



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXII - N° 588

Bogotá, D. C., viernes, 2 de agosto de 2013

EDICIÓN DE 28 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO  
www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO  
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 35 DE 2013 SENADO

*por medio de la cual se modifica el artículo 52 de la Ley 99 de 1993 y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Modifíquese el artículo 52 de la Ley 99 de 1993, el cual quedará así:

**“Artículo 52. Competencia de la autoridad de licencias ambientales.** La Autoridad de Licencias Ambientales (ANLA) o quien haga sus veces otorgará de manera privativa la Licencia Ambiental en los siguientes casos:

1. Ejecución de todo proyecto, obras o actividades de exploración, explotación, transporte, conducción y depósito de hidrocarburos y construcción de refinerías, incluidos los que desarrollen cualquier técnica de prospección o exploración sísmica o geofísica, que implique la aplicación de cualquier tecnología que genere perturbación del ambiente natural.

2. Ejecución de proyectos de gran minería.

3. Construcción de presas, represas o embalses con capacidad superior a doscientos millones de metros cúbicos y construcción de centrales generadoras de energía eléctrica que excedan de 100.000 kW de capacidad instalada, así como el tendido de las líneas de transmisión del sistema nacional de interconexión eléctrica y proyectos de exploración y uso de fuentes de energía alternativa virtualmente contaminantes.

4. Construcción o ampliación de puertos marítimos de gran calado.

5. Construcción de aeropuertos internacionales.

6. Ejecución de obras públicas de las redes vial, fluvial y ferroviaria nacionales.

7. Construcción de distritos de riego para más de 20.000 hectáreas.

8. Producción e importación de pesticidas y de aquellas sustancias, materiales o productos sujetos a controles por virtud de tratados, convenios y protocolos internacionales.

9. Proyectos que afecten el Sistema de Parques Nacionales Naturales.

10. Proyectos que adelanten las Corporaciones Autónomas Regionales a que hace referencia el numeral 19 del artículo 31 de la presente ley.

11. Transvase de una cuenca a otra de corrientes de agua que excedan de 2 m<sup>3</sup>/segundo durante los períodos de mínimo caudal.

12. Introducción al país de parentales para la reproducción de especies foráneas de fauna y flora silvestre que puedan afectar la estabilidad de los ecosistemas o de la vida salvaje.

13. Generación de energía nuclear.

**Parágrafo 1°.** La facultad de otorgar licencias ambientales para la construcción de puertos se hará sin perjuicio de la competencia legal de la Superintendencia General de Puertos de otorgar concesiones portuarias. No obstante, la licencia ambiental es prerequisite para el otorgamiento de concesiones portuarias.

**Parágrafo 2°.** La ANLA o quien haga sus veces podrá otorgar una licencia ambiental global para la explotación de campos petroleros y de gas, sin perjuicio de la potestad de la autoridad ambiental para adicionar o establecer condiciones ambienta-

les específicas requeridas en cada caso, dentro del campo de producción autorizado.

**Parágrafo 3°.** La autoridad ambiental podrá otorgar una licencia ambiental global para la etapa de explotación minera, sin perjuicio de la potestad de esta para adicionar o establecer condiciones ambientales específicas requeridas en cada caso dentro del área o acto del título minero.”

Artículo 2°. La presente ley se aplicará de forma sistemática y concordante con las disposiciones legales o normativas vigentes en el momento de su expedición.

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.



## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### I. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley que se pone a consideración del honorable Congreso de la República tiene por objeto garantizar la aplicación completa de los mandatos y principios generales ambientales que fueron establecidos en la Constitución Política y la Ley 99 de 1993, para el caso de las actividades de prospección sísmica o geofísica, las cuales técnicamente forman parte del proceso de exploración de hidrocarburos.

Para el efecto, el proyecto propone modificar el artículo 52 de la Ley 99 de 1993, con el fin de que allí quede establecida de forma específica la necesidad de obtener licencia ambiental para estas actividades.

### II. CONTEXTO NORMATIVO

Alrededor de la gestión ambiental, el país ha desarrollado un marco normativo con el cual el presente proyecto de ley presenta armonía y se constituye en el complemento que permite dotarlo de la claridad que se requiere en desarrollo de los altos intereses de la nación y sus comunidades:

#### A) Marco constitucional

El artículo 8° de nuestra Constitución Política señala la obligación, tanto del Estado como de las personas, de proteger la riqueza natural del país cuando afirma:

*“Artículo 8°. Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación”.*

Así mismo, el artículo 80 de la Constitución estableció que le corresponde al Estado la planificación del manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, así como la garantía de su desarrollo sostenible, permanencia, recuperación o su eventual reemplazo. Todo lo anterior, ubicado en un marco de prevención y control de los factores que pudieran producir su deterioro:

*“Artículo 80. El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.*

*Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.*

*Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas”.*

En el mismo sentido, el artículo 95 numeral 8 determinó las responsabilidades que como colombianos debemos cumplir respecto a la protección de los recursos naturales cuando señala:

*“Artículo 95. La calidad de colombiano enaltece a todos los miembros de la comunidad nacional. Todos están en el deber de engrandecerla y dignificarla. El ejercicio de los derechos y libertades reconocidos en esta Constitución implica responsabilidades.*

*Toda persona está obligada a cumplir la Constitución y las leyes.*

*Son deberes de la persona y del ciudadano:...*

*8. Proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano”.*

Respecto a los recursos naturales del país, el mandato constitucional es claro en señalar la obligación, tanto del Estado como del ciudadano, de intervenir en la protección, planificación del manejo, conservación y desarrollo sosteniblemente de su riqueza, así como en el *control de los factores de deterioro ambiental, imponer sanciones y exigir reparación de daños causados*, lo que implica sin lugar a dudas que toda aquella actividad que por sí se constituya en factor de riesgo debe ser sujeto, por parte del Estado y ciudadanía, de las acciones que materialicen el espíritu que la Constitución estableció.

#### B) Marco legal y reglamentario

Así mismo, se cuenta con que la promulgación de la Ley 99 de 1993, con la cual fue creado el Ministerio del Medio Ambiente, que desde entonces ha evolucionado hasta convertirse en Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, al que le fue encargado la misión de desarrollar la gestión para

la conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables y se estableció además la organización del Sistema Nacional Ambiental (Sina), estableció los principios generales bajo los cuales debían surtirse las decisiones de política que en materia ambiental se tomen en el país.

Los principios así establecidos, que se encuentran además alineados por mandato de la misma ley con lo contenido en la Declaración de Río de Janeiro de 1992 sobre medio ambiente y desarrollo sostenible, son los siguientes:

*“Artículo 1°. Principios generales ambientales. La política ambiental colombiana seguirá los siguientes principios generales:*

*1. El proceso de desarrollo económico y social del país se orientará según los principios universales y del desarrollo sostenible contenidos en la Declaración de Río de Janeiro de junio de 1992 sobre Medio Ambiente y Desarrollo.*

*2. La biodiversidad del país, por ser patrimonio nacional y de interés de la humanidad, deberá ser protegida prioritariamente y aprovechada en forma sostenible.*

*3. Las políticas de población tendrán en cuenta el derecho de los seres humanos a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza.*

*4. Las zonas de páramos, subpáramos, los nacimientos de agua y las zonas de recarga de acuíferos serán objeto de protección especial.*

*5. En la utilización de los recursos hídricos, el consumo humano tendrá prioridad sobre cualquier otro uso.*

*6. La formulación de las políticas ambientales tendrá en cuenta el resultado del proceso de investigación científica. No obstante, las autoridades ambientales y los particulares darán aplicación al principio de precaución, conforme al cual, cuando exista peligro de daño grave e irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces para impedir la degradación del medio ambiente.*

*7. El Estado fomentará la incorporación de los costos ambientales y el uso de instrumentos económicos para la prevención, corrección y restauración del deterioro ambiental y para la conservación de los recursos naturales renovables.*

*8. El paisaje, por ser patrimonio común, deberá ser protegido.*

*9. La prevención de desastres será materia de interés colectivo y las medidas tomadas para evitar o mitigar los efectos de su ocurrencia serán de obligatorio cumplimiento.*

*10. La acción para la protección y recuperación ambientales del país es una tarea conjunta y coordinada entre el Estado, la comunidad, las organizaciones no gubernamentales y el sector privado. El Estado apoyará e incentivará la confor-*

*mación de organismos no gubernamentales para la protección ambiental y podrá delegar en ellos algunas de sus funciones.*

*11. Los estudios de impacto ambiental serán el instrumento básico para la toma de decisiones respecto a la construcción de obras y actividades que afecten significativamente el medio ambiente natural o artificial.*

*12. El manejo ambiental del país, conforme a la Constitución Nacional, será descentralizado, democrático, y participativo.*

*13. Para el manejo ambiental del país, se establece un Sistema Nacional Ambiental, Sina, cuyos componentes y su interrelación definen los mecanismos de actuación del Estado y la sociedad civil.*

*14. Las instituciones ambientales del Estado se estructurarán teniendo como base criterios de manejo integral del medio ambiente y su interrelación con los procesos de planificación económica, social y física”.*

En desarrollo de estos principios, la misma ley en su Título VIII determinó la obligatoriedad de la licencia ambiental, entre varios conceptos, para el **desarrollo de cualquier actividad** que pueda producir o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje.

Igualmente, definió la licencia ambiental condicionando su otorgamiento al cumplimiento de los principios de protección ambiental, estableció el ente competente para expedirlas y señaló los casos en que se otorgan, quedando expreso en el artículo 52 que las “actividades de exploración” son sujetos de esta:

*“Artículo 49. De la obligatoriedad de la Licencia Ambiental. La ejecución de obras, el establecimiento de industrias o el desarrollo de cualquier actividad, que de acuerdo con la Ley y los reglamentos, pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje requerirán de una Licencia Ambiental.*

*Artículo 50. De la Licencia Ambiental. Se entiende por Licencia Ambiental la autorización que otorga la autoridad ambiental competente para la ejecución de una obra o actividad, sujeta al cumplimiento por el beneficiario de la licencia de los requisitos que la misma establezca en relación con la prevención, mitigación, corrección, compensación y manejo de los efectos ambientales de la obra o actividad autorizada.*

*Artículo 51. Competencia. Las Licencias Ambientales serán otorgadas por el Ministerio del Medio Ambiente, las Corporaciones Autónomas Regionales y algunos municipios y distritos, de conformidad con lo previsto en esta ley.*

*En la expedición de las licencias ambientales y para el otorgamiento de los permisos, concesiones y autorizaciones se acatarán las disposiciones*

relativas al medio ambiente y al control, la preservación y la defensa del patrimonio ecológico, expedidas por las entidades territoriales de la jurisdicción respectiva.

*Artículo 52. Competencia del Ministerio del Medio Ambiente. El Ministerio del Medio Ambiente otorgará de manera privativa la Licencia Ambiental en los siguientes casos:*

1. Ejecución de obras y actividades de exploración, explotación, transporte, conducción y depósito de hidrocarburos y construcción de refinerías.

2. Ejecución de proyectos de gran minería (resaltado fuera de texto).

3. Construcción de presas, represas o embalses con capacidad superior a doscientos millones de metros cúbicos, y construcción de centrales generadoras de energía eléctrica que excedan de 100.000 kW de capacidad instalada así como el tendido de las líneas de transmisión del sistema nacional de interconexión eléctrica y proyectos de exploración y uso de fuentes de energía alternativa virtualmente contaminantes.

4. Construcción o ampliación de puertos marítimos de gran calado.

5. Construcción de aeropuertos internacionales.

6. Ejecución de obras públicas de las redes vial, fluvial y ferroviaria nacionales.

7. Construcción de distritos de riego para más de 20.000 hectáreas.

8. Producción e importación de pesticidas, y de aquellas sustancias, materiales o productos sujetos a controles por virtud de tratados, convenios y protocolos internacionales.

9. Proyectos que afecten el Sistema de Parques Nacionales Naturales.

10. Proyectos que adelanten las Corporaciones Autónomas Regionales a que hace referencia el numeral 19 del artículo 31 de la presente Ley.

11. Transvase de una cuenca a otra de corrientes de agua que excedan de 2 m<sup>3</sup>/segundo durante los periodos de mínimo caudal.

12. Introducción al país de parentales para la reproducción de especies foráneas de fauna y flora silvestre que puedan afectar la estabilidad de los ecosistemas o de la vida salvaje.

13. Generación de energía nuclear.

*Parágrafo 1°. La facultad de otorgar licencias ambientales para la construcción de puertos se hará sin perjuicio de la competencia legal de la Superintendencia General de Puertos de otorgar concesiones portuarias. No obstante la licencia ambiental es prerequisite para el otorgamiento de concesiones portuarias.*

*Parágrafo 2°. El Ministerio del Medio Ambiente otorgará una Licencia Ambiental Global para*

*la explotación de campos petroleros y de gas, sin perjuicio de la potestad de la autoridad ambiental para adicionar o establecer condiciones ambientales específicas requeridas en cada caso, dentro del campo de producción autorizado.*

*Parágrafo 3°. La autoridad ambiental podrá otorgar una licencia ambiental global para la etapa de explotación minera, sin perjuicio de la potestad de esta para adicionar o establecer condiciones ambientales específicas requeridas en cada caso dentro del área o acto del título minero”.*

De otra parte el Gobierno nacional, anunciando sustento en las normas citadas e invocando de forma especial las facultades reglamentarias dispuestas en el del artículo 53 de la Ley 99 de 1993 que dice:

*“Artículo 53. De la Facultad de las Corporaciones Autónomas Regionales para otorgar Licencias Ambientales. El Gobierno Nacional por medio de reglamento establecerá los casos en que las Corporaciones Autónomas Regionales otorgarán Licencias Ambientales y aquellos en que se requiera estudio de impacto ambiental y diagnóstico ambiental de alternativas”.*

Decidió mediante el artículo 8° del Decreto número 2820 de 2010, el cual es una evolución de reglamentaciones previas, excluir del requerimiento de licencia ambiental a la mayor parte de actividades de “exploración sísmica”, dejándola solo para aquellas que demanden la construcción de vías para el tránsito vehicular o que se deba llevar a cabo en áreas marinas cuando la profundidad sea inferior a 200 metros:

*“Artículo 8°. Competencia del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, otorgará o negará de manera privativa la licencia ambiental para los siguientes proyectos, obras o actividades:*

1. En el sector hidrocarburos:

a) *Las actividades de exploración sísmica que requieran la construcción de vías para el tránsito vehicular y las actividades de exploración sísmica en las áreas marinas del territorio nacional cuando se realicen en profundidades inferiores a 200 metros”.*

Todo lo anterior hace evidente la falta de consistencia entre el sustento invocado para reglamentar y lo reglamentado en lo pertinente a la exploración sísmica con el mandato constitucional y legal, en tanto lo que expresa el Gobierno nacional a través del Decreto número 2820 de 2010 corresponde a solo una porción de lo ordenado por la ley y excluye un conjunto muy importante de actividades de exploración sísmica de la obligación de obtener licencia, cuando la Ley 99 de 1993 dispuso que las “actividades de exploración” serían sujetos de este requerimiento de forma universal sin limitarlas, ni crear excepciones. En este contexto una norma de

categoría inferior habría restringido la aplicación de una superior.

Finalmente y según lo dispuso el Decreto número 3573 de 2011 mediante el cual se creó la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), el Presidente de la República en uso de las facultades extraordinarias que le fueran conferidas mediante la Ley 1444 de 2011, determinó que dentro de sus funciones estaría el otorgamiento de las licencias que formaban parte de las competencias del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible:

*“Artículo 3º. Funciones. La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) cumplirá, las siguientes funciones:*

*1. Otorgar o negar las licencias, permisos y trámites ambientales de competencia del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de conformidad con la ley y los reglamentos”.*

**III. SITUACIÓN ACTUAL**

A) Posición del sector público ambiental: el Ministerio de Ambiente ha desarrollado una Guía Básica Ambiental para programas de Exploración Sísmica Terrestre, la cual como se observará señala con claridad que los programas de “exploración sísmica” no requieren licencia ambiental lo cual es observable en la página 32 de la mencionada guía y que se reproduce a continuación:



Fuente: “Guía Básica Ambiental para programas de Exploración Sísmica Terrestre” Minambiente.

De acuerdo con lo anterior desde la promulgación de la Ley 99 de 1993, ante el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en principio Ministerio de Medio Ambiente, y ahora la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), no se requieren, atienden o tramitan solicitudes de licencia ambiental para la actividad sísmica en sus diferentes modalidades, excepto cuando se trate de las circunstancias ya referidas.

Ahora bien y en tanto se puede considerar que la reglamentación expedida por el Gobierno nacional debía atenerse a lo autorizado por la Ley, es decir reglamentar únicamente los casos en que las corporaciones autónomas podían expedir licencias

y aquellos que requerían estudios de impacto ambiental, no siéndole dable restringir su alcance, se hace necesario un ajuste al artículo 52 de la Ley 99 de 1993, no solo para dotarlo de precisiones que demanda el cumplimiento de los principios generales de la política ambiental, sino para actualizarlo con respecto a la autoridad encargada de cumplirlas para el caso de las licencias ambientales.

B) Situación comunitaria: las actividades de exploración sísmica han llamado la atención de múltiples comunidades, las cuales se han sentido sorprendidas por el desarrollo de actividades de exploración sísmica y más aún por el hecho de que en la actualidad no se está requiriendo para adelantarlas como fuera descrito. Al respecto se citan los siguientes casos:

- De acuerdo con lo publicado por el periódico *El Tiempo* a través de su página web <http://m.eltiempo.com/colombia/boyaca/exploracion-petrolera-en-boyaca/11943741>, consultada el 18 de Julio de 2012, las comunidades de la provincia de Sugamuxi en el departamento de Boyacá se han sentido confundidas con las actividades de las empresas que realizan exploración en esa zona y se señala el cuestionamiento a la ausencia de licencia ambiental para las actividades sísmicas, lo cual se justifica, por parte de la empresa encargada de ello, con lo dispuesto el Decreto número 2820 de 2010 ya citado.

- Según lo referido en el portal web que refiere información de lo acaecido en Casanare <http://www.prensalibrecazanare.com/casanare/7543-rechazo-a-proyecto-de-sismica-odisea-3-d.html>, consultado el 30 de julio de 2013, las comunidades casanareñas incluidos los municipios de Aguazul, Recetor, Monterrey y Chámeza han rechazado vehementemente las operaciones de sísmica del proyecto ODISEA 3-D por considerar que se afectan las cuencas abastecedoras de agua del municipio de Tauramena, pues estas actividades se habrían estado llevando a cabo en sus zonas de reserva.

- La comunidad Wayuu del departamento de la Guajira por intermedio de la “Asociación de Autoridades Tradicionales de Jepira y las comunidades Pa’atki, Uchitu’u, Shitaipa’a, Atütüli y Cabo de la Vela”, según lo describe la página web <http://servindi.org/actualidad/83093>, consultada el 30 de julio de 2013, expresó mediante un comunicado su profunda inconformidad por el inicio de actividades de exploración sísmica y realza el contraste entre el deseo de las empresas que lo quieren emprender y su “cosmovisión”.

Los anteriores ejemplos que tienen origen en regiones tan diferentes del país como los llanos, los andes o la costa norte son evidencia de la gran inquietud que causan entre nuestras comunidades el desarrollo de actividades de exploración sísmica y demanda de este Congreso como parte integral del Estado colombiano la atención al cumplimiento de los mandatos constitucionales y legales.

#### IV. ANÁLISIS TÉCNICO

##### A) La exploración sísmica

La exploración sísmica es una actividad altamente compleja y su desarrollo técnico se encuentra definido, de acuerdo con estándares internacionales, como parte de la etapa de “exploración”, implicando una importante movilización económica y logística y la ejecución de sus tareas que pueden llegar a incluir tareas como el establecimiento de campamentos, movilización de material, almacenamiento y uso de explosivos, instalación de medidores o desarrollo de protocolos de seguridad los cuales sin duda generan o pueden generar una alteración del paisaje; estas circunstancias encajan en lo que la Ley 99 de 1993 estableció como condición para la aplicación de las medidas que en ella se determinan.

Es la exploración sísmica un método llamado de “exploración indirecta”, que junto con la magnetometría, gravimetría y geoelectrónica hacen parte de los denominados métodos geofísicos, los cuales son utilizados para conocer la conformación de las rocas y sus estructuras geológicas que se encuentran debajo de la superficie de la tierra, y que aprovechan las características físicas del terreno.

Este método consiste en la emisión de ondas de sonido que viajan a través de las diferentes capas rocosas para que luego de ser reflejadas o refractadas se registren por medio de dispositivos electrónicos llamados “geófonos”; el registro de las características de las ondas es luego interpretado por medio de modelos matemáticos a fin de producir imágenes del subsuelo, las cuales son estudiadas para establecer las posibles “trampas” con las características requeridas para la acumulación de hidrocarburos. En estos casos se utilizan explosivos de bajo poder como el llamado “sismigel” para generación de las ondas.

El anterior proceso suele desarrollarse mediante una serie de pasos los cuales permiten la generación de las ondas sísmicas y la obtención de su registro, los cuales se sintetizan como sigue:

**1. Trocha y topografía:** con ayuda de instrumentos topográficos, se lleva a cabo la apertura de los caminos necesarios que por su amplitud permitirán la circulación del personal y los equipos necesarios para la obtención de la orientación de la línea sísmica.

**2. Perforación:** sobre la línea sísmica se llevan a cabo perforaciones superficiales y de pequeño diámetro, que suelen oscilar entre tres (3) y diez (10) metros de profundidad, dentro de las cuales se ubican los explosivos con cuya detonación se generarán las ondas sísmicas de energía que habrán de registrarse.

**3. Instrumentación y tendido de cables:** se fijan al terreno los “geófonos”, que son los instrumentos o dispositivos electrónicos encargados de registrar las ondas emitidas por los generadores de energía.

**4. Cargue y disparo:** en esta etapa se lleva a cabo la introducción de la cantidad determinada del material explosivo en las perforaciones hechas y de acuerdo con un programa técnico preestablecido son detonadas a fin de que se produzcan las ondas sísmicas que habrán de registrarse.

**5. Registro:** las ondas sísmicas atraviesan las capas de rocas que hay debajo de la tierra, se devuelven hasta la superficie y llegan a los geófonos, los cuales reciben la información y la transmiten a un computador.

**6. Procesamiento:** el producto final que se obtiene de la exploración sísmica es modelo que representa las diferentes capas que hay debajo de la tierra, así como las estructuras geológicas asociadas.

El estudio de exploración sísmica no determina en sí la existencia de hidrocarburos, sino que permite visualizar aquellas condiciones geológicas que pudieren haber permitido su generación y acumulación y es por ello que es considerado como un método de “exploración indirecto”.

Aun cuando la exploración sísmica es una actividad considerada de bajo impacto y de acuerdo con lo interpretado y reglamentado por el Gobierno nacional no requeriría licencia ambiental, cuando se va a desarrollar en territorios ocupados por grupos étnicos como indígenas o afrodescendientes, es necesario que se surta un proceso de consulta previa, de acuerdo con lo establecido en el Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el cual fue ratificado por Colombia mediante la Ley 21 de 1991.

Adicional a lo anterior aquel que desarrolle estudios sísmicos tiene obligaciones como:

- Obtención de permisos de aprovechamiento de los recursos naturales (forestal, agua, vertimientos, etc.) ante la autoridad ambiental respectiva.
- Socialización con la comunidad respecto al alcance y condiciones de las actividades que se desarrollarán.
- Obtención del permiso de servidumbre y cobertura de las compensaciones a que hubiere lugar, en el evento que el proyecto atravesase propiedad privada.
- Abandonar el área intervenida dejándola en buenas condiciones técnicas, sociales y ambientales.

#### V. MODIFICACIONES PROPUESTAS

A continuación se detallan los cambios, modificaciones o ajustes propuestos al artículo 52 de la Ley 99 de 1993:

a) Se adiciona en el texto del numeral 1 el texto que profundiza la del alcance de las actividades de exploración o prospección sísmica.

b) Se actualiza de acuerdo con las normas pre-existentes el texto que otorga a la ANLA la competencia para expedir licencias ambientales.

“Artículo 52. *Competencia del Ministerio de Medio Ambiente de la Autoridad de Licencias Ambientales.* El Ministerio de Medio Ambiente La Autoridad de Licencias Ambientales (ANLA) o quien haga sus veces otorgará de manera privativa la Licencia Ambiental en los siguientes casos:

1. Ejecución de todo proyecto, obras y o actividades de exploración, explotación, transporte, conducción y depósito de hidrocarburos y construcción de refinerías, incluidos los que desarrollen cualquier técnica de prospección o exploración sísmica o geofísica, que implique la aplicación de cualquier tecnología que genere perturbación del ambiente natural.

2. Ejecución de proyectos de gran minería.

3. Construcción de presas, represas o embalses con capacidad superior a doscientos millones de metros cúbicos, y construcción de centrales generadoras de energía eléctrica que excedan de 100.000 kW de capacidad instalada, así como el tendido de las líneas de transmisión del sistema nacional de interconexión eléctrica y proyectos de exploración y uso de fuentes de energía alternativa virtualmente contaminantes.

4. Construcción o ampliación de puertos marítimos de gran calado.

5. Construcción de aeropuertos internacionales.

6. Ejecución de obras públicas de las redes vial, fluvial y ferroviaria nacionales.

7. Construcción de distritos de riego para más de 20.000 hectáreas.

8. Producción e importación de pesticidas, y de aquellas sustancias, materiales o productos sujetos a controles por virtud de tratados, convenios y protocolos internacionales.

9. Proyectos que afecten el Sistema de Parques Nacionales Naturales.

10. Proyectos que adelanten las Corporaciones Autónomas Regionales a que hace referencia el numeral 19 del artículo 31 de la presente ley.

11. Transvase de una cuenca a otra de corrientes de agua que excedan de 2 m<sup>3</sup>/segundo durante los períodos de mínimo caudal.

12. Introducción al país de parentales para la reproducción de especies foráneas de fauna y flora silvestre que puedan afectar la estabilidad de los ecosistemas o de la vida salvaje.

13. Generación de energía nuclear.

Parágrafo 1°. La facultad de otorgar licencias ambientales para la construcción de puertos se hará sin perjuicio de la competencia legal de la Superintendencia General de Puertos de otorgar concesiones portuarias. No obstante la licencia

ambiental es prerequisite para el otorgamiento de concesiones portuarias.

Parágrafo 2°. La Autoridad Nacional de Licencias Ambientales-ANLA o quien haga sus veces El Ministerio de Medio Ambiente podrá otorgará una Licencia Ambiental Global para la explotación de campos petroleros y de gas, sin perjuicio de la potestad de la autoridad ambiental para adicionar o establecer condiciones ambientales específicas requeridas en cada caso, dentro del campo de producción autorizado.

Parágrafo 3°. La autoridad ambiental podrá otorgar una licencia ambiental global para la etapa de explotación minera, sin perjuicio de la potestad de esta para adicionar o establecer condiciones ambientales específicas requeridas en cada caso dentro del área o acto del título minero”.

## VI. CONTENIDO DEL PROYECTO

El proyecto de ley está estructurado en tres (3) artículos de los cuales el primero establece las modificaciones al texto del artículo 52 de la Ley 99 de 1993, el segundo determina su consistencia con la normatividad vigente y el tercero establece su vigencia.

## VII. PROPUESTA DEL PROYECTO

En concordancia con lo expresado en la presente exposición de motivos, el presente proyecto de ley pone a consideración del legislativo, la modificación o adecuación parcial de la Ley 99 de 1993 a fin de dotarla de mayor claridad y garantizar lo expresado en los principios que ella misma establece en aras de cumplir con la responsabilidad que le ha sido entregada a esta generación en materia ambiental.

## SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (arts. 139 y ss Ley 5ª de 1992)

El día 31 del mes de julio del año 2013 se radicó en este Despacho el Proyecto de ley número 35, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por honorable Senadora *Maritza Martínez A.*

El Secretario General,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

SENADO DE LA REPÚBLICA  
SECRETARÍA GENERAL

Tramitación leyes

Bogotá, D. C., 31 de julio de 2013

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el **Proyecto de ley número 35 de 2013**, por medio de la cual se modifica el artículo 52 de la Ley 99 de 1993 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 por la honorable Senadora *Maritza Martínez Aristizábal*. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Quinta Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 31 de julio de 2013

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Quinta 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,

*Juan Fernando Cristo Bustos.*

El Secretario General del honorable Senado de la República,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

\* \* \*

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 36 DE  
2013 SENADO**

*por medio de la cual la Nación se vincula a la conmemoración y rinde homenaje público al municipio de San Juanito, departamento del Meta, con motivo de la celebración de los 100 años de su fundación.*

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1°. La Nación se vincula a la conmemoración y rinde público homenaje al municipio de San Juanito, del departamento del Meta, con motivo de la celebración de los cien (100) años de su fundación, el 17 de noviembre de dos mil trece (2013).

Artículo 2°. La Nación hace un reconocimiento a las virtudes de los habitantes de San Juanito, de-

partamento del Meta, y exalta a este municipio por su invaluable aporte al desarrollo social y económico de la región, así como por su valor histórico y la gran biodiversidad de su flora y fauna.

Artículo 3°. El Gobierno Nacional podrá, con ocasión de la promulgación de la presente ley, destinar recursos del Presupuesto General de la Nación para financiar proyectos locales de carácter social que tengan concordancia con los propósitos del Plan Nacional de Desarrollo vigente.

Artículo 4°. El Congreso de la República, el Gobierno nacional y el departamental rendirán honores en el territorio del municipio de San Juanito, del departamento del Meta, y harán presencia mediante comisiones integradas por sus miembros, en fecha que para el efecto se establezca con las autoridades locales.

Artículo 5°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

*Maritza Martínez Aristizábal,*

Senadora de la República.

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**I. Objeto del Proyecto**

Con esta iniciativa se desea que el Congreso de la República rinda un homenaje al municipio de San Juanito, del departamento del Meta, con ocasión de la conmemoración del centenario de su fundación, el 17 de noviembre de 2013.

**II. Importancia del municipio de San Juanito**

**a) Valor histórico y arqueológico**

El municipio de San Juanito hace parte de la denominada región del “Alto Guatiquía” y su fundación data del 17 de noviembre de 1913 (<http://www.sanjuanito-meta.gov.co/nuestromunicipio.shtml?apc=mtxx1-&m=f>) por el ingeniero, padre Juan Bautista Arnaud; el primer asentamiento de la población se hizo en la meseta hoy llamada “Plan de San Luis” y hacia marzo de 1915 se construyeron y se organizaron la capilla y la escuela. Con posterioridad se realizó el trazo de las calles para un nuevo asentamiento en el lugar que actualmente ocupa la población. En el proceso de exploración y colonización concurren vecinos de las poblaciones de Gachalá, Junín, Choachí, Cárquez, Ubaque y Fómez.

De acuerdo con el informe del Banco de la República número 26 de 1990, la importancia histórica del municipio de San Juanito recae en que habría formado parte del cacicazgo de Guatavita; por tanto, se dice que esa región habría estado sujeta a su control junto con los pueblos situados más allá de los farallones de Medina, en el Llano, donde probablemente tenía sujetas algunas “capitanías” Teguas; pueblos dentro de los que se encontraban lo que hoy es el municipio de San Juanito.



Así mismo, se considera que esta región donde se encuentra asentado este municipio del departamento del Meta contaba con gran importancia en este cacicazgo en la medida que el material cerámico encontrado corresponde a los tipos “Guatavita Desgrasante Gris y Desgrasante de Tiestos”. Estas cerámicas son de gran relevancia cultural para la región al corresponder a las características de la alfarería muisca.

San Juanito ha sido creado como municipio en dos ocasiones. La primera por Ordenanza 002 de 1966, no obstante debido a conflictos territoriales y administrativos fue restituido a su antigua categoría de inspección del municipio de El Calvario. El año de 1981 la Asamblea Departamental nuevamente le da la categoría de municipio por medio de la Ordenanza 032, sancionada el gobernador Fernando Suescún Caicedo y es la que en la actualidad la sustenta como ente territorio.



Panorámica del municipio de San Juanito, departamento del Meta, Colombia. Localizado al noroeste de Villavicencio, es uno de los dos municipios del departamento que se localizan en la cordillera. Foto tomada de [www.sanjuanito-meta.gov.co](http://www.sanjuanito-meta.gov.co).

#### b) Límites del municipio

El municipio de San Juanito limita por el Norte con las poblaciones de Gachalá y Claraval, por el Sur con el municipio de El Calvario, por el Oriente con los municipios de Restrepo y Medina y por el Occidente con los municipios de El Calvario y Fómeque.

#### c) Geografía

El municipio de San Juanito, junto con algunos poblados aledaños que forman parte de la región del Alto Guatiquía, se encuentra aproximadamente entre los 4° 20' y 4° 30' de latitud norte y los 73° 35' y 73° 45' de longitud oeste del meridiano de Greenwich, en la vertiente oriental de la cordillera Oriental, respaldada al Noroeste por el páramo de Chingaza, al Noreste por los farallones de Medina, al sureste por el páramo de Las Burras y al Oeste por la serranía de los órganos. Topográficamente representa un relieve de montañas pertenecientes a la cordillera Oriental. Sus montañas forman dos ramales, uno al Oriente, denominado Cordillera de los Farallones, y otro al Occidente, que constitu-

ye el sistema de Chingaza; ambos alcanzan alturas considerables, en los farallones la mayor altura es el Pico Teta de Vieja, con unos 3.600 m s. n. m., y en Chingaza el cerro del Alumbrado, con cerca de 3.900 m s. n. m. Muchos de los tramos los conforman rocas escarpadas e inaccesibles. Estos sistemas montañosos dan lugar a la formación de pequeñas planicies, como San José de la Meseta, Escuela Quebrada Blanca, San Luis, El Plan y la que sirve de asiento al sector urbano.

#### d) Ecología

San Juanito es un municipio con gran diversidad de flora (plantas medicinales, rosas, pino, eucalipto, arrayán) y fauna (venado, ovejo, conejos); cuenta con recursos de la naturaleza que lo hacen propicio como hábitat de diferentes especies animales y vegetales; el clima y la vegetación hacen de este un lugar donde se puede evidenciar la inmensa belleza de la naturaleza.

Es importante resaltar que el municipio de San Juanito hace parte de los once municipios que constituyen las 16.600 hectáreas que conforman la reserva más importante del departamento del Meta: “Parque Natural Nacional Chingaza”, la cual se constituyó como área protegida en el año 1977 y se encuentra ubicada en la cordillera Oriental.

Al visitar San Juanito, desplazándose por la vía de Fómeque, se puede apreciar parte de la reserva del Parque Natural Chingaza y en el territorio de San Juanito se puede observar el potencial que tiene el municipio para la producción de agua.

#### e) Economía

El desempeño económico del municipio contrasta con el de los demás municipios del departamento del Meta en tanto existe producción de frijol, caña panelera, sagú, mora de Castilla, lulo y maíz.

Así mismo, dentro de los sectores más prósperos del municipio se encuentra el ganadero, que cuenta con diferentes especies de vacunos, porcinos y equinos.

En cuanto al sector industrial, se trabaja con los derivados de lácteos, procesos manuales de fruta y fabricación tradicional de panela; por último, respecto al comercio se cuentan con la Asociación de Agricultores y Productores de la Ribera Alta del río Guatiquía y la Asociación de Agricultores de San Juanito.

#### F. Cultura

Para el departamento del Meta y los Llanos Orientales la reivindicación de los valores llaneros entonados en el himno departamental que cantado desde uno de sus municipios de la cordillera implica el orgullo de ver la trascendencia de su cultura y otorga un mensaje de integración en un marco de diversidad geográfica.

### III. Contenido del proyecto

El proyecto de ley está estructurado en cinco (5) artículos, de los cuales el primero se refiere al objeto de la ley; el segundo hace un reconocimiento a las virtudes del municipio de San Juanito; en el tercero establece la posibilidad de proveer de recursos por parte del Gobierno nacional a proyectos sociales del municipio; en el cuarto se determina la rendición de honores, presencia en su territorio; y el artículo quinto establece su vigencia.

### IV. Propuesta del proyecto

Teniendo en cuenta los argumentos precedentes, ponemos en consideración del honorable Congreso de la República este proyecto de ley que tiene como fin brindar homenaje a un municipio que, como el de San Juanito, en departamento del Meta, ha venido contribuyendo de forma importante a la construcción del desarrollo regional y del país.

*Maritza Martínez Aristizábal*

Senadora de la República.

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (arts. 139 y ss. Ley 5ª de 1992)

El día 31 del mes de julio del año 2013 se radicó en este Despacho el Proyecto de ley número 36, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales, por la honorable Senadora *Maritza Martínez Aristizábal*.

El Secretario General,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

SENADO DE LA REPÚBLICA

SECRETARÍA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., 31 de julio de 2009

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 36 de 2013 Senado, *por medio de la cual la Nación se vincula a la conmemoración y rinde homenaje público al municipio de San Juanito, departamento del Meta, con motivo de la celebración de los 100 años de su fundación*, me permito pasar a su Despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General, por la honorable Senadora *Maritza Martínez Aristizábal*.

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

El Secretario General,

*Gregorio Eljach Pacheco*

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 31 de julio de 2013

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Segunda 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,

*Juan Fernando Cristo Bustos*

El Secretario General del honorable Senado de la República,

*Gregorio Eljach Pacheco*

\* \* \*

### PROYECTO DE LEY NÚMERO 37 DE 2013 SENADO

*por la cual se dictan lineamientos para el uso de las motocicletas en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto dictar lineamientos generales para el uso de las motocicletas en el territorio nacional, establecer los derechos y deberes que corresponden a los conductores y usuarios de estos vehículos, y dictar otras disposiciones en materia de licencias, seguros obligatorios, revisión periódica, sanciones, tránsito y movilidad.

Artículo 2°. *De la circulación de motocicletas.* El respectivo alcalde municipal podrá restringir la circulación de motocicletas mediante acto administrativo debidamente justificado, sólo por grave alteración del orden público y exclusivamente dentro del territorio de su jurisdicción, cuando las causas de alteración del orden público están directamente relacionadas con el uso y circulación de motocicletas, soportado en estadísticas que estarán incondicionalmente a disposición de los ciudadanos que las soliciten a la autoridad que expida el acto administrativo.

Esta facultad solo podrá ser ejercida en la medida necesaria e indispensable, con miras a prevenir la comisión de infracciones penales, proteger el interés público, la seguridad nacional, el orden público, la salud y la moral públicas, o los derechos y libertades de las demás personas, y en cuanto a la restricción sea igualmente compatible con el ejercicio de los demás derechos fundamentales reconocidos por la Constitución. Por lo tanto, debe estar acorde con los criterios de necesidad, racionalidad, proporcionalidad y finalidad y sólo se podrá recurrir a ella cuando se agoten otro tipo de medidas menos lesivas para el ciudadano.

En el mencionado acto administrativo, la autoridad correspondiente deberá indicar con precisión el lapso durante el cual la medida de restricción de circulación de motocicletas se aplicará, la cual no podrá, en ningún caso, ser superior a quince (15) días calendario, con la posibilidad de extenderse hasta por dos períodos de duración máxima de 15 días calendario cada uno si, al finalizar el periodo anterior, no hubiere sido superada la situación que justificare la medida.

El acto administrativo de que trata el presente artículo y sus renovaciones, deberán contar con concepto favorable previo de la Personería y la Defensoría del Pueblo.

Se exceptúa del presente artículo lo estipulado en el parágrafo del artículo 95 de la Ley 769 de 2002.

Parágrafo 1°. Con el fin de preservar la libertad ciudadana, la movilidad, el libre acceso y la libre circulación, en ningún caso esta facultad restrictiva podrá ser aplicada de manera general para el territorio nacional.

Parágrafo 2°. Con ocasión de las actividades electorales y con el fin de facilitar el ejercicio del derecho al voto, no podrá aplicarse restricción alguna a la libre circulación de motocicletas, con o sin acompañante.

Parágrafo 3°. El procedimiento descrito en el presente artículo para limitar la circulación de las motocicletas, o de su acompañante, se aplicará, de igual forma, a todas las restricciones que las autoridades de la rama ejecutiva deseen imponer en su respectiva jurisdicción territorial. Esto incluirá la limitación a la circulación nocturna y a la venta de combustible para motocicletas.

Parágrafo 4°. Ningún parqueadero público podrá prohibir el ingreso de las motocicletas. Estas estarán sometidas a las tarifas determinadas por las autoridades competentes. El valor de estas tarifas, dado el reducido tamaño de la motocicleta, no podrá superar una tercera parte (1/3) del aplicable a los automóviles. De igual manera, los cobros por el servicio de grúa utilizados para transportar motocicletas tendrán una tarifa diferencial por su tamaño, y sujetos a la responsabilidad y cuidado de la empresa que presta servicio.

Artículo 3°. *Del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), para motocicletas.* Estarán libres de contribución a cualquier institución o fondo, las primas del SOAT sobre motocicletas hasta doscientos cincuenta centímetros cúbicos inclusive (250 c.c.) de cilindrada. En consecuencia, la prima del SOAT para estos vehículos, se fijará conforme con los principios de equidad, suficiencia y moderación, y atenderá exclusivamente al costo del riesgo que actuarialmente se determine para ellos, considerándolos con los criterios de favorabilidad frente a otros de mayor capacidad de pasajeros y cilindrada, y de justicia, frente a la imputabilidad de la responsabilidad de los vehícu-

los participantes en los accidentes de tránsito, de acuerdo con los estudios estadísticos que para tal efecto adelante la Superintendencia Financiera.

Parágrafo 1°. El conductor de motocicleta que no registrare ninguna infracción a las normas de tránsito en el año inmediatamente anterior al momento de adquirir el Seguro Obligatorio, será compensado con un descuento del diez por ciento (10%) sobre el valor del SOAT, determinado en los términos del inciso anterior. El Ministerio de Transporte reglamentará la manera de aplicar el descuento.

Parágrafo 2°. En contraprestación a lo anterior, la vigencia anual de la póliza del SOAT se dará por terminada anticipadamente, en caso de afectación de la misma, con ocasión del primer siniestro cubierto, requiriéndose la expedición de un nuevo SOAT para continuar con el amparo del vehículo.

Artículo 4°. El artículo 51 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

**Artículo 51. Revisión periódica de los vehículos.** Los vehículos automotores de servicio público, servicio escolar y de turismo, deben someterse anualmente a revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, y los de servicio diferente al servicio público cada dos años. Está revisión estará destinada a verificar:

1. El adecuado estado de la carrocería.
2. Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes acordes con la legislación vigente sobre la materia.
3. El buen funcionamiento del sistema mecánico.
4. Funcionamiento adecuado del sistema eléctrico y del conjunto óptico.
5. Eficiencia del sistema de combustión interno.
6. Elementos de seguridad.
7. Buen estado del sistema de frenos.
8. Las llantas del vehículo
9. Del funcionamiento de los sistemas y elementos de emergencia.
10. Del buen funcionamiento de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación del servicio público.

Artículo 5°. El literal D3 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

D.3. Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.

Artículo 6°. El literal D4 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

D.4. No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de "PARE" o un semáforo intermitente en rojo.

Artículo 7°. El literal D5 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

D.5. Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.

Artículo 8°. El literal D6 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

D.6. Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.

Artículo 9°. El literal D7 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

D.7. Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.

Parágrafo 1°. Para el caso de las motocicletas, la revisión técnico mecánica deberá realizarse cada dos (2) años.

Artículo 10. *Cultura ciudadana y seguridad vial*. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Salud y Protección Social, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y la Corporación Fondo de Prevención Vial o la entidad que haga sus veces, fortalecerán las políticas, planes, programas y proyectos de cultura ciudadana y seguridad vial, dirigidos a los usuarios de la vía en los términos señalados por la Ley 1503 de 2011, con el propósito de disminuir la accidentalidad y la violación a las normas de tránsito.

Parágrafo 1°. En las campañas que desarrolle la Corporación Fondo de Prevención Vial o la entidad que haga sus veces, dirigidas a los motociclistas, se hará énfasis en la utilización de prendas de seguridad con elementos reflectivos, como cascos y chalecos, tanto para el conductor como para el acompañante. Asimismo, en lo concerniente a la utilización voluntaria de protectores para codos y rodillas, con el fin de mejorar la protección del motociclista.

Parágrafo 2°. Para obtener por primera vez la licencia de conducción, además de los requisitos ya establecidos por la Ley 769 de 2002, será necesario acreditar que el aspirante haya cursado y aprobado un mínimo de cinco (5) horas de cultura ciudadana y seguridad vial. El Ministerio de Transporte reglamentará la materia.

Parágrafo 3°. La autoridad de tránsito local implementará programas de educación vial y conducción segura para motociclistas, mediante los cuales se requiera a todos los motociclistas de la ciudad que tengan una infracción o multa que realicen un examen de conocimiento y pericia de conducción segura de motocicleta, con el fin de valorar los conductores, refrendar simbólicamente las licencias y educar en la práctica a cada conductor.

Artículo 11. De la educación del motociclista. Para obtener licencia de conducción de motocicleta en cualquier categoría, se requerirá que el aspi-

rante haya recibido un certificado de Capacitación expedido por un Centro de Enseñanza, autorizado por el Ministerio de Transporte, y que, además, haya presentado y aprobado los exámenes teórico y práctico obligatorios ante la autoridad de tránsito.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte reglamentará el examen teórico- práctico de conducción que deberá aprobar quien aspire a obtener una licencia de conducción de motocicletas. En caso de que el aspirante pierda el examen teórico-práctico, a pesar de haber recibido el Certificado de Capacitación, el Centro de Enseñanza que lo hubiere otorgado, deberá repetir, sin costo alguno para el usuario, el curso de conducción, tantas veces cuantas sea necesario para que el aspirante apruebe debidamente el examen teórico-práctico.

Parágrafo 2°. La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística para la educación de motociclistas y otros conductores, corresponderá al Ministerio de Transporte. Para el efecto este establecerá los programas de auditoría necesarios.

Artículo 12. *Asociaciones de motociclistas*. El Ministerio de Transporte promoverá y fomentará la creación de asociaciones de motociclistas con función social. Entre sus principales funciones, estas asociaciones tendrán la de educar y capacitar al motociclista en seguridad vial; fomentar el deporte y generar espacios de esparcimiento.

Parágrafo: Las motocicletas que sean utilizadas exclusivamente para fines deportivos no pagarán el impuesto de rodamiento.

Artículo 13. *Del análisis de accidentalidad de motociclistas*. Para todos los efectos, el análisis de la accidentalidad, mortalidad y morbilidad de motociclistas se realizará en términos de tasas relativas por cada 100 mil vehículos. Los planes y programas que busquen la reducción de las cifras de accidentalidad, mortalidad o morbilidad de motociclistas deberán considerar las tasas como la medida por excelencia para el establecimiento de metas.

Parágrafo 1°. Los organismos de tránsito, en coordinación con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, previo al informe al RUNT, caracterizarán la accidentalidad vial, estableciendo las causas reales y determinantes que dieron lugar al accidente, agrupándolas por identidad, tales como exceso de velocidad, estado de embriaguez, estado de la vía, impericia del conductor, culpa de terceros, etc. Asimismo y una vez se produzcan los fallos correspondientes, informarán sobre qué agente fue el responsable de la generación del accidente, consolidando de esta manera estadísticas fiables sobre responsabilidad en accidentes de tránsito para la toma de decisiones públicas en materia de seguridad vial.

Artículo 14. *Contenidos de curso de formación de conductores y motociclistas.* El Ministerio de Transporte, en un término inferior a un (1) año, contado a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, dictará la reglamentación concerniente a los contenidos que deben ser impartidos obligatoriamente por todas las escuelas de conducción del país y que incluirán temáticas centradas tanto en técnicas de pilotaje como en las verdaderas situaciones de riesgo que provocan accidentes, identificadas según lo dispuesto en el artículo anterior.

Artículo 15. *Policía cívica motorizada.* El Ministerio de Defensa Nacional y la Policía Nacional crearán y reglamentarán el programa de la Policía Cívica Motorizada, como instrumento para promover la integración de la sociedad, en procura de la seguridad ciudadana y vial en el territorio nacional, siguiendo lo dispuesto en la Ley 4ª de 1991.

La Policía Cívica Motorizada estará integrada por ciudadanos motociclistas mayores de 18 años que de manera voluntaria quieran hacer parte. No portarán armas.

Las asociaciones o clubes de motociclistas podrán hacer parte de la Policía Cívica Motorizada.

Artículo 16. *Responsabilidad social empresarial.* El sector empresarial, integrará en sus operaciones comerciales de manera activa y voluntaria la responsabilidad social empresarial o corporativa. Para esto, la autoridad de tránsito local dispondrá de herramientas para el acompañamiento de las empresas en la implementación de las estrategias y planes de seguridad vial corporativo, estimulando que las áreas de talento humano o personal verifiquen periódicamente el comportamiento de los empleados en las bases de datos de infracciones de tránsito y estableciendo los procedimientos para que estén a paz y salvo y mejoren su comportamiento en la vía.

Asimismo, el Gobierno Nacional promoverá y coordinará la celebración de un pacto con los medios de comunicación cuyo objeto sea la realización de campañas orientadas a desaprobando las prácticas de riesgo y a consolidar el reconocimiento del motociclista como un actor legítimo y válido de la vía.

Artículo 17. *La motocicleta como factor de desarrollo.* El Ministerio de Transporte diseñará políticas públicas para incluir a las motocicletas en los sistemas de transporte público. Para ello, fortalecerá las asociaciones y cooperativas de motociclistas con el fin de organizar y planear el transporte público con el objeto de mejorar la movilidad y satisfacer la demanda ciudadana.

El Gobierno Nacional protegerá los derechos económicos de los transportadores de servicio público organizados legalmente, al diseñar las políticas públicas de que trata el presente artículo.

Artículo 18. *Instrumentos tecnológicos al servicio del control y vigilancia.* Cuando las Autoridades de Tránsito y Transporte empleen instru-

mentos tecnológicos tales como cámaras, alcoholímetros, radares, entre otros, para la detección de infracciones al Código Nacional de Tránsito, dichos instrumentos deberán estar certificados por el Centro Nacional de Metrología, para garantizar su adecuado funcionamiento.

Parágrafo 1°. La certificación expedida por el Centro Nacional de Metrología para cada uno de estos instrumentos deberá contener, como mínimo, el tiempo estipulado para la siguiente calibración y certificación y el número de mediciones o pruebas de cada instrumento. Sin dicha certificación la prueba se tendrá como no válida.

Artículo 19. *Infraestructura para la seguridad del motociclista.* El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, garantizará la construcción y adecuación de infraestructura vial que ayude a minimizar los riesgos de transitar en motocicleta en el territorio nacional.

Artículo 20. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación, y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### ANTECEDENTES

En el año 2012 con el Proyecto de ley número 56 el Movimiento Político MIRA se propuso reglamentar el uso de la motocicleta en todo el territorio nacional. Dada su relevancia, insistimos en proveer una normatividad acorde a las necesidades del país.

### OBJETO

La propuesta contenida en el presente proyecto de ley, tiene como objeto adoptar algunas medidas relacionadas con el tránsito de motocicletas y dotar a los Gobiernos Nacional, Departamentales y Municipales, de las herramientas jurídicas y técnicas para establecer medidas que permitan el mejoramiento de las condiciones de movilidad en el país, la protección de la vida del motociclista y la unificación de la normatividad relacionada con la motocicleta.

En los últimos 5 años, la motocicleta además de ser un medio de transporte eficiente y económico, se ha convertido en una herramienta de trabajo y en un instrumento para el mejoramiento de los ingresos de miles de colombianos que viven en ciudades grandes, intermedias y pequeñas del país. Mientras en el 2002 casi el 80% de los usuarios eran los mismos compradores, en el 2007, este porcentaje se redujo a menos del 58%. Ello sugiere que la motocicleta está siendo usada no sólo por el comprador sino por otros miembros de su familia

y también para diversos usos económicos en apoyo de actividades empresariales.

En la actualidad Colombia, además de ser el segundo país suramericano con más circulación de motocicletas, es también el segundo productor de motocicletas en el continente, después de Brasil. Al finalizar el año 2012, el parque de motocicletas en Colombia ascendía a más de 4.859.365, siendo el 52% del total de parque automotor nacional, y transportando a más de 9 millones de personas a lo largo y ancho del país, con una producción de motocicletas que alcanzó las 554.484 unidades durante 2012, duplicando la de vehículos de 4 o más ruedas. Algunos datos importantes a destacar sobre la motocicleta en el país son:

- La Producción de Motocicletas en el país ha crecido un 678% en los últimos 10 años y representa un 93% del mercado local.
- El parque automotor de motocicletas se ha multiplicado por 4,2 en los últimos 10 años pasando de 1.242.286 en 2000 a 4.972.455 unidades en 2012. Se espera que para el 2020 el parque llegue a los 7 millones.
- Más de 2.310.000 hogares colombianos tienen moto, lo que representa el 18% del total de familias nacionales.
- Hoy, 1 de cada 7 colombianos usa la motocicleta para transportarse.
- Entre 2003 y 2011 el porcentaje de hogares colombianos con motocicleta ha incrementado en un 111%.
- El 35% de los motociclistas trabaja por cuenta propia con su motocicleta.

La gran mayoría de las motocicletas en Colombia, son utilizadas por personas pertenecientes a los estratos menos favorecidos de la sociedad. De acuerdo con la encuesta de calidad de vida del DANE en 2012, el 57% de los hogares con motocicleta del país pertenecen a los estratos 3, 2 y 1, siendo el estrato 2 el de mayor representación con el 22%, quienes utilizan este vehículo para actividades de mensajería, repartición de correo y periódicos, domicilios y otros oficios de importancia para la vida diaria, actividades que les permiten a estos motociclistas garantizar el sostenimiento de sus familias. Definitivamente, la motocicleta es un instrumento de trabajo netamente popular.

No obstante, a pesar de la importancia demostrada de la motocicleta en la economía colombiana y de la existencia de un Código Nacional de Tránsito, existen normas temporales de carácter nacional y local, que no facilitan la circulación segura de este vehículo por ciudades y carreteras de Colombia y tampoco resuelven los problemas de movilidad, seguridad y orden público. Por el contrario, desmejoran la calidad de vida de miles de colombianos, que dependen directamente de la motocicleta para su subsistencia.

En el tema de competencias y unificación de normas, existen grandes vacíos. Este proyecto de ley, por lo tanto, busca solucionar tales vacíos, estableciendo reglas de juego claras para la movilidad de este vehículo en el país.

En el campo internacional, la motocicleta es un vehículo especialmente popular en países Asiáticos de diferentes características y, por otro lado, es considerado como un vehículo idóneo para la movilidad urbana por los gobiernos de Madrid, Barcelona y Londres, entre otros.

La motocicleta ha generado interesantes contrastes que ratifican su importancia en las dinámicas sociales y económicas de los países. Indonesia, por ejemplo, caracterizada por su pobre infraestructura y alta población rural, apoya ampliamente el desarrollo de la motocicleta como vehículo de transporte popular. Como resultado, Indonesia posee un mercado de casi 2 millones de motocicletas al año, y más de 10 millones de las mismas, en permanente circulación por todos sus confines.

Por su parte, Taiwán, país altamente desarrollado y con una excelente infraestructura vial, posee una motocicleta por cada 2 habitantes. En Taiwán, la motocicleta es el vehículo popular por excelencia para desplazarse en las ciudades, y es utilizado en iguales proporciones tanto por hombres como por mujeres.

Gráfico 1. Comercialización de motocicletas por cada 1000 habitantes en 2009



Fuente: ventas de motocicletas mundiales: Honda (2010), ventas de motocicletas en Colombia: ANDI, datos de población mundial: Fondo Monetario Internacional

Al analizarse la comercialización de motocicletas por cada 1000 habitantes. De acuerdo al gráfico 1, se encuentra que Vietnam presentó el mayor indicador de ventas de motocicletas por cada 1.000 habitantes, ascendiendo a 30,8, luego se encuentran: Indonesia (25,4), Tailandia (24,17), Malasia (19,10), Argentina (18,44) y China (14,37). Colombia, por su parte, figura con 6,72 motocicletas/1.000 habitantes. A partir de lo anterior, se concluye que en la actualidad Asia y Latinoamérica son las regiones con la mayor masificación de este tipo de vehículo.

Asimismo, conviene mencionar que en Madrid (España), el Alcalde de la ciudad estableció una política, coordinada con el Concejo, para el mejoramiento de la movilidad de los ciudadanos, y declaró la capital española como una “ciudad amiga de la moto”. El Ayuntamiento colaboró con esta política al permitir la creación de más de 300 parqueaderos gratuitos para motocicletas en el cen-

tro de Madrid, todo lo cual, unido a otras medidas favorables para el tránsito ordenado de estos y otro vehículo, permitió el mejoramiento en la movilidad y descongestión del tráfico, en más de un 30%<sup>1</sup>.

Con fundamento en lo anterior, se requiere el compromiso de todos los estamentos públicos y privados para generar acciones preventivas y correctivas que apunten al mejoramiento de la movilidad en motocicleta en el país, dada la importancia que este vehículo ha tomado en los últimos años.

### CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley cuenta con 20 artículos:

El primero, define el objeto de la propuesta.

En segundo lugar, se busca establecer las herramientas jurídicas para que los organismos de tránsito locales y regionales puedan diseñar e implementar medidas para la circulación de motocicletas y sus acompañantes, sin que esto llegue a significar perjuicios a la comunidad y evitando así desmanes como los que se presentan cada que se expide una norma con este objetivo.

El tercero está enfocado en la educación del conductor de motocicleta a través de una estrategia fundamental: la obligatoriedad de un examen de aptitud para conducir motocicleta, sumada a las demás reglamentaciones relacionadas con los centros de enseñanza automovilística y el cambio de los requisitos para la expedición de licencias.

En cuarto lugar, se busca establecer mejoras en las condiciones de aseguramiento de los usuarios de los vehículos tipo motocicleta, pertenecientes en su gran mayoría a las clases menos favorecidas.

Y el último aspecto, está enfocado hacia la creación de una cultura para la seguridad vial, sometiéndolo a los infractores a cursos sobre las normas de tránsito.

El artículo 2° del proyecto, establece las herramientas jurídicas para que los organismos de tránsito puedan tomar medidas acertadas, concretas y equitativas, en materia de circulación de motocicletas.

En los últimos años, alcaldías de importantes ciudades de Colombia, se han extralimitado en las prohibiciones decretadas en contra de los motociclistas, lesionando de manera severa su derecho a la libre movilidad y afectando gravemente las economías de estos municipios, los cuales dependen especialmente para el comercio, de las motocicletas.

El derecho al trabajo también ha sido vulnerado, puesto que para más de un 60% de los motociclistas en el país, su vehículo constituye la herramienta básica para devengar su sustento, por ejemplo, domiciliarios, repartidores de correo, mensajeros

de empresas, prestadores de servicios a domicilio tales como plomeros, electricistas, etc.

La expedición del Decreto 2961 de 2006, agravó esta situación de manera significativa, porque sirve de apoyo a otras medidas que perjudican y discriminan al motociclista tradicional, que nada tienen que ver con el transporte de acompañantes en motocicleta. En la actualidad, existen en Colombia más de 76 decretos municipales que restringen, de manera injusta, la libre circulación de motocicletas con parrillero en diferentes ciudades del país.

Basta con examinar algunos casos para entender el impacto negativo de este tipo de medidas:

**Barranquilla.** En los últimos años, la Alcaldía ha expedido más de 7 decretos que restringen el uso de la motocicleta, lo cual ha perjudicado gravemente a quienes la utilizan como medio de transporte y, más grave aún, a quienes la usan como herramienta de trabajo. Mensajeros, domiciliarios y repartidores, han sufrido las consecuencias, muchos de ellos quedando sin empleo. Los negocios que repartían sus mercancías a domicilio, tales como farmacias y restaurantes, han sufrido reducciones en las ventas de hasta un 50%. Incluso las compañías de correo expreso como Deprisa, han enviado comunicados oficiales a sus clientes disculpándose por posibles demoras en la entrega de mensajes y paquetes, debido a la imposibilidad de transitar en motocicleta por diversas zonas de la ciudad.

**Cartagena.** Los estudios más recientes sobre esta ciudad, hablan de 80.000 motociclistas que circulan por el casco urbano, de los cuales, más del 70% corresponde a motociclistas particulares. Al igual que en otras ciudades de la costa, estos han sido los más afectados con las restricciones impuestas. Las medidas hasta el día de hoy instauradas, han afectado al comercio formal de la zona céntrica, importante generador de empleo en la ciudad, y a los servicios de mensajería, etc. Téngase en cuenta, además, que en Cartagena hay barrios enteros a los cuales no tiene acceso ningún vehículo distinto de la motocicleta. Adicionalmente, la población en general se ha visto afectada en su movilidad debido a las restricciones a la motocicleta, con el agravante de que se ha cercenado, en buena parte, la ya de por sí escasa estructura vial, debido a la construcción del sistema de transporte masivo Transcaribe.

**Montería.** Según el Fondo de Prevención Vial, en la ciudad de Montería había 60.741 motocicletas en 2012, de las cuales el 68% correspondía a particulares. Sin embargo, la Alcaldía ha hecho caso omiso de esta realidad al emitir diferentes decretos, fundamentado en el Decreto 2961 de 2006 del Gobierno Nacional, para restringir gravemente la circulación de la totalidad de los motociclistas de la ciudad. Este decreto afectó la movilidad de aproximadamente 10.000 familias de los estratos más bajos y con más necesidades.

<sup>1</sup> <http://www.madridmovilidad.es/motos/>

No es justo que la gran mayoría de los motociclistas del país se vean afectados por medidas arbitrarias diseñadas para impedir la libre circulación de un medio de transporte popular. Cuando se dice que las medidas son arbitrarias, se refiere a que, para citar como un sólo ejemplo, el ejecutivo no puede prohibir la circulación de motocicletas con acompañante porque es este un derecho que adquirieron al comprar su vehículo, que desde su diseño ha sido concebido para transportar dos personas, derecho este que está incluido en el precio del vehículo y que ha sido refrendado por la Ley 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito, que en su artículo 2° define la motocicleta como “Vehículo automotor de dos ruedas en línea, con capacidad para el conductor y un acompañante” y en su artículo 96, estatuye que los motociclistas “Podrán llevar un acompañante en su vehículo,...”. Como consecuencia obligada de lo anteriormente dicho, este derecho se reafirma en las licencias de conducción, en las cuales consta que la capacidad de la motocicleta es de dos personas.

Téngase también en cuenta que esta prohibición de transportar una persona distinta al conductor, constituye por sí una flagrante violación del artículo 58 de la Constitución Política, que consagra la inviolabilidad de los derechos adquiridos. Por lo tanto, este proyecto establece las herramientas y motivaciones claras a los gobernantes municipales para la restricción de circulación de motocicletas en su jurisdicción.

Además, estas restricciones atentan flagrantemente contra los siguientes derechos constitucionales:

**Derecho a la igualdad.** Dice el artículo 13 de la Constitución Nacional: “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...”.

Es claro que medidas que imponen con frecuencia los decretos de Gobernadores y Alcaldes contra los motociclistas, violan flagrantemente el Derecho a la Igualdad, porque a ninguna autoridad se le ha ocurrido hasta ahora aplicar medidas similares para los vehículos de 4 o más ruedas, tales como automóviles, buses, busetas, etc., cuyos acompañantes son ciudadanos colombianos, de igual categoría y que merecen igual respeto y consideración que los acompañantes de motocicletas ¿Por qué habrá de tratarse a los usuarios de las motocicletas como de rango inferior a los de los demás vehículos? ¿Es que son estos menos confiables, menos honestos que, digamos, los conductores y pasajeros de automóviles y buses? ¿Por qué se discrimina en tal forma contra los motociclistas y sus acompañantes?

**Artículo 29. Presunción de inocencia.** Predica este artículo, entre otras cosas, que “... Toda persona se presume inocente mientras no se le haya declarado judicialmente culpable”. Los decretos que

prohíben el uso de la motocicleta con un acompañante, presumen, de manera totalmente gratuita e injustificada, que esos ciudadanos tienen una propensión a delinquir o son, en realidad, delincuentes avezados, con lo cual se viola abiertamente la presunción de inocencia amparada por el artículo 29 de nuestra Carta Magna.

**Artículo 11. Derecho a la vida.** Comoquiera que este derecho está íntimamente ligado al derecho al trabajo, si se le priva al ciudadano de su forma de ganarse el sustento, se le priva también, a él y a su familia, de la capacidad de alimentarse y de acceder a servicios esenciales de salud, sin lo cual esa unidad familiar ve seriamente amenazada su supervivencia. Las medidas que se han tomado en contra de los motociclistas, y que bien pueden repetirse en el futuro de no aprobarse el proyecto de ley que se presenta, vulneran, entonces, el derecho de quien depende de su motocicleta para trabajar y, de contera, violan flagrantemente su derecho y el de su familia a una vida digna.

¿Por qué se dice que las medidas sub examine violan el derecho a la vida? Porque muchas personas dependen de su vehículo para ganarse el sustento, esto es, su vida y la de su familia. ¿Por qué? Porque deben llevar a su trabajo, unas veces uno, otras otro, otras más un tercero, o un cuarto, o cualquier cantidad de personas que les colaboren en su trabajo. Pongamos por caso un pequeño empresario dedicado a reparaciones caseras: a veces tendrá que llevar consigo un ayudante plomero; en ocasiones un electricista, otras veces a un albañil, o un conector de computadores, o un ayudante carpintero, etc.

Y los jóvenes que están siempre a la espera de un trabajo ocasional, y que unas veces son seleccionados, otras no, no podrán acceder a su magra fuente de ingresos si su ocasional empleador resulta ser un motociclista, porque no los podrán transportar al lugar donde van a ejecutar su trabajo conjuntamente con su empleador, que en este caso será el motociclista.

**Artículo 25, C.N. Derecho al trabajo.** Este derecho fundamental, uno de los más importantes que aquí se invocan, resulta también violado, precisamente por las mismas razones que se acaban de expresar en los párrafos anteriores, donde se explica la necesidad que tienen gran número de acompañantes de motocicletas de transportarse así para acceder a sus lugares de trabajo.

**Artículo 21, C.N. Derecho a la honra.** Esa clase de medidas conculca igualmente el derecho a la honra, porque con ellas se da la impresión de que tanto los motociclistas como sus acompañantes, (los primeros, al menos, como cómplices) son criminales a quienes se debe sacar de circulación para que no puedan continuar cometiendo sus fechorías.

Esto, por supuesto, viola el derecho a la honra, porque se considera de antemano y sin fundamen-



to alguno que se trata de personas deshonestas, cuya única finalidad es utilizar el vehículo para la comisión de sus crímenes.

**Derecho a la libre circulación.** El artículo 24 C.N. consagra el derecho de libre circulación para todos los colombianos. No obstante, ahora se acostumbra expedir normas que buscan cercenar ese derecho constitucional.

En relación con este derecho, es importante hacer referencia al artículo 13 de la Declaración Universal de Derechos Humanos: “Toda persona tiene derecho a circular libremente en el territorio del Estado”.

Así mismo, este derecho está consagrado en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, ratificado mediante Ley 74 de 1968, artículo 12: “Toda persona que se halle legítimamente en el territorio de un Estado tendrá derecho a circular libremente por el”.

En este mismo sentido, se manifestó la Corte Constitucional en Sentencia de unificación SU-257 de 1997, Expediente T-112103, con ponencia del honorable Magistrado, doctor José Gregorio Hernández Galindo. En esta providencia, la Corte expresó:

“Dicho de otra manera, la libertad en cuestión, según los términos del artículo 24 de la Carta, consiste en el derecho que tienen todos los colombianos de circular libremente por el territorio nacional, de entrar y salir de él, y de permanecer y residenciarse en Colombia, pero, como resulta del mismo texto normativo y de la jurisprudencia mencionada, ese calificativo de fundamental, dado a la indicada expresión de la libertad personal, no equivale al de una prerrogativa incondicional, pues el **legislador** ha sido autorizado expresamente para establecer limitaciones a su ejercicio, buscando conciliarla con otros derechos o con los principios rectores de todo el sistema. Ello, claro está, sin que tales restricciones supongan la supresión o el desvanecimiento del derecho fundamental, pues se entiende que no pueden desconocer su núcleo esencial. Es decir, el legislador no goza de la discrecionalidad suficiente como para llegar al punto de hacer impracticable, a través de las medidas que adopte, el ejercicio de tal libertad en su sustrato mínimo e inviolable”. (Negrillas fuera de texto, para resaltar que es el legislador y no el ejecutivo, el que puede expedir medidas que afecten el derecho a la libre circulación).

**Artículo 16. Derecho al libre desarrollo de la personalidad.** Así mismo, hay un derecho fundamental también vulnerado que es el “libre desarrollo de la personalidad”, que comprende el derecho legítimo del individuo a elegir su medio, forma y lugar de locomoción, siempre y cuando exista norma que lo permita. Esto en cuanto a que la libertad se convierte en un compromiso de elección.

La motivación principal, entonces, se puede resumir en la siguiente frase de los alcaldes del país,

reiterada en diversas ocasiones a través de comunicados de la Federación Colombiana de Municipios: “es necesario reconocer que en la mayoría de los municipios por lo retirado de algunos sitios veredales, destino final de los pasajeros o el difícil acceso en las vías, los vehículos formalizados se les imposibilita su ingreso como también en ocasiones se niegan a mover sus vehículos por carencia suficiente de pasajeros; quedando como única alternativa el servicio de motocicleta”. Además, comentan, en la relación a las restricciones a las motocicletas “Los Municipios y sus comunidades serán los afectados directos, como se han venido presentando en ciudades de la costa”.

**Derecho al voto.** Hay asuntos que siguen siendo fundamentales para abordar desde el Gobierno Nacional, como la discriminación que tienen que afrontar los motociclistas y sus acompañantes en los días de las elecciones: el derecho al voto es un derecho fundamental de todos los ciudadanos, por lo que en estos eventos no debe restringirse la circulación de parrilleros o motocicletas.

El artículo 3° del proyecto, busca eliminar cualquier contribución que se quiera imponer a los motociclistas, sobre las primas que pagan por la adquisición del SOAT para motocicletas de hasta 250 cc.

Ya el Congreso de la República, al expedir la Ley 795 en el año 2003, había declarado libre de contribución a fondos, las primas que pagan los motociclistas (en el parágrafo 1° del artículo 44) por concepto del SOAT, debido a la pesada carga impositiva que ellas representan para las clases menos favorecidas y a su regresividad tributaria.

Este parágrafo reflejaba la voluntad del legislador de favorecer a las clases menos pudientes de la sociedad colombiana, cuyos integrantes son los principales usuarios de las motocicletas. Sin embargo, fue declarado inexecutable, por simples requisitos de forma. Por lo tanto, se hace necesario nuevamente, expresar la voluntad del legislador en este sentido.

Ahora bien, de acuerdo con la normatividad vigente, las primas que paga el propietario de un vehículo asegurado en Colombia se destinan de la siguiente manera: 46.7% para el Fondo de Solidaridad y Garantías (Fosyga), 2% para el Fondo de Prevención Vial y el 51.3% restante, para las aseguradoras. Es decir, por cada \$150 que paga el usuario, \$70,05 son para el Fosyga, \$3 para el Fondo de Prevención Vial y sólo ¡\$76,95! para las aseguradoras que son, en última instancia, las que pagan los siniestros.

Según las tarifas actuales del SOAT (a 2013), el automóvil familiar más vendido en Colombia<sup>2</sup> paga una tarifa de \$222.000, mientras que la mo-

<sup>2</sup> De acuerdo con la revista [www.motor.com.co](http://www.motor.com.co) es Chevrolet Spark GT, 1200 cc.

motocicleta del segmento más vendido en Colombia<sup>3</sup> paga una tarifa de \$245.000. Esto significa una diferencia de un 10% más para las motocicletas. Es claro, entonces, que no existe una correspondencia de relación de proporción entre la tarifa comercial del SOAT y el valor del vehículo.

Así las cosas, el conductor del automóvil está pagando por el SOAT solo el 0,84% del valor comercial del vehículo, mientras que la motocicleta paga más del 8,8% de su valor comercial. Es decir, en Colombia, el SOAT tiene un mayor valor proporcional al valor del vehículo para las personas de escasos recursos (principales usuarios de motocicletas), que para las clases más pudientes, principales usuarios de los automóviles. Esto llevaría a pensar que el SOAT, desde una óptica económica de redistribución de ingresos, no viene cumpliendo con ese objetivo social, ya que son las personas de menor poder adquisitivo y menores ingresos las que están cancelando tarifas superiores, muy por encima a las establecidas para los automóviles familiares, los cuales, a su vez, causan una mayor severidad en los accidentes.

Por lo tanto se requiere, como compensación para las clases menos favorecidas, mantener libres de contribución a estos Fondos, las primas del SOAT de motocicletas de hasta 250 c.c.

Los artículos 4°, 5°, 6°, 7°, 8° y 9°, se restringen a modificar algunos contenidos de los artículos 51 y 131 de la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito, así:

Respecto del artículo 51 de la Ley 769 de 2002, se incluye a las motocicletas dentro del conjunto de vehículos automotores de servicio particular. Busca retomar la legislación anterior por considerar que la revisión técnico-mecánica debe realizarse cada dos años y no anualmente. Este aspecto está sustentado en los estudios socioeconómicos de los usuarios de las motos.

Respecto del artículo 51 de la Ley 769 de 2002, considerando a las motocicletas vehículos automotores y con el objeto de salvaguardar el principio de igualdad, se retoma la legislación anterior que establecía la revisión tecnomecánica cada dos años.

Finalmente, respecto del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, se agrega la expresión “de pasajeros”, porque los “carros de bestia” sí deberían estar capacitados para transportar carga y en sus apartes D3, D4, D5, D6 y D7, suprime la expresión “*En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito*”, incluida en cada uno de los aparte señalados, dado que configura una violación al principio de igualdad.

El artículo 10 contempla en fortalecimiento de la formación de cultura y seguridad vial, teniendo en cuenta los avances importantes derivados de la entrada en vigencia de la Ley 1503 de 2011.

El artículo 11 fortalece los requisitos para la conducción de motocicleta.

El artículo 12 ordena el fomento de la asociatividad entre los motociclistas.

El artículo 13 establece la unificación de la medición de la siniestralidad vial, ajustada a la metodología empleada a escala internacional.

El artículo 14 ordena la reglamentación de los cursos de formación de conductores, incluyendo nuevas temáticas centradas tanto en técnicas de pilotaje como en las verdaderas situaciones de riesgo que provocan accidentes.

El artículo 15 crea la policía cívica motorizada.

El artículo 16 establece la implementación de acciones de seguridad vial en el marco de la responsabilidad social empresarial.

El artículo 17 ordena al Ministerio de Transporte diseñar políticas públicas para incluir la motocicleta en los servicios de transportes de pasajeros.

El artículo 18 busca la calibración y certificación de instrumentos para la detección de infracciones de tránsito.

El artículo 19 busca que el Estado colombiano adecue y construya la infraestructura vial pensando en la seguridad del motociclista como por ejemplo la utilización de pinturas antideslizantes y barreras que permitan que el motociclista no salga de la vía al sufrir un accidente pero que no lo mutilen o le causen mayores lesiones, y el 20 define la vigencia.

## MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

Con la legislación vigente se pueden ver vulnerados derechos y principios fundamentales de nuestra Carta Política, y que afectan directamente un grupo de colombianos que se sienten discriminados y tratados por la ley de una manera desigual. Aquí enunciamos algunos de ellos:

Señala el Preámbulo de nuestra Constitución que:

*“El pueblo de Colombia, en ejercicio de su poder soberano, representado por sus delegatarios a la Asamblea Nacional Constituyente, invocando la protección de Dios, y con el fin de fortalecer la unidad de la Nación y asegurar a sus integrantes la vida, la convivencia, el trabajo, la justicia, la igualdad, el conocimiento, la libertad y la paz, dentro de un marco jurídico, democrático y participativo que garantice un orden político, económico y social justo, y comprometido a impulsar la integración de la comunidad latinoamericana, decreta, sanciona y promulga”:* (Subrayado fuera de texto).

<sup>3</sup> De acuerdo con cifras del RUNT, motocicleta Baja Bocer CT 100 cc.

A su vez, el artículo 2° de la Constitución, destaca 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; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo...”* (Subrayado fuera de texto).

Los apartes señalados indican que la seguridad jurídica hace parte de los principios consagrados en nuestra Constitución, y *“se traduce en la confianza por la estabilidad de las normas, de tal manera que la actividad humana se pueda planificar con arreglo a la ley vigente”*.<sup>4[5][5]</sup>

Finalmente, el artículo 13 de la Constitución Política, sobre el Principio de Igualdad, señala en su inciso segundo:

*“El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados”*.

Ahora bien, en desarrollo de este principio aplicado al tratamiento concedido a ciclistas y a motociclistas, la Corte Constitucional, en Sentencia C-018 de 2004, Magistrado Ponente el Dr. Manuel José Cepeda Espinosa, señaló:

*“6.2. En primer lugar, es preciso advertir que la cuestión acerca de si los ciclistas y los motociclistas debe ser regulados conjuntamente o no, es un falso dilema. Las bicicletas no son en sí, de forma definitiva y esencial, iguales o diferentes a las motocicletas. Dependiendo del contexto de la regulación y el sentido de la misma serán comparables o no. Si se compara a los peatones con quienes usan vehículos, ciclistas y motociclistas quedarán juntos; si se distingue a los vehículos con motor de los que no lo tienen, quedarán separados; si se clasifican los vehículos entre los de gran tamaño y los pequeños, quedan juntos. Dependiendo del propósito que tenga el legislador al regular un tema, habrá de definir cuáles son los criterios que empleará para clasificar y organizarlo.*

*Así pues, no es posible evaluar, en abstracto, la constitucionalidad de una medida por haber dado el mismo tratamiento a los ciclistas y a los motociclistas. Es necesario definir respecto de qué se les trata igual o diferente y por qué”*. (Subrayado fuera de texto).

Como es claro, el Código Nacional de Tránsito definió en su artículo 131 una serie de conductas cuya comisión se constituyen en infracciones, al tiempo que estableció la sanción para cada una,

en términos pecuniarios para la gran mayoría de estas.

Las categorías definidas en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, separan en dos grandes grupos a los destinatarios de estas sanciones: en uno de ellos, se encuentran los conductores de vehículos no automotores o de tracción animal (Categoría A) y, en un segundo grupo, los conductores de vehículos automotores (Categorías B, C, D, y E).

En este último grupo, el legislador incluyó a todos los vehículos automotores, bien tengan el carácter de particulares, de transporte público, o de transporte de carga y también motocicletas, estableciendo de este modo un trato igual para todos, tomando en cuenta su carácter común de automotores.

En este sentido, no cabe dentro del trato de igualdad que los apartes referenciados establezcan sanciones diferentes y más severas para las motocicletas, cuando estas hacen parte del conjunto de automotores.

Adicionalmente tales sanciones más gravosas están definidas para circunstancias que igual pueden cometer las motocicletas o cualquier otro tipo de vehículo automotor, como son:

*D.3 Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril.*

*D.4 No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de ¡“PARE” o un semáforo intermitente en rojo.*

*D.5 Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados.*

*D.6 Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique.*

*D.7 Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas.*

*En cuanto a la inmovilización de los vehículos, en la misma jurisprudencia, el Alto Tribunal señaló:*

*“2.4. La inmovilización es una medida administrativa de carácter sancionatorio, complementaria a la multa, que se impone en los eventos que la autoridad no puede permitir que el vehículo sancionado continúe circulando.*

*“Por ejemplo, cuando un conductor realiza un giro prohibido, responde únicamente con el pago de una multa. Pero cuando la infracción consiste en no cumplir con alguno de los requisitos legales existentes para que el vehículo pueda circular o para que el conductor pueda manejar, la multa es una medida que ofrece una sanción insuficiente. Si la autoridad competente no inmoviliza el vehículo luego de imponer la multa y le permite al conduc-*

4 [5][5] La seguridad jurídica en el derecho tributario colombiano. Juan Rafael Bravo Arteaga, miembro de la Academia Colombiana de Jurisprudencia.

tor continuar su camino, estaría autorizándolo a seguir cometiendo el comportamiento por el cual lo sancionó.

“2.5. La relación inescindible que existe entre el incumplimiento de alguno de los requisitos para poder circular y la sanción de inmovilización se muestra evidente en las normas. La ley exige que exista efectivamente un impedimento para poder circular; como condición para imponer la sanción de inmovilización a un vehículo. Además se trata de una sanción que persiste hasta el momento en que se subsane el impedimento para poder circular. Si la falencia puede corregirse en el lugar en que fue inmovilizado el vehículo, entonces este no será conducido a otro lugar”. (Subrayado fuera de texto).

En este sentido, es claro que las circunstancias señaladas no implican el incumplimiento de requisitos legales existentes para circular o para que el conductor de la motocicleta pueda continuar conduciendo y, por tanto, puede responder únicamente con el pago de la multa. Si así fuera, entonces la sanción de la inmovilización debería imponerse también a todos los demás vehículos automotores, objetivo que está lejos de ser una intención del legislador.

De igual manera, lo dispuesto en el artículo 51 de la Ley 769 de 2002 diferencia dos (2) grandes grupos de vehículos automotores, al señalar períodos distintos y específicos para la revisión técnica-mecánica de los vehículos de servicio particular. Entonces se quebranta el tratamiento de igualdad al imponer, respecto de la revisión periódica de los vehículos, un tratamiento diferente a las motocicletas cuando estas hacen parte del conjunto de automotores, por lo que deben recibir el mismo tratamiento.

Ahora bien, análisis similar debe aplicarse al aparte A12 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, que reúne en un mismo conjunto a todos los vehículos no automotores. En este caso, procede la supresión del texto referido por cuanto la infracción y la sanción aplicable y respetuosa del derecho a la igualdad ya estaba prevista en el artículo 26 de la Ley 769 de

2002.

De igual forma, es conocida la posición de Ministerio de Transporte que ha reiterado en la Resolución número 17777 del 8 de noviembre de 2002 que manifiesta:

(...)

“3. Bajo ninguna circunstancia será condición para la entrega de vehículos inmovilizados, el pago del valor de la multa señalada para la infracción”.

Esto permite concluir que la medida ha sido considerada desproporcionada hasta por el Ministerio de Transporte.

Por otro lado, este vehículo genera alrededor de 1.5 millones de empleos, directos e indirectos,

repartidos así: ensambladoras 6 mil empleos, proveedores de partes locales 3 mil empleos, distribuidores 12 mil empleos, talleres 32 mil empleos, repuesteros 12 mil empleos, importadores cerca de 2 mil empleos, mototaxismo 450 mil empleos y mensajería o domicilios 720 mil empleos. De esta manera, tomando un promedio de 3 personas por familia, podría afirmarse que la motocicleta apoya la subsistencia de más de 4.5 millones de colombianos.

#### **Accidentalidad de motos, hasta ahora, una interpretación errónea y sistemática**

Si bien mucho se ha hablado sobre el incremento en la accidentalidad de las motocicletas en el país, la realidad de las cifras, con base en las estadísticas del Instituto Nacional de Medicina Legal, es otra. Mientras en 1998 las cifras de muertos y heridos por cada 100 mil motocicletas eran de 186 y 1590 respectivamente, a 2011, estas se habían reducido a 58 y 465, es decir, un 68.9% y un 70.8% menos, en cada caso, llegando a representar hoy las tasas de muertes y heridos en moto más bajas de la última década.

Las cifras demuestran claramente que los aumentos recientes en muertes y accidentalidad de las motocicletas, en cifras absolutas, se deben al crecimiento inusitado en el parque de las mismas y no a un incremento en la irresponsabilidad y mal manejo por parte de sus conductores (ver Gráfica 1). No obstante, algunas entidades hacen referencia a la accidentalidad en cifras absolutas, es decir, independientes del tamaño del parque de motocicletas, con lo que reflejan en los medios de comunicación una información incompleta, que perjudica la percepción del sector y a sus usuarios.

Gráfica 1. Comportamiento de las tasas de muertes y heridos por cada 100 mil motocicletas. Colombia, 1998-2011.



Ahora bien, frente al tema de las causas y su responsabilidad, la mayor parte de los accidentes de motociclistas, de acuerdo con cifras del Instituto Nacional de Medicina Legal, se dan por un choque con un automóvil o camioneta, donde la responsabilidad, generalmente, no se puede atribuir al motociclista. Por ejemplo, en un estudio realizado en 2006 en la ciudad de Medellín por la Secretaría de Transporte y Tránsito, una de las ciudades de Colombia con mayor número de accidentes de motocicletas, demostró que fueron los

conductores de otros vehículos los responsables en más del 73% de dichos accidentes. Esta cifra no es descabellada, por el contrario, tal como sucede en este caso, en estudios similares en España, según la RACC (Real Automóvil Club de Cataluña), el 67% de los accidentes de motocicleta fueron causados por imprudencia del conductor del automóvil, más no del motociclista.

Los guarismos anteriores muestran claramente que la responsabilidad en las cifras de motociclistas heridos y muertos en accidentes de tránsito en Colombia no está en cabeza de estos en las proporciones que se pretenden mostrar. Su accidentalidad no presenta índices tan elevados como, por error, algunas entidades los interpretan. Por el contrario, los motociclistas, luego de los ciclistas y peatones, son los actores viales más vulnerables y que más víctimas soportan y por lo tanto, deben ser protegidos, y no, desestimulados.

#### ***Las motocicletas: superando la congestión***

Las motocicletas representan una importante economía en tiempo, costos y eficiencia para sus usuarios. En promedio, y según estudios de la asociación JAMA (Japanese Automobile Manufacturing Association y corroborados en Colombia por la revista *Publimotos*), una motocicleta se desplaza 2 veces más rápido que un automóvil en condiciones urbanas. Más, incluso, comparado con el transporte público, donde se deben considerar los tiempos muertos de ida y regreso, tales como:

1. Caminar de la casa al paradero del bus.
2. Esperar el paso del mismo.
3. Paradas del bus en la ruta.

4. Desplazamiento del paradero del bus al trabajo. Adicionalmente, las motos ocupan  $\frac{1}{4}$  del espacio físico de un automóvil, logrando eficiencias en el uso de las vías.

Por lo tanto, las motocicletas no son las causantes de la congestión, por el contrario desplazarse en ellas puede ahorrar al usuario, en las grandes ciudades, más de 1.5 horas de tiempo de desplazamiento al día, evitando congestiones, el cual puede dedicar a su familia, trabajo, estudio o recreación.

#### ***Una política pública dinámica, con oportunidades para el futuro***

La Organización Mundial de la Salud ha declarado estos años como la “década de la acción”, donde busca establecer políticas conjuntas con los países para la reducción de la accidentalidad. Colombia no ha sido ajeno a este llamado y, por ello, viene consolidando el Plan Nacional de Seguridad Vial, el Programa Integral de Estándares de Servicio y Seguridad Vial para el Tránsito de Motocicletas, así como los Planes Locales de Seguridad Vial, que apuntan a trabajar sobre 5 pilares estratégicos:

1. La gestión de la seguridad vial.
2. Vías de tránsito y movilidad más segura.

3. Vehículos más seguros.
4. Usuarios de vías de tránsito más seguros, y
5. Respuesta ante los accidentes.

Todos estos planes, deben ser articulados por el Congreso de la República, quien, con el presente proyecto, contribuiría de manera significativa al mejoramiento de las condiciones de movilidad de este importante actor de la vía.

#### ***Algunos de los principales problemas a los que se enfrentan los motociclistas***

Muchos han sido los inconvenientes de los motociclistas a lo largo de estos ya más de 70 años de presencia en el país. No obstante, ¿cuáles han sido los principales?

a) Ha existido una errónea interpretación de las cifras de accidentalidad.

El primer gran inconveniente de los motociclistas son las cifras de accidentalidad que, a la fecha, han sido mal manejadas por los medios de comunicación. Por ejemplo, sólo se menciona que el número de accidentes de tránsito donde se involucran motocicletas ha crecido, sin mencionar que las tasas de accidentalidad (forma adecuada de medir internacionalmente estos fenómenos) se ha reducido en más del 68%.

b) Existe una clara estigmatización de la motocicleta y su conductor (motociclista). Esto es profundizado por la mala interpretación de las cifras, la escasa participación política y económica, así como la falta de recursos para incidir directamente en la toma de decisiones locales, regionales o nacionales.

c) Una normatividad poco estudiada y discriminatoria con el motociclista.

En la actualidad, hay más de 100 municipios con alguna restricción a la movilidad de motocicletas, que afecta a más del 15% de la clase trabajadora del país, que se traslada en moto a sus sitios de trabajo.

d) Ha existido una laxitud claramente evidenciada en la expedición de las licencias de conducción, donde las escuelas de conducción son juez y parte en el modelo, y corresponsables en la escasa o nula educación vial de los conductores de motos del país.

Todos estos problemas claramente detectados, se pretenden solucionar con el presente proyecto, que se convierte no solo en un aliciente para las clases menos favorecidas sino en una herramienta fundamental para el desarrollo de este importante renglón de la economía.

#### **IMPACTO FISCAL**

En cuanto a la obligación consagrada en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, es preciso advertir que los mencionados artículos 4°, 5°, 6°, 7°, 8° y 9° no ordenan gasto adicional ni tampoco otorgan beneficios tributarios y, por otro lado, las modifi-

caciones planteadas no impiden la recaudación de los montos definidos para las infracciones al Código Nacional de Tránsito ni afectan el actual presupuesto en razón a que, sencillamente, no existían en el momento de definirlo.

En el artículo 10 del proyecto, hace referencia a un tema esencial: la educación vial. En este artículo se incluyen temas como la cultura ciudadana y la seguridad vial como también la inclusión de la cátedra obligatoria sobre seguridad vial para los establecimientos públicos y privados de educación. Si queremos disminuir las cifras sobre accidentalidad, necesitamos con urgencia educar a todos los actores de la vía.

El artículo 11 del proyecto fortalece la asociatividad entre los motociclistas con el fin de ayudar a educar, desde la sociedad civil, a los conductores de motocicleta.

El artículo 12 del proyecto busca crear la Policía Cívica Motorizada como un instrumento para fortalecer la convivencia ciudadana y no la estigmatización del motociclista.

El artículo 13 del proyecto hace referencia a la Responsabilidad Social Empresarial o Corporativa, que ha sido definida por la Comisión Europea, en su **Libro Verde: Fomentar un marco europeo para la responsabilidad social de las empresas**, publicado en 2001[1], como *“la integración voluntaria, por parte de las empresas, de las preocupaciones sociales y medioambientales en sus operaciones comerciales y sus relaciones con sus interlocutores”*... *“Ser socialmente responsable no significa cumplir plenamente las obligaciones jurídicas, sino también ir más allá de su cumplimiento invirtiendo ‘más’ en el capital humano, el entorno y las relaciones con sus interlocutores”*.

No podemos permitir que a los trabajadores que utilicen la motocicleta como medio para su trabajo, les sigan desconociendo por algunos empresarios, los derechos sobre el cubrimiento a los riesgos profesionales, como tampoco que sean sometidos al cumplimiento de entregas de domiciliar contrarreloj. Esto pone en riesgo no solo al motociclista, sino a los demás actores de la vía.

Actitudes como las descritas deben ser erradicadas voluntariamente por las empresas que utilizan a los motociclistas dentro de su actividad económica.

El artículo 14 del proyecto concibe a la motocicleta como factor de desarrollo. Por ello el Ministerio de Transporte deberá diseñar políticas públicas para incluir a las motocicletas en los sistemas masivos de transporte. Para ello fortalecerá las asociaciones y cooperativas de motociclistas con el fin de organizar y planear el transporte público con el objeto de mejorar la movilidad.

Se realiza una salvedad: el Gobierno Nacional protegerá los derechos económicos de los trans-

portadores de servicio público organizados legalmente, al diseñar las políticas públicas de que trata el presente artículo.

El artículo 15 hace referencia a los instrumentos tecnológicos utilizados para el control y vigilancia del tránsito y transporte. Cada vez más las autoridades utilizan este tipo de tecnología para desarrollar su trabajo; sin embargo, los ciudadanos desconocen si los instrumentos utilizados funcionan adecuadamente, es decir, si la cámara que mide la velocidad está midiendo la velocidad real del vehículo que se desplaza o está midiendo una velocidad mayor o menor; para ello, es necesario que exista una institución que certifique que los instrumentos utilizados produzcan resultados ciertos que garanticen los derechos de los conductores.

El Movimiento MIRA ha luchado en el Congreso de la República para sancionar penalmente a los conductores que conducen bajo los efectos del licor o bajo los efectos de sustancias psicoactivas. Sin embargo, somos conscientes de que los instrumentos con que se realizan las pruebas de alcoholemia se realizan sin un certificado de funcionamiento. Queremos actores de la vía responsables pero con las garantías para proteger sus derechos.

Siendo conscientes de la urgente necesidad de establecer una normatividad clara en materia de movilidad en motocicletas, en forma que se pueda lograr una unificación en esta materia y, además, mejorar las condiciones de vida de una gran proporción de ciudadanos colombianos a partir del mejoramiento de su movilidad, dejamos a su consideración este proyecto de ley, esperando que sea discutido y aprobado en este importante Órgano Legislativo.

Por lo anterior, ponemos a consideración del Congreso de la República el presente proyecto, esperando contar con su aprobación.

De los honorables Congresistas:



SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss. Ley 5ª de 1992)

El día 31 del mes de julio del año 2013 se radicó en este despacho el Proyecto de ley número 37 de 2013 Senado, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales, por los honorables Senadores *Manuel Virgüez*, *Carlos Baena*, *Alexandra Mpreño P.*, y honorable Representante *Gloria Stella Díaz*.

El Secretario General,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

SENADO DE LA REPÚBLICA  
SECRETARÍA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., 31 de julio de 2013

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el **Proyecto de ley número 37 de 2013 Senado**, por la cual se dictan lineamientos para el uso de las motocicletas en el territorio nacional 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 por los honorables Senadores Manuel Virgüez, Carlos Baena, Alexandra Moreno P., y honorable Representante Gloria Stella Díaz. 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,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 31 de julio de 2013

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.

Presidente del honorable Senado de la República,

*Juan Fernando Cristo Bustos.*

El Secretario General del honorable Senado de la República,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

\* \* \*

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 38 DE 2013 SENADO**

*por la cual se modifica la Ley 68 de 1993.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Modifíquese el artículo 1° de la Ley 68 de 1993, el cual quedará así:

**Artículo 1°.** *La Comisión Asesora de Relaciones Exteriores estará integrada por:*

*1. Los Expresidentes de la República elegidos por voto popular.*

*2. Un (1) miembro elegido entre los integrantes de la Comisión Segunda Constitucional del Senado, elegido por el Senado en Pleno.*

*3. Un (1) miembro elegido entre los integrantes de la Comisión Segunda Constitucional de la Cámara, elegido por la Cámara en Pleno.*

*4. Cuatro expertos en materia internacional designados por el Presidente de la República, de las listas que para estos efectos le remitan las Universidades del país que ofrezcan programas en las áreas de Relaciones Internacionales, Derecho Internacional, Comercio Exterior, Defensa y Seguridad Nacional.*

*5. Cuatro (4) ex cancilleres de la República designados por el Presidente de la República.*

Artículo 2°. Elimínese el parágrafo 2° del artículo 2° de la Ley 68 de 1993.

Artículo 3°. Modifíquese el artículo 5° de la Ley 68 de 1993, el cual quedará así:

**Artículo 5°.** *La Comisión tendrá dos tipos de reuniones: Ordinarias, como cuerpo consultivo, que serán convocadas por el Presidente de la República por lo menos una (1) vez al semestre, y las informativas, convocadas por el Ministro de Relaciones Exteriores. Estas últimas se realizarán por lo menos una vez cada tres (3) meses, siempre y cuando no haya tenido lugar una reunión ordinaria en el mismo período.*

*El Ministro de Comercio Exterior y todos los integrantes de las Comisiones Segundas Constitucionales del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, asistirán con voz a la Comisión de Relaciones Exteriores de tipo informativo convocada por el Ministro de Relaciones Exteriores.*

*Para las reuniones de carácter informativo, los miembros del Gobierno Nacional deberán preparar un informe que deberá referirse a temas y desarrollos que consideren pertinentes, entre otros, referidos a los siguientes aspectos:*

*1. Asuntos relevantes en materia de relaciones con otros países y acuerdos bilaterales.*

*2. Asuntos relevantes en materia de relaciones con entidades multilaterales del derecho internacional, sus diferentes organismos y los instrumentos y normas derivados de los mismos.*

*3. Asuntos relevantes en materia de Seguridad y Defensa Exterior de la República.*

*4. Avance en las negociaciones comerciales de tipo internacional.*

*5. Estado de las demandas y asuntos litigiosos o contenciosos que cursen o se preparen contra el Estado colombiano en los diferentes tribunales internacionales, así como lo relativo a las que prepare nuestro país o hayan sido presentadas por este.*

*6. Asuntos relevantes para el país en materia limitrofe.*

*7. Evolución en las líneas jurisprudenciales de los tribunales internacionales que puedan afectar*

*los intereses del Estado colombiano o de los colombianos en materia de derecho internacional, derecho internacional humanitario, comercio exterior y defensa exterior entre otros.*

8. *Cooperación internacional en sus diferentes modalidades.*

9. *Capacidad negociadora de Colombia en relación con los demás sujetos de Derecho Internacional.*

10. *Evaluación de costos y beneficios de los diferentes tratados internacionales, acuerdos y convenciones suscritos o en proceso de negociación por Colombia.*

11. *Evaluación sobre la carrera diplomática.*

12. *Evaluación del desempeño del cuerpo consular y diplomático.*

Artículo 4°. *Vigencia.* Esta ley rige desde la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Senadores,

*Juan Lozano Ramírez,*

Senador de la República.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En la pasada Legislatura (2012-2013) presenté y radiqué el **Proyecto de ley número 207 de 2013 Senado**, por la cual se modifica la Ley 68 de 1993. El proyecto no fue votado en la Comisión Segunda del Senado de la República, y en consecuencia se presenta nuevamente en esta oportunidad para conocimiento y trámite del Honorable Congreso de la República.

#### 1. Objeto

Este proyecto de ley busca modificar la Comisión Asesora de Relaciones Exteriores, su integración, su régimen de sesiones y lo concerniente a los asuntos de los que se debe ocupar, con el fin de hacerse eficaz y cumplir con los objetivos para los que fue creada.

#### 2. Contenido de la iniciativa

El presente proyecto de ley, además del título, se compone de cuatro (4) artículos, entre ellos el de la vigencia.

Su artículo 1° modifica el artículo 1° de la Ley 68 de 1993, que se refiere a la integración de la Comisión Asesora de Relaciones Exteriores.

El artículo 2° elimina el párrafo 2° del artículo 2° de la Ley 68 de 1993, mientras que el artículo 3° modifica el artículo 5° de la Ley 68 de 1993, el cual regula los dos tipos de reuniones que realiza la Comisión: ordinarias e informativas.

Por último, el artículo 4° consagra que esta iniciativa regirá a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

#### 3. Justificación

La Comisión Asesora de Relaciones Exteriores se ha convertido en una institución que no puede desarrollar a cabalidad sus propósitos. Es anacrónica. Así lo he dicho yo mismo en público, en privado y ante la propia Comisión. No cumple, ni puede cumplir con una verdadera función de asesoría al Presidente de la República. No recibe oportuna ni integralmente toda la información relevante para cumplir con su misión. Opera más como instancia de convalidación que consultora. Con el debido respeto por los ex presidentes, ex cancilleres, y sus miembros que obran de buena fe, en la comisión han brillado por su ausencia los verdaderos expertos en esta materia. Ni los grandes internacionalistas, ni los académicos más respetados, ni los profesionales más reconocidos en estas áreas hacen parte de la Comisión. La presencia parlamentaria es demasiado abultada en las sesiones ordinarias, y en las informativas el control político al gobierno se diluye. Tampoco refleja ni recoge la unidad de la Nación. La comisión perdió su vocación de unificar a los colombianos frente a los asuntos exteriores y ante la última crisis no logró convocar a las distintas expresiones de la vida nacional. Su diseño de talante frente-nacionalista está desbordado por la realidad. Quizás por esta misma razón tampoco son convocadas las sesiones informativas como lo manda la ley. En fin, más allá del ánimo de prestarle un buen servicio al país, que les asiste a sus miembros, la Comisión requiere un ajuste profundo.

Esta apreciación acerca de la Comisión Asesora se ha expresado de tiempo atrás en diferentes medios. Baste un ejemplo. Dijo *“El Espectador”*:

*“Hay que llamar a las cosas por su nombre: la Comisión Asesora de Relaciones Exteriores no está compuesta por expertos ni por ex funcionarios dedicados al estudio estructurado de la política exterior o de las relaciones internacionales. Con excepción de los miembros del Gobierno de turno, los de la Comisión son personalidades con algún peso político, pero sin un conocimiento especializado en el tema. La Comisión no tiene el potencial de convertirse en un cuerpo consultivo que el Presidente pueda buscar para obtener algún tipo de guía. Quienes, como nosotros mismos, reclamamos en el pasado porque el Presidente no le pedía consejos a la Comisión Asesora para formular la política exterior del país, la verdad es que le estábamos pidiendo buscar en el lugar equivocado.*

*Si la Comisión no está compuesta por técnicos especializados que puedan servir de consultores para el Gobierno, entonces, ¿cuál es realmente su función? Su objetivo, en realidad, es de carácter político: la Comisión existe para brindarle apoyo*



*al Presidente en momentos de crisis internacionales. (...)*

*La Comisión Asesora es entonces un mecanismo ambiguo cuyas funciones en materia del diseño y la construcción de la política exterior colombiana no están claras. A veces sólo termina siendo el campo de batalla entre fuerzas políticas locales que poco entienden la lógica de lo internacional. Tal vez sea el momento de comenzar a debatir si se debe mantener esta entidad en su actual forma”<sup>1</sup>.*

La reciente crisis derivada del fallo de la Corte Internacional sobre San Andrés así lo corrobora. Ante lo crudo de los hechos las palabras sobran. Una vez más, la soberanía colombiana fue puesta en entredicho a costa de nuestro territorio. La institucionalidad en materia de Relaciones Exteriores, Defensa Nacional y Seguridad Exterior de la República y Comercio Internacional urge un revólucion y debe empezar por la Comisión Asesora de Relaciones Exteriores.

#### 4. Marco Jurídico

Acerca de la Comisión Asesora de Relaciones Exteriores, la Constitución Política de Colombia por conducto de su artículo 225 establece que esta es un órgano consultivo del Presidente de la República y que su composición será regulada por la ley. En consecuencia y considerando que el Congreso de la República tiene entre sus funciones la elaboración de las leyes, sus integrantes están facultados para regular materias como a las que se refiere esta iniciativa parlamentaria de conformidad con el numeral 1 del artículo 150 y el artículo 154 de la norma superior.

De los honorables Senadores,

*Juan Lozano Ramírez,*  
Senador de la República.

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss. Ley 5ª de 1992)

El día 31 del mes de julio del año 2013 se radicó en este despacho el Proyecto de ley número 38 de 2013 Senado, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales, por el honorable Senador *Juan Lozano Ramírez*.

El Secretario General,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

SENADO DE LA REPÚBLICA

SECRETARÍA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., 31 de julio de 2013

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el **Proyecto de ley número 38 de 2013 Senado**, por la

*cual se modifica la Ley 68 de 1993*, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General por el honorable Senador Juan Lozano Ramírez. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Segunda Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 31 de julio de 2013

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

Cumplase.

Presidente del honorable Senado de la República,

*Juan Fernando Cristo Bustos.*

El Secretario General del honorable Senado de la República,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

\* \* \*

#### PROYECTO DE LEY NÚMERO 40 DE 2013 SENADO

*por medio de la cual se restablece el derecho al subsidio familiar para soldados profesionales e infantes de Marina de las Fuerzas Militares y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley, los soldados profesionales e infantes de Marina de las Fuerzas Militares casados o con unión marital de hecho vigente, tendrán derecho al reconocimiento mensual de un subsidio familiar equivalente al cuatro por ciento (4%) de su salario básico mensual más el 100% de la prima de antigüedad.

Para los efectos previstos en este artículo, los soldados profesionales e infantes de Marina deberán reportar el cambio de estado civil a partir de su inicio, al Comando de la Fuerza de conformidad con la reglamentación vigente.

Artículo 2°. El subsidio familiar de que trata el artículo anterior de la presente ley será tenido en cuenta como partida computable al momento de liquidar la asignación de retiro de los soldados profesionales e infantes de Marina.

<sup>1</sup> <http://www.elespectador.com/articulo174093-comision-asesora-de-relaciones-exteriores>

Artículo 3°. Los soldados profesionales que por su vinculación a la fuerza pública posterior al 30 de septiembre de 2009 no han recibido el monto correspondiente al subsidio familiar mensual, tendrán derecho a que se les reconozca y liquide dicho monto desde la fecha de su vinculación hasta la fecha de entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 4°. En el evento en el que ocurra el fallecimiento de un soldado profesional o infante de Marina, y este estuviere percibiendo el subsidio familiar de que trata esta ley, su cónyuge o compañera permanente, continuará gozando del beneficio, en el mismo porcentaje en el que fue reconocido por parte de la Fuerza. Igualmente, en caso de fallecimiento de la cónyuge o compañera permanente, el soldado profesional continuará percibiéndolo hasta cuando sus hijos tengan entre 18 y 25 años según la normatividad vigente.

Parágrafo. El derecho solo se mantendrá, si existen hijos o hijas que no sobrepasen la edad de dieciocho (18) años o estén haciendo estudios postsecundarios, intermedios o técnicos, situación que dará lugar a que se pague el subsidio familiar hasta la edad de veintitrés (23) años cumplidos.

Artículo 5°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

*Camilo Romero,*

Senador de la República.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Mediante Sentencia C-440-2011 la Corte Constitucional define el subsidio familiar como “una prestación social pagadera en dinero, en especie y en servicios a los trabajadores de medianos y menores ingresos, en proporción al número de personas a cargo y su objetivo fundamental consiste en el alivio de las cargas económicas que representa el sostenimiento de la familia, como núcleo básico de la sociedad”.

En la Fuerza Pública la modalidad para el otorgamiento de dicho subsidio es la pagadera en dinero, que la define la misma sentencia como “la cuota monetaria que se paga por cada persona a cargo que dé derecho a la prestación”.

Adicionalmente, en la Sentencia C-508 de 1997 la corte Constitucional señala que el subsidio familiar es “una prestación propia del régimen de seguridad social”, además de ser una prestación social legal, de carácter laboral, derivada del contrato de trabajo.

“El sistema de subsidio familiar es entonces un mecanismo de redistribución del ingreso, en especial si se atiende a que el subsidio en dinero se reconoce al trabajador en razón de su carga familiar y de unos niveles de ingreso precarios, que le impiden atender en forma satisfactoria las necesi-

dades más apremiantes en alimentación, vestuario, educación y alojamiento”, afirma la Corte.

Teniendo en cuenta lo anterior, el Gobierno nacional mediante el Decreto-ley 1794 de 2000 *por el cual se establece el régimen salarial y prestacional para el personal de soldados profesionales de las Fuerzas Militares*, establece el subsidio familiar para soldados profesionales en su artículo 11 así: a partir de la vigencia del presente decreto, el soldado profesional de las Fuerzas Militares casado o con unión marital de hecho vigente, tendrá derecho al reconocimiento mensual de un subsidio familiar equivalente al cuatro por ciento (4%) de su salario básico mensual más la prima de antigüedad. Para los efectos previstos en este artículo, el soldado profesional deberá reportar el cambio de estado civil a partir de su inicio al Comando de la Fuerza, de conformidad con la reglamentación vigente”.

Sin embargo, dicho decreto otorgó a los soldados profesionales el derecho al subsidio familiar y lo mantuvo solo hasta el 30 de septiembre de 2009, fecha en la cual el Gobierno nacional deroga el artículo 11 del Decreto-ley 1794 de 2000, mediante Decreto 3770 de 2009.

El agravante del asunto, es que en el 2004, mediante el Decreto 4433, “por medio del cual se fija el régimen pensional y de asignación de retiro de los miembros de la Fuerza Pública”, se define en el artículo 13, que el subsidio familiar no hará parte de la asignación de retiro, como si un soldado o infante de marina al pensionarse dejara de tener a cargo el sostenimiento económico de su familia o de las personas a su cargo:

Artículo 13. Partidas computables para el personal de las Fuerzas Militares. La asignación de retiro, pensión de invalidez, y de sobrevivencia, se liquidarán según corresponda en cada caso, sobre las siguientes partidas así:

#### 13.1 Oficiales y Suboficiales:

13.1.1 Sueldo básico.

13.1.2 Prima de actividad.

13.1.3 Prima de antigüedad.

13.1.4 Prima de estado mayor.

13.1.5 Prima de vuelo, en los términos establecidos en el artículo 6° del presente decreto.

13.1.6 Gastos de representación para Oficiales Generales o de Insignia.

13.1.7 Subsidio familiar en el porcentaje que se encuentre reconocido a la fecha de retiro.

13.1.8 Doceava parte de la Prima de Navidad liquidada con los últimos haberes percibidos a la fecha fiscal de retiro.

#### 13.2 Soldados Profesionales:

13.2.1 Salario mensual en los términos del inciso primero del artículo 1° del Decreto-ley 1794 de 2000.

13.2.2 Prima de antigüedad en los porcentajes previstos en el artículo 18 del presente decreto.

Como podemos observar, este decreto es altamente excluyente y no responde a los mínimos establecidos en un Estado social de derecho en términos de equidad y de justicia, ya que a los mandos altos (oficiales y suboficiales) les incluyen varios factores salariales como factores computables para la asignación de retiro, pensión de invalidez, y de sobrevivencia, incluyendo el subsidio familiar, mientras que a los soldados profesionales, quienes obtienen un salario significativamente menor y por tanto sus posibilidades de mejoramiento de la calidad de vida son menores, solo se les reconoce el salario base y la prima de antigüedad.

Teniendo en cuenta la naturaleza del subsidio familiar como un mecanismo de alivio de las cargas económicas que representa el sostenimiento de la familia, en términos de justicia debería otorgarse y mantenerse a quienes perciben menores recursos para ello; sin embargo, encontramos que la lógica para su asignación y mantenimiento como partida computable para la asignación de retiro es la contraria.

Por esta razón, el presente proyecto de ley pretende mejorar las condiciones laborales de aquellos miembros de la fuerza pública, que a diario exponen sus vidas por salvaguardar el orden público, mediante la reivindicación del derecho al subsidio familiar, que, como lo hemos expresado en varias ocasiones, debe ser un mínimo que estos y sus familias deben tener garantizado.

Al respecto, es importante mencionar que el mismo Ministerio de Defensa en cabeza de la Viceministra para la Estrategia y la Planeación, ha reconocido la negación del derecho al subsidio familiar como una decisión injusta y sin ningún fundamento de base. Asimismo, reconocen que en la actualidad se encuentran 56.524 soldados y 5.231 infantes de marina desprovistos del beneficio, afectando a más de 60 mil familias, a los cuales es necesario resolver el problema, reconociendo que se ha dejado de cancelar solo por problemas presupuestales.

Sin embargo, y a la luz del derecho, es claro que un factor salarial que hace parte integral de las garantías prestacionales que todo empleado debe tener, no puede ser negado aún por no tener solvencia presupuestal.

De otra parte y teniendo en cuenta la naturaleza del derecho al subsidio familiar, consideramos necesario y pertinente que aquellos que han dejado de percibir este dinero por causa de la normativa que lo eliminó desde el 2009, deben ser compensados a través de la liquidación efectiva de dicho monto hasta la fecha de aprobación de la presente ley, con el fin de resarcir los perjuicios ocasionados a estos miembros de la institución militar y sus familias, que han entregado sus vidas y los mejores años de sus carreras a la Institución.

Finalmente, el proyecto de ley contiene una propuesta plasmada en su artículo cuarto, que via-

biliza la permanencia del derecho para la familia que lo estuviere percibiendo, aun cuando el titular (es decir el soldado o infante de marina) o el/la cónyuge hubiere fallecido, si existieren hijos cobijados por la normatividad que sustenta el derecho al subsidio familiar. Esto, teniendo en cuenta que la responsabilidad del sostenimiento familiar persiste en cabeza de quien asumiría como cabeza de hogar.

*Camilo Romero,*

Senador de la República.

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Artículo 139 y ss. Ley 5ª de 1992)

El día 1º del mes de agosto del año 2013 se radicó en este despacho el Proyecto de ley número 40, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por el honorable Senador *Camilo Romero*.

El Secretario General,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

SENADO DE LA REPUBLICA

SECRETARÍA GENERAL

Tramitación Leyes

Bogotá, D. C., 1º de agosto de 2013

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 40 de 2013 Senado, *por medio del cual se restablece el derecho al subsidio familiar para soldados profesionales e infantes de Marina de las Fuerzas Militares 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 por el honorable Senador *Camilo Romero*. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Segunda Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 1º de agosto de 2013

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Segunda 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,

*Juan Fernando Cristo Bustos.*

El Secretario General del honorable Senado de la República,

*Gregorio Eljach Pacheco.*

**CONTENIDO**

Gaceta número 588 - viernes 2 de agosto de 2013

**SENADO DE LA REPÚBLICA**

**PROYECTOS DE LEY**

Proyecto de ley número 35 de 2013 Senado, por medio de la cual se modifica el artículo 52 de la Ley 99 de 1993 y se dictan otras disposiciones ..... 1

Proyecto de ley número 36 de 2013 Senado, por medio de la cual la Nación se vincula a la conmemoración y rinde homenaje público al municipio de San Juanito, departamento del Meta, con motivo de la celebración de los 100 años de su fundación ..... 8

**Págs.**

Proyecto de ley número 37 de 2013 Senado, por la cual se dictan lineamientos para el uso de las motocicletas en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones ..... 10

Proyecto de ley número 38 de 2013 Senado, por la cual se modifica la Ley 68 de 1993 ..... 23

Proyecto de ley número 40 de 2013 Senado, por medio de la cual se restablece el derecho al subsidio familiar para soldados profesionales e infantes de Marina de las Fuerzas Militares y se dictan otras disposiciones ..... 25