifica si se tiene en cuenta que es un servicio que requieren y solicitan las comunidades que se encuentran localizadas en sectores o barrios periféricos de las ciudades, donde en muchos casos no ingresa ningún tipo de transporte o donde la oferta de transporte público no se acomoda a sus intereses y necesidades.

¹ 160 países firmaron un documento que establecía la voluntad de reducir los gases que causan el efecto invernadero.

² Se logró un acuerdo vinculante de todos los países firmantes para que durante el periodo del 2008 al 2012, se redujeran las emisiones de los seis gases que más potenciaban el efecto invernadero en un 5,2% con respecto a 1990.

En la medida que es un medio de transporte ecológico que no contamina con emisión de gases efecto invernadero, contribuye notablemente en la disminución del calentamiento global y que los impactos por ruidos son mínimos; que es la tendencia mundial y que como medio de transporte se está imponiendo en muchos países y ciudades del mundo por ser un servicio de movilidad altamente sostenible, contribuyendo con ello a que las ciudades Colombianas evolucionen como ciudades sostenibles, modernas y seguras.

V

PROBLEMÁTICAS DE LOS TRICIMÓVILES Y SOLUCIONES

En Colombia se calcula que operan cerca de 13.000 Tricimóviles con lo cual se genera empleo e ingresos directos para cerca de 32.000 personas e indirectamente para 60.000 personas aproximadamente, no obstante esta forma de empleo sigue siendo informal y la falta de legalidad y reglamentación de este tipo de servicio no permite a los prestadores de este servicio ejercer su derecho al trabajo, conminándolos a la informalidad laboral.

Pero si bien la informalidad laboral llega a ser la principal problemática central para los Tricimóviles, subyacen otros problemas los cuales están relacionados con aspectos que detractan este sistema de servicio público y los cuales se abarcan a continuación:

Congestión de las vías

Uno de los argumentos que más se manifiestan en contra de este tipo de transporte público es la congestión de vías que los Tricimóviles puedan generar, pues estos al ocupar el espacio público vehicular aumentan la cantidad de vehículos que transitan por las vías por ende disminuyendo el flujo vehicular y obstaculizando la movilidad.

Al respecto es importante considerar que los Tricimóviles no ocupan las vías principales de las ciudades, por el contrario se utilizan las vías secundarias en barrios y sectores periféricos, donde regularmente la circulación del transporte y el transporte público de pasajeros es mínimo y en algunos sectores nulo, más aun, cuando su función principal es la de subalimentar o movilizar personas a un bajo costo a los paraderos de los alimentadores, estaciones o portales del Sistema TransMilenio en ciudades como Bogotá.

Incremento de la oferta transportadora y competencia directa

Otro argumento con el que se demerita este servicio de transporte alternativo es el incremento en la oferta transportadora de las ciudades y la competencia desleal.

Sobre esta base, es vital considerar acorde a lo anterior, que la prestación de servicios en Tricimóviles se realiza en barrios y sectores periféricos donde la oferta transportadora es mínima y en muchos casos no existe, de otro lado es importante considerar, que en las horas de mayor congestión vehicular, los servicios de transporte público, en especial el transporte en buses, busetas, microbuses y demás, no logran transportar a cabalidad

todos los usuarios, hecho para el cual los Tricimóviles logran suplir esa demanda.

En torno al argumento de la competencia directa, las empresas operadoras de taxis ven a los Tricimóviles como un sistema de transporte que les hace competencia directa, no obstante, si se considera que el recorrido y el costo mínimo de un servicio de taxi³ no tienen comparación con aquel que se hace en un Tricimóvil⁴, en esta medida los recorridos que se realizan y las rutas que se utilizan son diferentes, desvirtuando el argumento de la competencia directa.

Sistema de Transporte No Legalizado y/o Homologado por el Ministerio de Transporte

Sin duda este puede ser el argumento de mayor trascendencia para que los Tricimóviles no puedan prestar el servicio de transporte público formalmente, y en tal sentido se ha manifestado la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte y la Secretaría de Movilidad de Bogotá D.C., con los siguientes planteamientos:

a) La Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional de Transporte, establece como uno de los principios básicos de la intervención del Estado en el transporte, la seguridad de los usuarios, que no resulta garantizada al autorizar la prestación del servicio de transporte público en vehículos que no poseen las condiciones necesarias para su protección.

b) La Ley además exige que el transporte público sea prestado únicamente por los vehículos automotores homologados para el mismo, dentro de los cuales no figuran los Tricimóviles, Triciclos o -en general- vehículos de impulsión humana, categoría que no existe en las normas, limitadas a los vehículos automotores.

c) La circulación de los Tricimóviles en la ciudad está autorizada como vehículos que se asimilan al triciclo y resuelven necesidades particulares de movilización, pero no pueden -por sus características-, hacer parte del parque de servicio público, es decir, no pueden transportar usuarios a cambio de una tarifa.

d) La Ley 336 de 1996 “Estatuto Nacional de Transporte”, establece:

Artículo 2°. La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte. (...)

Artículo 5°. El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el Reglamento para cada Modo. (...)

Artículo 9°. El servicio público de Transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurí-

³ La Tarifa Mínima en Bogotá se encuentra alrededor de los \$ 3.200 pesos m/cte.

⁴ La Tarifa de un servicio en Tricimóvil oscila entre \$ 500 pesos m/cte. y \$ 1.000 pesos m/cte.

dicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente. (...)

Artículo 23. Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada Modo de transporte”.

Informalidad y no pago de impuestos

Otro argumento que se esgrime en contra de los Tricimóviles, es la informalidad y uso indebido de la malla vial sin el debido pago de impuestos.

Argumento válido, para lo cual el mismo proyecto de ley contempla el pago de impuestos, rodamiento y demás impuestos necesarios acorde a los avalúos hechos a los Tricimóviles, así mismo el proyecto contempla la utilización de placas aprobadas legalmente por las Secretarías de Movilidad o de Tránsito y Transporte. Pero para que todos estos planteamientos prosperen, se requiere primero que este tipo de servicio sea aprobado legalmente por el Congreso de la República de Colombia.

Los Tricimóviles como medio de transporte seguro para los pasajeros en casos de accidente

Se esgrime que hay una falta de seguridad de los vehículos para con los pasajeros en casos de accidente, pues este tipo de vehículos no está homologado por el Ministerio de Transporte para prestar el Servicio de Transporte Público de Pasajeros de acuerdo a como lo determina la ley.

Al respecto se considera también válido este argumento, teniendo en cuenta que una parte mínima de la flota de vehículos utilizados no cumplen con las normas técnicas internacionales de seguridad para pasajeros en este tipo de vehículos; sin embargo si se hiciera una revisión técnico – mecánica a la fecha, una gran mayoría están cumpliendo con la Norma Técnica Colombiana – NTC – 5286 del 25 de agosto de 2004.

En este mismo sentido, el proyecto contempla un tiempo de transición para modernizar e implementar el servicio de Tricimóviles de acuerdo a la reglamentación que exija el Ministerio de Transporte y los estándares internacionales de calidad, especificaciones, requisitos técnicos y de seguridad para los pasajeros (tal como se ha adoptado en muchos países y ciudades del mundo con carrocerías aerodinámicas en fibra de vidrio y con las normas de seguridad requeridas),

De otra parte las organizaciones y empresas prestadoras de este servicio estarán en la obligación de adquirir y mantener vigentes los Seguros Obligatorios de Accidentes de Tránsito – SOAT y los demás seguros establecidos legalmente en Colombia para el transporte público de pasajeros.

Miguel Gómez Martínez,

Honorable Representante a la Cámara.
CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 4 de agosto del año 2011 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 039 de 2011 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante, *Miguel Gómez Martínez.*

El Secretario General,

Jesús Alfonso Rodríguez Camargo.

TEXTOS APROBADOS

TEXTO APROBADO EN LA PLENARIA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 019 DE 2010 CÁMARA

por medio de la cual se dictan medidas para la prevención del secuestro y desaparición de menores.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto la protección integral de los niños que sean víctimas de desaparición o secuestro, basada en el principio de la solidaridad de la sociedad civil, en especial de los medios de comunicación y las entidades del Estado.

Artículo 2°. Eliminado.

Artículo 3°. *Definición.* Para los efectos de esta ley se entenderá por el secuestro o la desaparición forzada de un niño o niña.

Artículo 4°. *Alerta Luis Santiago.* Créase la Alerta LUIS SANTIAGO la cual tendrá como finalidad lograr la pronta recuperación de los niños que hayan sufrido cualquier tipo de desaparición o secuestro, además de evitar cualquier tipo de daño físico o psicológico.

Artículo 5°. *Instituciones y autoridades participantes.* Para todos los efectos, las instituciones y autoridades a las que se refiere la presente ley son las siguientes: medios de comunicación nacionales, departamentales y municipales; entidades estatales; terminales de transporte, aeropuertos, puertos marítimos; fuerza pública y demás autoridades civiles.

Artículo 6°. *Alerta local.* Una vez emitida la Alerta, las autoridades e instituciones departamentales o municipales de las que trata el artículo anterior estarán en la obligación de difundir la información del niño desaparecido de la manera más idónea posible. Para el caso de las entidades públicas, estas deberán propagar la información correspondiente del menor en sus páginas web. De la misma manera las terminales de transporte aéreo, terrestre o marítimo deberán publicar la información en las pantallas donde publican los datos de sus viajes. Los medios de comunicación escritos deberán publicar la información del menor en sus ediciones impresas, las emisoras deberán emitir comunicados con la información correspondiente y los canales de televisión públicos y

privados deberán presentar la información necesaria que permita la identificación del menor.

La fuerza pública departamental o municipal establecerá retenes en las salidas del municipio o departamento de donde se haya emitido la Alerta. También informarán a las autoridades de los Municipios y departamentos aledaños sobre la misma, para que se hagan las medidas pertinentes.

Artículo 7°. *Alerta nacional.* Transcurridas doce (12) horas a partir de la emisión de la Alerta por la autoridad departamental o municipal sin que se tenga noticia del menor, esta le dará traslado a la Dirección Nacional de la Policía para que establezca la necesidad de emitir una Alerta Nacional inmediatamente se reciba la información del desaparecimiento por la autoridad local. En caso de ser emitida una Alerta nacional, las instituciones de las que trata el artículo 6° del nivel nacional deberán proceder a difundir la información del menor desaparecido. Esta Alerta Nacional tendrá una duración de una semana.

Artículo 8°. *Autoridad competente para la alerta.* El Comandante Departamental de Policía será la autoridad encargada de emitir la alerta inicial dentro de su jurisdicción una vez hayan transcurrido 8 horas de la noticia de la desaparición del menor; a su vez los Comandantes Municipales de Policía serán las autoridades encargadas de emitir dicha alerta una vez hayan transcurrido 8 horas de la noticia de la desaparición del menor, en los respectivos municipios y cabeceras, previa autorización de los padres de este o de quien ejerza para el momento la patria potestad. La alerta se emitirá cuando existan indicios graves de que la desaparición puede poner en peligro la vida y la integridad física o psicológica del menor afectado.

De conformidad con lo establecido en el artículo anterior, el Comando Departamental de Policía será el responsable de reportar las alertas locales de su jurisdicción ante la Dirección General de la Policía Nacional.

Artículo 9°. *Requisitos para la emisión de la alerta.* Se les da el término de 8 horas a las autoridades competentes para verificar que la información suministrada por quienes denunciaron la pérdida del niño o niña es veraz, y se emitirá la alerta siempre y cuando existan indicios que permitan inferir razonablemente que el niño o niña ha sido sometido a desaparición forzada o secuestro. Este procedimiento se surtirá de conformidad con los plazos señalados en los artículos 7° y 8° de la presente ley.

Artículo 10. *Planes de acción.* El Gobernador, y el Alcalde para el caso de los municipios cuya población exceda los quinientos mil (500.000) habitantes, deberán desarrollar un Plan de Acción en el cual establezcan los medios de comunicación y demás instituciones locales que están llamados a transmitir la información de la alerta una vez esta sea emitida. Para este fin deberán convocar a las autoridades de la fuerza pública departamental, a los medios de comunicación y demás entidades llamadas a atender la alerta, para establecer los pasos a seguir y los compromisos de cada una de las personas naturales y jurídicas de cara a la alerta. Para el nivel nacional, el encargado de realizar el Plan de Acción será el Ministerio del Interior y de Justicia.

Este plan únicamente regulará lo relacionado con la alerta y los procedimientos policiales que se adelanten.

Los Gobernadores, Alcaldes y el Ministerio del Interior y de Justicia, según el caso, tendrán seis (6) meses, con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley, para elaborar el Plan de Acción de que trata el presente artículo.

Artículo 11. *No cumplimiento de los requisitos.* Cuando no se cumplan los requisitos establecidos por las autoridades nacionales o departamentales para la emisión de la Alerta, esto no disminuirá la capacidad de las autoridades de policía para solicitar la colaboración de los medios de comunicación y la comunidad local.

Artículo 12. *Sanciones.* El no cumplimiento de lo establecido en la presente ley para los servidores públicos, se constituirá en falta grave de acuerdo a lo establecido en el Código Disciplinario Único.

Artículo 13. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación.

GUILLERMO RIVERA FLÓREZ
Ponente

ROOSVELT RODRIGUEZ RENGIFO
Ponente

JUAN CARLOS SALAZAR URIBE
Ponente

HERNANDO ALONSO PRADA GIL
Ponente

GUSTAVO HERNÁN PUNTES DÍAZ
Ponente

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D. C., julio 27 de 2011

En Sesión Plenaria del día 26 de julio de 2011, fue aprobado en segundo debate el texto definitivo con modificaciones del **Proyecto de ley número 019 de 2010 Cámara**, por medio de la cual se dictan medidas para la *prevención del secuestro y desaparición de menores*. Esto con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior consta en el Acta de Sesión Plenaria número 75 de julio 26 de 2011, previo su anuncio el día 20 de julio de los corrientes, según Acta de Sesión Plenaria número 74.

El Secretario General,

Jesús Alfonso Rodríguez Camargo.

* * *

TEXTO APROBADO EN LA PLENARIA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 215 DE 2011 CÁMARA

por medio de la cual se determina como actividad misional permanente la labor de empacadores en establecimientos de comercio, almacenes de cadena en todas sus modalidades e hipermercados y se establecen otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

LEGISLA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto determinar como actividad misional permanente, la labor de empacador de abarrotes, víveres y mercancía en general en los establecimientos de comercio, almacenes de cadena en todas sus modalidades e hipermercados y eliminar el pago mediante la remuneración variable a empleados denominada propinas

o demás formas que no sea igual o equivalente al salario mínimo mensual legal vigente.

Artículo 2°. *Actividad misional permanente.* Entiéndase por actividad misional permanente, la gestión contratada equivalente al giro normal de los negocios de una empresa, o la actividad personal que resulta ser necesaria para la prestación de un servicio o producción de un bien.

Con el fin de garantizar lo establecido en el inciso anterior, obligatoriamente se entenderá que los empaques cumplen una actividad misional permanente cuando:

- a) El trabajo se realiza según las instrucciones y bajo el control de otra persona;
- b) El desarrollo del trabajo implique la integración del trabajador en la organización de la empresa;
- c) Cuando el trabajo que realiza es efectuado única o principalmente en beneficio de otra persona natural o jurídica;
- d) Que implique el suministro de herramientas, materiales y maquinarias por parte de la persona que requiere el trabajo.

Artículo 3°. *Prohibiciones.* Prohíbese a los establecimientos comerciales, almacenes de cadena en todas sus modalidades e hipermercados tener en cuenta las propinas como parte del salario, prestaciones sociales y demás garantías señaladas en la ley laboral colombiana consagradas en el Código Sustantivo del Trabajo o su equivalente, para retribuir los servicios de quienes se desempeñen como empaques de abarrotes, víveres y mercancía en general.

Artículo 4°. *Fortalecimiento de los mecanismos de supervisión.* Los Establecimientos de comercio, almacenes de cadena en todas sus modalidades e hipermercados facilitarán información a las Veedurías Ciudadanas que se establezcan para ejercer control social ciudadano sobre la situación laboral que vivan los empaques.

El Ministerio de la Protección Social a través de la Dirección General de Inspección, Vigilancia y Control de Trabajo, con sus territoriales, será el encargado de imponer las sanciones pertinentes a los establecimientos objeto de la presente ley.

Parágrafo nuevo. Se procederá localmente mediante la imposición de multas al establecimiento comercial mediante un salario mínimo mensual por cada empaque al servicio que no perciba un salario mínimo. En caso de ser generalizado, la entidad impondría multas hasta por el doble por cada empaque no remunerado.

Artículo 5°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias en especial el parágrafo del artículo 63 de la Ley 1429 de 2010.

De los honorables Congresistas,


PABLO SIERRA LEON
Ponente


RAFAEL ROMERO PIÑEROS
Ponente


MARTHA CECILIA RAMIREZ ORREGO
Ponente


GLORIA STELLA DÍAZ ORTIZ
Ponente

SECRETARÍA GENERAL

Bogotá, D. C., julio 28 de 2011

En Sesión Plenaria del día 27 de julio de 2011, fue aprobado en Segundo Debate el Texto Definitivo sin modificaciones del **Proyecto de ley número 215 de 2011 Cámara**, por medio de la cual se determina como actividad misional permanente la labor de empaques en establecimientos de comercio, almacenes de cadena en todas sus modalidades e hipermercados y se establecen otras disposiciones. Esto con el fin de que el citado proyecto de ley siga su curso legal y reglamentario y de esta manera dar cumplimiento con lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992.

Lo anterior consta en el Acta de Sesión Plenaria número 76 de julio 27 de 2011, previo su anuncio el día 26 de julio de los corrientes, según Acta de Sesión Plenaria número 75.

El Secretario General,

Jesús Alfonso Rodríguez Camargo.

CARTA DE COMENTARIOS

CARTA DE COMENTARIOS DEL MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO AL PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA NÚMERO 263 DE 2011 SENADO, 195 DE 2011 CÁMARA

por medio de la cual se expiden normas para fortalecer el marco jurídico que permite a los organismos que llevan a cabo actividades de inteligencia y contrainteligencia cumplir con su misión constitucional y legal, y se dictan otras disposiciones.

1.1

UJ-1061/11

Bogotá, D. C., 14 de junio de 2011

Honorable Senador

ARMANDO BENEDETTI VILLANEDA

Presidente

SENADO DE LA REPÚBLICA

Ciudad

Asunto: Proyecto de ley Estatutaria número 263 de 2011 Senado, 195 de 2011 Cámara, por medio de la cual se expiden normas para fortalecer el marco jurídico que permite a los organismos que llevan a cabo actividades de inteligencia y contrainteligencia cumplir con su misión constitucional y legal, y se dictan otras disposiciones.

Honorable Presidente:

El proyecto de ley de iniciativa gubernamental referenciado en el asunto, tiene como objeto regular las actividades de inteligencia y contrainteligencia y garantizar que se desarrollen bajo el lineamiento de unos fines, en el marco de límites y bajo la estricta ponderación de su necesidad, idoneidad y proporcionalidad; al respecto esta Cartera se permite formular las siguientes observaciones:

Previo al análisis del articulado, es de advertir que esta materia ya fue debatida y aprobada por el honorable Congreso de la República en el año 2008, promulgada bajo la Ley 1288 de 2009. No obstante, la Corte Constitucional mediante Sentencia C-913-10, declaró inexecutable la mencionada ley por vicios de trámite al considerar que debió haber sido tramitada como ley estatutaria.

Ahora bien, el artículo 19 de la iniciativa crea la Comisión Legal de Seguimiento a las Actividades de Inteligencia y Contrainteligencia la cual tendrá funciones de control y seguimiento político, mediante la verificación del uso eficiente de los recursos, el respeto de las garantías constitucionales y el cumplimiento de los principios, límites y fines que se establecen en el proyecto de ley, la cual estará conformada por (8) congresistas mediante postulación propia. Por su parte, en el artículo 26 se adicionan para la mencionada Comisión los siguientes cargos: Un Secretario de Comisión, un Subsecretario, un Asesor y un Transcriptor. La creación de estos cargos, incluyendo contribuciones inherentes a nómina y prestaciones sociales, genera un costo adicional para la Nación de **\$369 millones anuales** (Ver detalle en anexo).

El mismo artículo 19 pretende modificar el artículo 55 de la Ley 5ª de 1992, la cual por ser de carácter orgánico, requiere para su aprobación el trámite correspondiente.

El artículo 28 señala que cada uno de los organismos que desarrolla actividades de inteligencia y contrainteligencia tendrá un Centro de Protección de datos y archivos de Inteligencia y Contrainteligencia (CPD). Cada Centro tendrá una responsabilidad que garantizará que los procesos de recolección, almacenamiento, producción y difusión de la información de inteligencia y contrainteligencia estén enmarcados en la Constitución y la ley. De acuerdo con información proporcionada por la Policía Nacional y las Fuerzas Militares, los mencionados CPD han venido siendo implementados desde 2007.

En este sentido, la Ley 1288 de 2009 los incluyó y fueron desarrollados mediante decretos reglamentarios, lo cual tuvo vigor hasta la declaratoria de inexecutable por parte de la Corte Constitucional. Por lo mismo, esta disposición deberá ser reglamentada y presupuestalmente no generará costos adicionales a los que se han venido apropiando para ese efecto.

En el artículo 30 se crea la Comisión Asesora para la Depuración de Datos y Archivos de Inteligencia y Contrainteligencia la cual estará integrada por un (1) miembro designado por el Presidente de la República; un (1) miembro del Grupo de Memoria Histórica de la Comisión Nacional de Reparación y Reconciliación o quien haga sus veces; un (1) integrante de los organismos que llevan a cabo actividades de inteligencia y contrainteligencia; un (1) representante de la Comisión Legal de Seguimiento a las Actividades de Inteligencia y Contrainteligencia; un (1) académico nacional o internacional experto en temas de inteligencia; y un (1) representante de la sociedad civil. Esta Comisión tendrá una duración de un año a partir de su con-

formación. Su objeto será producir un informe en el que se formulen recomendaciones al Gobierno Nacional sobre los criterios de permanencia, los criterios de retiro, y el destino de los datos y archivos de inteligencia y contrainteligencia que sean retirados. Para ello la Comisión tendrá en cuenta las siguientes consideraciones:

- a) La seguridad nacional;
- b) Los derechos fundamentales de los ciudadanos al buen nombre, la honra y el debido proceso;
- c) El deber de garantizar la preservación de la memoria histórica de la Nación;
- d) La protección de la información, de los servidores públicos que desarrollan actividades de inteligencia y contrainteligencia, y de las fuentes, medios y métodos;
- e) La ley de archivos;
- f) Los artículos 4º y 5º de la presente ley, y
- g) Las prácticas internacionales sobre depuración de datos y archivos de inteligencia.

Así mismo, en el parágrafo 2º se estipula que dicha Comisión puede contar con asesoría técnica externa para el cumplimiento de su función.

Ahora bien, dado que a la fecha la Comisión no se ha conformado y que no se han diagnosticado ni determinado las áreas en las que se necesitaría asesoría externa, no es posible conocer cuáles serán los requerimientos de dicha comisión ni las consecuentes necesidades de financiación.

Las asesorías externas que requeriría la Comisión tienen un rango amplio de costos, el cual depende de las características del tema a tratar, el número de expertos, los productos que fuere necesario entregar, entre otros. Muestra de lo anterior y referencia de los rangos de costos de la mencionada asesoría se pueden encontrar en el presupuesto de 2010, dentro del cual se encuentra el proyecto de asistencia técnica al programa presidencial para los derechos humanos y el derecho internacional humanitario por un valor de \$3.618 millones, el proyecto de asistencia a proyectos especiales en desarrollo de compromisos internacionales adquiridos con la Comisión Interamericana de Derechos Humanos cuyo valor asciende a \$1.352 millones; y como última referencia, el proyecto de asistencia técnica, asesoría y seguimiento para la aplicación y desarrollo de la política de equidad y participación de las mujeres por \$661 millones. Con base en las anteriores referencias, se observa que el rango de costos es amplio y para este caso puede ser de \$600 a \$3.700 millones.

De otra parte, el artículo 54 establece lineamientos y procedimientos para la colaboración con operadores de servicios de telecomunicaciones. En particular, se establece la obligación a cargo de los operadores de servicios de telecomunicaciones de informar al Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones y a la Fiscalía General de la Nación cualquier modificación en la tecnología de sus redes y poner a su disposición, en un tiempo y a un costo razonable, la implementación de los equipos de interceptación para la adaptación a la red. Adicionalmente, deberán mantener

y asegurar a los organismos que llevan a cabo actividades de inteligencia y contrainteligencia, un medio de transporte que permita llamadas de voz encriptadas, a un costo más una utilidad razonable, y para un número específico de usuarios en condiciones que no degraden la red del operador ni la calidad del servicio que este presta. Este medio se otorgará a solicitud de la Junta de Inteligencia Conjunta, será exclusivo del alto gobierno y de los organismos de inteligencia y contrainteligencia del Estado, y será regulado y controlado por la Junta de Inteligencia Conjunta.

Sobre estas disposiciones, cabe señalar que esta Cartera no cuenta con los elementos de juicio suficientes para establecer cuál es su costo razonable, toda vez que no se conocen ni el número de usuarios ni las características de la frecuencia que los operadores de servicios de telecomunicaciones deberán proveer para realizar llamadas de voz encriptadas.

Sin embargo, es pertinente señalar que si bien se le otorga a la Junta de Inteligencia Conjunta su definición, es importante en su reglamentación se determine que sus usos sean restringidos a las actividades que se definan como prioritarias y en ningún caso se dé lugar a un uso amplio de estos servicios que conllevarían a mayores gastos a cargo de la Nación.

Finalmente, en relación con los Comités de Actualización, Corrección y Retiro de Datos y Archivos de Inteligencia, establecidos en el artículo 31 de la iniciativa, no existen elementos de juicio para determinar los requerimientos para su implementación y, de esta manera, su impacto fiscal.

Bajo las consideraciones expuestas, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público no tendría objeción desde el punto de vista fiscal sobre el presente proyecto de ley, en la medida en que los costos antes relacionados se atiendan con los recursos programados dentro del Marco de Gasto de Mediano Plazo de los respectivos sectores.

Cordial saludo,

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,
Juan Carlos Echeverry Garzón.

Con copia: Honorable Senador Juan Manuel Galán Pachón - Autor y coordinador Ponente

Honorable Representante Óscar Fernando Bravo Realpe - Autor

Honorable Senador Eduardo Enríquez Maya - Ponente

Honorable Senador Luis Carlos Avellaneda Tarrazona - Ponente

Honorable Senador Hemel Hurtado Angulo - Ponente

Honorable Senador Jorge Eduardo Londoño Ulloa - Ponente

Honorable Senador Juan Carlos Vélez Uribe - Ponente

Doctor Rodrigo Rivera Salazar - Ministro de Defensa Nacional.

Doctor Emilio Otero Dajud - Secretario Senado de la República, para que obre dentro del expediente.

ANEXO I

SENADO DE LA REPUBLICA RESUMEN	Costo 2011
SUELDOS PERSONAL DE NOMINA	154.832.616
HORAS EXTRAS E INDEMN X VAC	0
PRIMA TECNICA	45.891.990
OTROS	84.820.207
CONTRIBUCIONES	83.836.793
TOTAL	369.381.605

Teniendo en cuenta que no se especifica si el cargo de Asesor corresponde a Asesor I o a Asesor II se tomó como referencia el costo de este último

CONTENIDO

Gaceta número 576 - Viernes, 5 de agosto de 2011
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Págs.

LEYES SANCIONADAS

Ley 1477 de 2011, por medio de la cual se rinde honores a la memoria de la actriz Fanny Mikey 1

PROYECTOS DE ACTO LEGISLATIVO

Proyecto de Acto legislativo número 216 de 2011 Cámara, 20 de 2011 Senado; (Primera Vuelta), por el cual se reforma el numeral 4 del artículo 235, el artículo 250 y el numeral 1 del artículo 251 de la Constitución Política..... 2

PROYECTOS DE LEY

Proyecto de ley número 039 de 2011 Cámara, por medio del cual se autoriza la prestación del Servicio Ecológico de Transporte Público Terrestre en Tricimóviles en Colombia y se dictan algunas disposiciones. 3

TEXTOS APROBADOS

Texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes del Proyecto de ley número 019 de 2010 Cámara, por medio de la cual se dictan medidas para la prevención del secuestro y desaparición de menores 12

Texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes del Proyecto de ley número 215 de 2011 Cámara, por medio de la cual se determina como actividad misional permanente la labor de empacadores en establecimientos de comercio, almacenes de cadena en todas sus modalidades e hipermercados y se establecen otras disposiciones. 13

CARTA DE COMENTARIOS

Carta de comentarios del Ministerio de Hacienda y Crédito Público al Proyecto de ley estatutaria número 263 de 2011 Senado, 195 de 2011 Cámara, por medio de la cual se expiden normas para fortalecer el marco jurídico que permite a los organismos que llevan a cabo actividades de inteligencia y contrainteligencia cumplir con su misión constitucional y legal, y se dictan otras disposiciones..... 14