



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA  
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXV - N° 599

Bogotá, D. C., martes, 9 de agosto de 2016

EDICIÓN DE 38 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO  
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA  
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### PROYECTOS DE LEY

#### PROYECTO DE LEY NÚMERO 049 DE 2016 CÁMARA

*por la cual se definen las tarifas mínimas de la tasa por utilización del agua y se dictan otras disposiciones.*

Artículo 1°. *De la tarifa mínima de la tasa por utilización del agua.* Adiciónase el siguiente párrafo al artículo 43 de la Ley 99 de 1993:

**“Parágrafo 4°.** Al aplicar el sistema y método definidos en este artículo para establecer las tarifas de la tasa por utilización del agua, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible tendrá en cuenta el tipo de usuario y las categorías de los municipios y distritos definidas por el artículo 6° de la Ley 136 de 1994 y fijará las tarifas mínimas por metro cúbico del total del agua que capte de la fuente natural o que tenga concesionada cada usuario, así: por lo menos quince pesos (\$15) para las empresas de acueducto de los municipios de segunda y tercera categoría; por lo menos veinte pesos (\$20) para las empresas de acueducto de los municipios de primera categoría; por lo menos veintitrés pesos (\$23) para las empresas de acueducto de los municipios y distritos de categoría especial; y por lo menos treinta pesos (\$30) para los usuarios industriales, incluyendo empresas mineras y de hidrocarburos, que tomen el agua directamente de una fuente natural. Estas tarifas mínimas se ajustarán anualmente de acuerdo con la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) determinado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). Las tarifas mínimas para el agua tomada de la fuente natural para los demás usos, incluyendo la generación eléctrica, el uso agrícola y pecuario y los servicios de acueducto de los municipios de las demás categorías, quedan exceptuadas de las definidas en este párrafo y serán determinadas por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible aplicando el sistema y método que se establece en artículo 42 de la Ley 99 de 1993.

Los prestadores de servicio de acueducto de los distritos y municipios de categorías especial, primera, segun-

da y tercera trasladarán la totalidad de estas tasas: a los usuarios de los estratos cuatro, cinco y seis; a los usuarios comerciales e industriales; y a los usuarios institucionales, excluyendo las instituciones de salud, educación y de interés social definidas por la Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento Básico. El valor total de las tasas a pagar a la autoridad ambiental se trasladará únicamente a estos usuarios en la facturación del servicio de acueducto, de manera proporcional a sus respectivos consumos de agua, según lo establecido en la Ley 142 de 1994 y normas complementarias.

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible deberá ajustar la reglamentación de las tasas por utilización del agua a lo establecido en este párrafo, en un plazo no mayor de seis (6) meses a partir de la vigencia de la presente ley”.

Artículo 2°. *De la administración de las tasas por utilización del agua.* Modifícase el artículo 24 de la Ley 344 de 1996, el cual quedará así:

**“Artículo 24.** Créase el Fondo de Compensación Ambiental como una cuenta de la Nación, sin personería jurídica, adscrito al Ministerio del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Serán ingresos del Fondo: el setenta y cinco por ciento (75%) de las tasas por utilización de agua recaudadas por las autoridades competentes, según lo establecido en el artículo 43 de Ley 99 de 1993; el veinte por ciento (20%) de los recursos percibidos por las Corporaciones Autónomas Regionales, con excepción de las de Desarrollo Sostenible, por concepto de transferencias del sector eléctrico; y el diez por ciento (10%) de las restantes rentas propias de las Corporaciones Autónomas Regionales, con excepción de las de Desarrollo Sostenible y con excepción del porcentaje ambiental de los gravámenes a la propiedad inmueble percibidos por ellas y de aquellas que tengan como origen relaciones contractuales interadministrativas.

Los recursos que recaude el Fondo serán transferidos por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible como se establece en este artículo, de acuerdo

con la distribución que haga un Comité presidido por el Ministro o Viceministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible y conformado por:

- Dos (2) representantes del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, incluido el Ministro o su delegado.

- Un (1) representante de la Subdirección de Desarrollo Ambiental Sostenible Unidad de Política Ambiental del Departamento Nacional de Planeación.

- Un (1) representante de las corporaciones autónomas regionales.

- Un (1) representante de las corporaciones de desarrollo sostenible.

El Comité se reunirá por convocatoria del Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Los recursos del Fondo que provengan de las tasas por utilización de agua serán administrados en una cuenta independiente y se asignarán, cumpliendo con lo establecido en el primer inciso del artículo 43 de la Ley 99 de 1993, a proyectos de inversión que tengan alto impacto ambiental en cada una de las cinco (5) cuencas o áreas hidrográficas definidas por el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (Ideam) en el Estudio Nacional del Agua, o las que determine posteriormente el mismo Ideam, a saber: área hidrográfica Magdalena-Cauca, área hidrográfica del Orinoco, área hidrográfica del Amazonas, área hidrográfica del Caribe y área hidrográfica del Pacífico. Estos proyectos deberán ser presentados a consideración del Fondo, de manera individual o conjunta, por las corporaciones autónomas regionales, por las corporaciones de desarrollo sostenible o por otras nacionales del Sistema Nacional Ambiental, privilegiando aquellos proyectos que se presenten conjuntamente con las autoridades territoriales con jurisdicción en cada una de las cinco cuencas o áreas hidrográficas, o su equivalente. Para la aprobación de estos proyectos, el Comité del Fondo implementará un sistema de evaluación basado en puntajes, el cual estará fundamentado en criterios de relevancia, objetividad, pertinencia, sostenibilidad, impacto ambiental y social y consistencia con las prioridades señaladas en el Plan Nacional de Desarrollo y en los instrumentos de planificación de los respectivos entes territoriales para las cuencas hidrográficas. El Departamento Nacional de Planeación propondrá al Comité del Fondo, para su aprobación, el diseño y la estructura de un sistema de evaluación por puntajes, basado en características y criterios homologables a los que rigen la evaluación de proyectos del Sistema General de Regalías que establece el artículo 40 de la Ley 1744 de 2014. Del total de los ingresos provenientes de las tasas por utilización de agua, el Fondo de Compensación Ambiental podrán destinar hasta un tres por ciento (3%) para cubrir sus costos de administración y para evaluar los proyectos de inversión presentados a su consideración; y hasta un siete por ciento (7%) para apoyar la formulación de proyectos de inversión a ser sometidos a su consideración.

Los demás recursos de este fondo se destinarán a la financiación del presupuesto de funcionamiento, inversión y servicio de la deuda de las Corporaciones Autónomas Regionales y de Desarrollo Sostenible y serán distribuidos anualmente por el Gobierno nacio-

nal en el decreto de liquidación del Presupuesto General de la Nación.

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible deberá ajustar la reglamentación del Fondo de Compensación Ambiental a lo establecido en este artículo, en un plazo no mayor de ocho (8) meses a partir de la vigencia de la presente ley.

Artículo 3°. *Del uso de las tasas por uso del agua por la autoridad recaudadora.* Modifíquese el parágrafo 2° del artículo 43 de la Ley 99 de 1993 que quedará así:

**“Parágrafo 2°.** Después de realizar las transferencias al Fondo de Compensación Ambiental establecidas en el artículo 24 de la Ley 334 de 1996, el resto de recursos provenientes del recaudo de las tasas por utilización de agua se destinarán de la siguiente manera:

a) En las cuencas con Plan de Ordenamiento y Manejo Adoptado, se destinarán exclusivamente a las actividades de protección, recuperación y monitoreo del recurso hídrico definidas en el mismo;

b) En las cuencas declaradas en ordenación, se destinarán a la elaboración del Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca;

c) En ausencia de las condiciones establecidas en los literales a) y b), se destinarán a actividades de protección y recuperación del recurso hídrico definidos en los instrumentos de planificación de la autoridad ambiental competente y teniendo en cuenta las directrices del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, o quien haga sus veces.

Para cubrir gastos de implementación, monitoreo y seguimiento; la autoridad ambiental podrá utilizar hasta el diez por ciento (10%) de los recaudos.

Los recursos provenientes de la aplicación del parágrafo 1° del artículo 43 de la Ley 99 de 1993, se destinarán a la protección y recuperación del recurso hídrico, de conformidad con el respectivo Plan de Ordenamiento y Manejo de la Cuenca o en la formulación y adopción del Plan”.

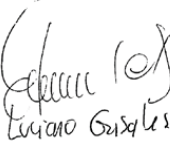
Artículo 4°. Vigencias y derogatorias. La presente ley deroga las disposiciones que le sean contrarias y rige a partir de la fecha de su publicación.

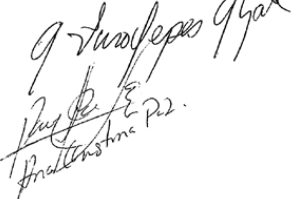
Presentado por:

  
Antonio Navarro Wolff  
Senador

  
Angélica Lozano Correa  
Representante a la Cámara

  
Claudia López Hernández  
Senadora

  
Luciano Gutiérrez

  
José E. Páez  
Senador

  
Juli Popati

  
OSCAR OSPINA

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. Contexto

Colombia ha vivido situaciones de especial crisis en épocas secas, tales como el reciente fenómeno de El Niño, con desabastecimiento de agua en numerosos municipios vulnerables y altos riesgos de racionamiento energético en todo el país. Igualmente, se han sufrido graves daños y pérdidas de vidas humanas en épocas de lluvias extremas, tales como las del fenómeno de La Niña de 2010-2011.

El país requiere adaptarse a esta situación de cambio climático, para lo cual requiere ingentes inversiones. Uno de los componentes centrales de esta adaptación lo constituyen las inversiones en ordenación y manejo de las cuencas hidrográficas, con miras a minimizar los riesgos de estos eventos climáticos extremos. La tasa de uso del agua, creada por el Código de los Recursos Naturales en 1974 y modificada por la Ley 99 de 1993 para orientarse hacia estos fines, se cobra aplicando una tarifa mínima actualmente definida por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en alrededor de 76 centavos por metro cúbico de agua concesionada. Esta tarifa mínima, al multiplicarla por un factor regional que para la mayoría de regiones del país oscila entre 2 y 5, genera como resultado unas tarifas efectivas entre \$1,50 y \$3,80 pesos por metro cúbico concesionado. Estas tarifas representan valores extremadamente bajos aún para usuarios residenciales de altos ingresos, la mayoría de los cuales pagan menos de 200 pesos mensuales por este concepto. De allí que, para conservar las cuencas hidrográficas de todo el país, se recaudan actualmente por este concepto poco más de 20 mil millones de pesos anuales, concentrados en su gran mayoría en tres o cuatro corporaciones autónomas regionales.

En el caso de las empresas de acueducto, estas tasas las paga la empresa a la autoridad ambiental competente, según la cantidad de agua captada, o concesionada para ser captada, de la fuente natural. En la actualidad, este valor se traslada a los usuarios residenciales del agua de los estratos socioeconómicos cuatro, cinco y seis, así como a las empresas y entidades no residenciales, de manera proporcional a su consumo mensual de agua. Los valores recaudados por estas tasas por cada corporación autónoma regional y por Parques Nacionales, se invierten dentro de la propia jurisdicción de la respectiva autoridad en donde se generan, con una alta concentración en aquellas en donde se localizan las grandes capitales (Bogotá, Medellín, Cali, Bucaramanga, etc.).

### 2. ¿Qué es la tasa por utilización del agua?

En Colombia, de acuerdo a la normativa vigente, cualquier persona natural o jurídica, pública o privada, que tome agua de una fuente natural está obligada a solicitar una concesión de agua ante la autoridad competente y a pagar, previa factura emitida por dicha autoridad, un tributo por cuenta de la prestación del servicio público del que está haciendo uso al tomar el agua<sup>1</sup>. A este tributo se le denomina tasa por utilización del agua (TUA). Vale la pena tener en cuenta que están exentos de solicitar una concesión de aguas aquellas personas propietarias de un predio que

dispongan de una fuente de agua natural que nazca y muera dentro del mismo predio<sup>2</sup>; asimismo, están exentos de pagar dicha tasa aquellas personas que usen el agua de la fuente natural para satisfacer sus necesidades elementales, las de su familia y las de sus animales<sup>3</sup>.

Según el Ideam (2015), entre los principales usos que se le da en el país al agua tomada de fuentes naturales están el uso para riego de cultivos agrícolas, para la generación de energía eléctrica y para el mantenimiento y alimentación de animales en actividades pecuarias (ver Tabla 1).

Uso del agua	Participación porcentual
Agrícola	46,6%
Energía	21,5%
Pecuario	8,5%
Doméstico	8,2%
Industrial	5,9%
Acuícola	4,6%
Minería	1,8%
Hidrocarburos	1,6%
Servicios	1,3%
<b>Total</b>	<b>100%</b>

Fuente: Elaboración con base en Ideam (2015).

Según Rudas (2008a), en teoría al estar establecidas de esta manera, las tasas por utilización del agua son un instrumento económico que busca cumplir dos funciones principales. Por un lado, busca ser un mecanismo que incentive un consumo responsable de agua por parte de todos los usuarios que la utilicen, por cuenta de que internaliza el valor del recurso en los costos de la actividad que realizan las personas. De esta forma, este instrumento permitiría enviar señales de precio a los usuarios de este recurso natural en particular, incentivándolos a hacer un uso más eficiente del que harían si pudieran acceder de manera gratuita. Por otro lado, el pago de este tributo permite al Estado contar con recursos para garantizar la prestación de este servicio, convirtiéndose de esta forma en una fuente de financiación de la política ambiental en el país.

### 3. Marco normativo de la tasa por utilización del agua

Aunque no se le denominó como tasa por utilización del agua, su espíritu ha estado vigente desde el Decreto-ley 2811 de 1974, más conocido como el Código de Recursos Naturales Renovables. Allí, en su artículo 159, quedó establecido que la utilización de aguas con fines lucrativos por parte de personas naturales o jurídicas, privadas o públicas, daría lugar al cobro de tasas fijadas por el Gobierno nacional, recursos que se deberían destinar al pago de los gastos de protección y renovación de los recursos acuíferos.

Posteriormente, la esencia de estas disposiciones fueron reproducidas en el artículo 43 de la Ley 99 de 1993, con la diferencia que, acatando el artículo 338 de la Constitución Política de 1991, este artículo estableció el sistema y el método para definir los costos del servicio prestado por las autoridades ambientales competentes para otorgar concesiones de agua y co-

<sup>1</sup> Concepto acogido en la Sentencia C-545 de 1994.

<sup>2</sup> Artículo 81 del Decreto-ley 2811 de 1974.

<sup>3</sup> Artículo 53 del Decreto-ley 2811 de 1974.

brar a los usuarios por concepto del uso de agua de fuentes naturales.

Aunque el artículo 43 de la Ley 99 de 1993 derogó tácitamente el artículo 159 del Decreto-ley 2811 de 1974, este último siguió estando vigente y generando efectos a causa de una reglamentación tardía del primero. Ante esta situación, el artículo 159 del Decreto-ley 2811 fue demandado dando como resultado que en el año 2003 la Corte Constitucional lo declarara INEXEQUIBLE<sup>4</sup>, por cuenta de que este artículo no se ajustaba a las disposiciones del artículo 338 de la Constitución Política de 1991 en el sentido de que el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer reparto de los recursos recaudados deben ser definidos por el legislativo mediante leyes, ordenanzas o acuerdos.

Finalmente, el artículo 43 de la Ley 99 de 1993 fue reglamentado mediante el Decreto Nacional 155 de 2004. Este decreto estableció, entre otros, una tarifa mínima para el cálculo de la tasa por utilización del agua (TUA), un cobro por concepto de TUA proporcional al consumo de agua o, en su defecto, al volumen concesionado (artículo 12), el cálculo del valor a pagar por TUA en función de las necesidades de cada región mediante la inclusión de un *Factor Regional* en la fórmula de cálculo y la obligación a cargo del Ministerio de Ambiente de fijar anualmente el monto tarifario mínimo de las tasas por utilización de agua.

De esta forma, quedaron autorizadas a cobrar por concepto de la tasa por utilización del agua las corporaciones autónomas regionales, las corporaciones para el desarrollo sostenible, las autoridades ambientales de los grandes centros urbanos, las autoridades a las que se refiere el artículo 13 de la Ley 768 de 2002 y la Unidad Administrativa Especial del Sistema de Parques Nacionales Naturales del hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Además del Decreto Nacional 155 de 2004, la reglamentación de la TUA está contenida también en las Resoluciones 240, que establece la tarifa mínima para su cobro, 865, que define las metodologías para el cálculo de índices de escasez para aguas superficiales, y 866, que fija el formulario de reporte de información ante el Ministerio de Ambiente, todas del 2004.

La obligación de fijar la tarifa de la TUA fue delegada en el Ministerio de Ambiente, de acuerdo al inciso 2° del artículo 338 de la Constitución Política de 1991 que establece que “*La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes*” (subrayado y negrilla fuera de texto). Dicha disposición fue declarada EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante la Sentencia C-449 de 2015.

En el año 2005, mediante el Decreto 4742 de ese año, fue suspendida temporalmente la aplicación del *Factor Regional* dentro de la fórmula para calcular el valor a pagar por concepto de TUA. Dicha norma estableció que solo podría aplicarse una pequeña fracción de dicho factor a partir del año 2006, con incrementos graduales desde el año 2007 hasta el año 2017, cuando entraría nuevamente en vigencia el cobro pleno establecido inicialmente.

<sup>4</sup> Sentencia C-1063 de 2003.

#### 4. Contexto de los problemas que busca solucionar este proyecto de ley

##### a) La tasa por utilización del agua no cumple con sus funciones como instrumento económico

Gracias a la reglamentación contenida en el Decreto 155 de 2004, para el año 2005 la tarifa mínima de la tasa por utilización del agua quedó establecida aproximadamente en \$0,50 por cada metro cúbico de agua consumido o concesionado<sup>5</sup>. Dados los incrementos anuales contemplados de acuerdo al Índice de Precios al Consumidor (IPC), actualmente esta tarifa mínima se encuentra en cerca de los \$0,76 por metro cúbico de agua consumido o concesionado.

Rudas (2008a) ya ha señalado que la forma como quedó establecida esta tarifa mínima hace que el valor que las autoridades competentes pueden cobrar por concepto de la tasa por utilización del agua sea tan bajo que impide que el instrumento cumpla con las 2 funciones principales para las que fue creado.

Por un lado, debido a los bajos valores establecidos, no es posible que la tasa por utilización del agua cumpla su función de enviar señales a los consumidores de tal forma que se incentive un consumo responsable del recurso. El panorama es más desalentador si se tiene en cuenta la suspensión temporal del *Factor Regional* que ha tenido lugar desde el año 2005. Este hecho también ha sido reconocido por el Ideam (2015) y por el Departamento Nacional de Planeación (DNP, 2014).

Un ejemplo claro de este efecto es que, como la ha reconocido públicamente el DNP<sup>6</sup>, los sistemas de acueducto en el país presentan pérdidas -técnicas y comerciales- de 43%, en promedio. De existir un incentivo lo suficientemente fuerte por medio de la tasa por utilización del agua, las empresas encargadas de operar estos sistemas preferirían disminuir estas pérdidas a estar pagando por un volumen de agua que no llega a sus suscriptores.

Llama la atención que en el año 2006 la Empresa de Acueducto y Alcantarillado de Bogotá (EAAB) transfirió a Parques Nacionales Naturales solo \$202 millones de pesos correspondientes a un consumo de 350 millones de metros cúbicos para ese año (Rudas, 2008a). Es de suponer que este valor no debe haberse incrementado sustancialmente en los últimos años.

Por otro lado, los bajos valores que pueden cobrar las autoridades ambientales por concepto de la tasa por utilización del agua no permiten que este instrumento se convierta en una fuente importante de recursos para el financiamiento de algunos componentes de la política ambiental del país. Rudas (2008) estableció que, en los mejores momentos, los dineros recaudados por concepto de las TUA solo alcanzaron a representar cer-

<sup>5</sup> La normativa vigente establece que para la facturación por concepto de tasa por utilización del agua el titular de una concesión de agua debe informar a la autoridad ambiental competente el volumen de agua que en efecto consume en virtud de la concesión que le fue otorgada. En su defecto, la autoridad ambiental está facultada para cobrar asumiendo que el titular consume la totalidad del volumen de agua que le fue concesionado.

<sup>6</sup> Comunicado de prensa publicado el 6 de octubre de 2015 en la página web de la entidad. Disponible en: <https://www.dnp.gov.co/Paginas/En-LaGuajira-se-pierde-el-82-del-agua-potable.aspx>

ca del 5% de las rentas propias ordinarias de las autoridades ambientales competentes para cobrarla.

En este mismo sentido el DNP (2014), por medio de una consultoría que analizó las diferentes fuentes de financiación para la sostenibilidad de la Política Nacional de Gestión Integral del Recurso Hídrico (PNGIRH) en el periodo 2015-2022, determinó que, de la forma como está reglamentada actualmente, la TUA es uno de los instrumentos que menos recursos le aporta a la financiación de esta política pública, correspondiendo únicamente al 0,8% de las fuentes de recursos identificadas.

Tal es la situación que el porcentaje de recaudo por concepto de la TUA es apenas del 44%. Esto se debe a que la mayoría de los usuarios son titulares de concesiones con volúmenes de agua muy bajos que hacen que la factura de la tasa sea tan baja que las autoridades ambientales no realizan labores como el envío de facturas ni los cobros coactivos que corresponderían (DNP, 2014).

#### **b) La tasa por utilización del agua es la misma para todos los usuarios**

Este problema hace referencia a que la forma como está establecida la tarifa mínima de la TUA hace que esta sea la misma para todos los titulares de una concesión de agua independientemente del uso que le den al recurso y de la capacidad de pago que tengan. Esta situación ha sido reconocida públicamente por Omar Franco, actual director del Ideam<sup>7</sup>.

Un ejemplo relevante que permite ilustrar este punto es el contraste que se evidencia al comparar las cifras de consumo de agua entre los habitantes de una ciudad -que destinan el agua para usos domésticos, industriales y comerciales- y el consumo de agua necesario para un proyecto minero. Para efectos del ejercicio, en la Tabla 2 se exponen los consumos anuales de agua requeridos por la ciudad de Ibagué y los correspondientes al proyecto minero Gramalote en el departamento de Antioquia.

Tabla 2. Comparación entre el agua consumida anualmente por la ciudad de Ibagué y el agua requerida por el proyecto de minería Gramalote.		
Ibagué [millones de m <sup>3</sup> /año]	Proyecto de minería Gramalote	
	Etapas de construcción y montaje [millones de m <sup>3</sup> /año]	Etapas de operación [millones de m <sup>3</sup> /año]
27	7,4	29,3

Fuente: Elaboración propia a partir de Banco de la República y Dane (2013) y Resolución 1514 de noviembre 25 de 2015 expedida por la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA).

#### **c) La tasa por utilización del agua pronuncia la concentración de recursos en pocas autoridades ambientales**

Actualmente solo está contemplado que los recursos captados por concepto de la TUA se ejecuten en el mismo territorio donde tiene jurisdicción la autoridad ambiental que la recauda, lo que ha pronunciado la concentración de recursos solo en algunas autoridades ambientales. Rudas (2008a) analizó esta situación y encontró que en los últimos años cerca de la mitad de los recursos captados por

este concepto están concentrados en tres autoridades ambientales: la Corporación Autónoma Regional del Tolima (Cortolima), la Corporación Autónoma del Alto Magdalena (CAM) y la Corporación Autónoma Regional del Valle del Cauca (CVC). Esto se explica debido a que es en estas autoridades ambientales que en los últimos años se ha concentrado el 42,6% del total de volumen concesionado de agua en el país.

A una conclusión similar llegó la consultoría que contrató el DNP (2014) cuando analizó la disponibilidad de recursos para el financiamiento de Política Nacional de Gestión Integral del Recurso Hídrico (PNGIRH) en el periodo 2015 - 2022, encontrando que hay algunas autoridades ambientales que cuentan con un superávit de recursos -como, por ejemplo, la Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca (CAR) que presenta un superávit del 46%- , mientras que otras presentan alarmantes deficiencias de recursos, siendo la más notoria de ellas la Corporación Autónoma Regional de Sucre (Carsucre) que presenta un déficit de 802%.

#### **5. Lo que propone este proyecto de ley**

El presente proyecto busca por medio de los 4 artículos que lo componen realizar modificaciones al artículo 43 de la Ley 99 de 1993 y al artículo 24 de la Ley 344 de 1996, con miras a solucionar los problemas expuestos en el numeral inmediatamente anterior. A continuación, procedemos a realizar una breve explicación de cada uno de los artículos que componen el texto del proyecto.

##### **a) Artículo 1°. Tarifa mínima de las tasas por utilización del agua**

Este artículo busca que el Congreso de la República, amparado en el artículo 338 de la Constitución Política, modifique el artículo 43 de la Ley 99 de 1993 y retome su facultad para establecer la tarifa mínima con base en la que se debe calcular la tasa por utilización del agua en dos situaciones específicas:

- Para todos aquellos usuarios conectados a una red de acueducto únicamente en los municipios de categoría Especial, 1, 2 o 3 y excluyendo explícitamente a los suscriptores de estratos socioeconómicos 1, 2 y 3 de que se les trasladen cobros por este concepto.

- Para todas las industrias no conectadas a una red de acueducto, incluyendo las actividades mineras y de hidrocarburos.

En cada una de estas dos situaciones se establecen tarifas mínimas diferentes, atendiendo la magnitud de consumos de cada uno de los usuarios y su capacidad de pago. Vale la pena aclarar que para todos los demás usos el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible sigue teniendo la facultad delegada para establecer la tarifa mínima de la TUA.

La propuesta de modificación de las tarifas mínimas para estas tasas se centra en estos aspectos:

a) Se establece una tarifa mínima por metro cúbico de agua captada o concesionada, así: de \$23 para las empresas de acueducto de los 7 municipios y distritos de categoría especial, de \$30 para los usuarios industriales y de minería e hidrocarburos que toman agua de fuentes naturales; de \$20 para las empresas de acueducto de los 14 municipios de primera y segunda

<sup>7</sup> Ver declaraciones en <http://lasillavacia.com/historia/agua-53134>

categoría; y de \$15 para los 13 municipios de tercera categoría (ver anexo 1).

b) Para el traslado de estos valores a los usuarios finales de los servicios de acueducto, se distribuye el pago total entre los siguientes suscriptores: usuarios residenciales de medios y altos ingresos (estratos 4, 5 y 6), excluyendo de este pago a los usuarios residenciales de menores ingresos (estratos 1, 2 y 3); los usuarios comerciales e industriales; y los usuarios institucionales, excluyendo las instituciones de salud, educación y de interés social.

c) En promedio, en 36 de los 64 municipios de estas categorías un suscriptor residencial promedio de los estratos 4, 5 y 6 pagará mensualmente menos de 5.000 pesos mensuales por concepto de estas tasas; en los 28 municipios restantes, un suscriptor promedio pagará entre 5.000 y 10.000 pesos mensuales (ver anexo 2).

d) Se mantienen las tarifas mínimas definidas por el Ministerio de Ambiente para los usos agrícola y pecuario, así como para la generación eléctrica.

e) Se redistribuyen los recursos generados por las tasas de utilización del agua, asignando el 75% de los mismos a través del actual Fondo de Compensación Ambiental para distribuirlos entre las corporaciones autónomas regionales y otras autoridades ambientales, de acuerdo a los requerimientos de inversión en las cuencas hidrográficas. Estos recaudos se orientarán a financiar proyectos de inversión en las cuencas hidrográficas de todas las regiones del país, asignándolos a proyectos de excelencia aplicando criterios de selección equivalentes a los que se emplean actualmente para asignar las regalías.

Se estima que, de aprobarse esta propuesta, los recaudos anuales aplicando estas nuevas tarifas en los 64 municipios contemplados podrían alcanzar un valor de 240 mil millones de pesos anuales (ver anexo 3), cifra que representa alrededor de dos terceras partes del total asignado por el Presupuesto General de la Nación (PGN) al Sistema Nacional Ambiental (SINA). De esta forma se tendría un importante recurso para distribuir en las regiones en donde se requieran mayores inversiones en el manejo de las cuencas hidrográficas, con una importante gobernabilidad sobre los mismos por parte del Gobierno nacional a través del Fondo de Compensación Ambiental.

#### **b) Artículo 2°. Destinación de los recursos provenientes del recaudo de las tasas por utilización de agua**

Con el objetivo de ayudar a disminuir la concentración de recursos que se presenta en algunas autoridades ambientales y la deficiencia que se presenta en otras, este artículo, sin cambiar la destinación que debe dársele a los recursos provenientes del recaudo por concepto de la tasa por utilización del agua, establece que estos dineros deberán seguirse usando para los mismos fines luego de que sean transferidos al Fondo de Compensación Ambiental, creado por medio del artículo 24 de la Ley 344 de 1996.

#### **c) Artículo 3°. Ingresos del Fondo de Compensación Ambiental**

Es muy importante aclarar que no es el ánimo de este proyecto de ley privar a las autoridades ambientales de los recursos que actualmente están recibiendo por concepto de la tasa por utilización del agua. Esto

se hace en la medida en que el 75% de los dineros que se recaudarían de ser aprobado este proyecto, deberán ser transferidos al Fondo de Compensación Ambiental que administra recursos de las corporaciones autónomas regionales y de las corporaciones para el desarrollo sostenible; y el 25% restante se deja en cada una de las corporaciones que los recaudan. De esta forma, se garantiza que las autoridades ambientales puedan seguir contando con los recursos que actualmente captan por concepto de la TUA, pero estableciendo un criterio de distribución nacional según los requerimientos de proyectos presentados por las mismas corporaciones y por otros órganos del SINA.

La idea de realizar estas transferencias al Fondo de Compensación Ambiental es que estos recursos sirvan para financiar proyectos que puedan ser presentados por cualquiera de las autoridades ambientales que hacen parte del Fondo de Compensación Ambiental, previa evaluación del Comité del Fondo y garantizando que dichos proyectos cumplan los requisitos contemplados en el parágrafo 2° del artículo 43 de la Ley 99 de 1993. De esta forma, estos dineros servirán para financiar proyectos de cualquiera de las autoridades ambientales que hacen parte del Fondo, incluso de aquellas que hayan realizado las transferencias por concepto del cobro de la TUA.

Conviene resaltar que este proyecto de ley contempla una destinación de hasta un 7% de los dineros que reciba el Fondo de Compensación Ambiental provenientes de las tasas por utilización del agua para apoyar procesos de formulación de proyectos y hasta un 3% de los recaudos para la administración y la evaluación de proyectos de inversión.

### **6. Importancia de este proyecto de ley**

La importancia de este proyecto de ley radica en que estamos convencidos de que las modificaciones legislativas propuestas ayudarían sustancialmente a solucionar los problemas identificados previamente.

Por un lado, al aumentar la tarifa mínima se lograría que el valor cobrado por concepto de la tasa por utilización del agua sea lo suficientemente significativa como para que cumpla con enviarle señales de precio a los consumidores del recurso quienes, por lo tanto, adoptarán patrones de consumo más responsable. Ejemplo de este escenario deseable son los análisis realizados por Rudas (2008b) en los que encontró que, en Bucaramanga y Antioquia, el cobro de las tasas retributivas sí generó una reducción significativa en la carga de materia orgánica y sólidos suspendidos totales aportados a los cuerpos de agua, en los primeros años luego de que iniciara su cobro.

Por otro lado, con el incremento planteado se lograría que los dineros recaudados por concepto de la TUA se conviertan en recursos importantes para la financiación de componentes de la política ambiental en el país y en particular de las cuencas hidrográficas, pasando de un recaudo actual cercano a los 27 mil millones de pesos anuales a un valor superior a los 240 mil millones de pesos anuales<sup>8</sup> (DNP, 2015).

<sup>8</sup> Los cálculos que permitieron llegar a estas cifras se pueden consultar en los anexos de este documento y obedecieron a fijar como incremento de la Tarifa Mínima un valor que ocasionara un incremento razonable en la factura de acueducto y alcantarillado de los usuarios residenciales.

Al respecto es importante mencionar que una de las conclusiones de la consultoría contratada por el DNP (2014) para analizar las fuentes de financiación de la Política Nacional de Gestión Integral del Recurso Hídrico (PNGIRH) en el periodo 2015 - 2022 fue que, para este periodo, existe una brecha acumulada que asciende a 5,6 billones de pesos, entre los recursos disponibles para el financiamiento de esta política y los necesarios, correspondiente el 53% (\$2,99 billones) al sector ambiental.

Entre otros, estos nuevos recursos permitirían el desarrollo de proyectos que ayuden a minimizar los severos impactos que han tenido sobre el país en general los últimos fenómenos climáticos de El Niño 2015 - 2016 y La Niña 2010 - 2011.

### 7. Bibliografía

DNP. (2014). Producto 4: “Análisis de escenarios y estrategia de sostenibilidad financiera”. CTTO. DNP-OR-054-2014. Economía Urbana, Bogotá, D. C.

DNP. (2015). El campo colombiano: un camino hacia el bienestar y la paz. Misión para la transformación del campo. Bogotá, D. C.

IDEAM. (2015). Estudio Nacional del Agua - 2014. Bogotá, D. C.

Rudas, G. (2008a). Instrumentos económicos en la Política del Agua en Colombia: Tasas por uso del agua y tasas retributivas por vertimientos contaminantes. Universidad Externado de Colombia. *Sistema Nacional Ambiental - SINA, 15 años. Evaluación y perspectivas*. Bogotá, 2008, pp. 365 a 381.

Rudas, G. (2008b). Indicadores Fiscales y Económicos de la Política Ambiental en Colombia. Foro Nacional Ambiental. *Documento de Políticas Públicas*, v. 26, pp. 1 - 20.

### Anexo 1. Municipios de Categorías Especial, 1, 2 y 3 donde aplicaría la tarifa mínima de la tasa por utilización del agua propuesta.

DEPARTAMENTO	NUNICIPIO	CAT	DEPARTAMENTO	NUNICIPIO	CAT
BOGOTA D.C.	BOGOTA D.C.	ESP	ANTIOQUIA	GIRARDOTA	2
ANTIOQUIA	MEDELLIN	ESP	ANTIOQUIA	LA ESTRELLA	2
ATLANTICO	BARRANQUILLA	ESP	ANTIOQUIA	SABANETA	2
BOLIVAR	CARTAGENA DE INDIAS	ESP	BOYACA	SOGAMOSO	2
NORTE DE SANTANDER	CUCUTA	ESP	CASANARE	YOPAL	2
SANTANDER	BUCARAMANGA	ESP	CAUCA	POPAYAN	2
VALLE DEL CAUCA	CALI	ESP	CORDOBA	MONTERIA	2
ANTIOQUIA	BELLO	1	CUNDINAMARCA	CAJICA	2
ANTIOQUIA	ENVIGADO	1	CUNDINAMARCA	CHIA	2
ANTIOQUIA	ITAGUI	1	CUNDINAMARCA	FUNZA	2
ANTIOQUIA	RIONEGRO	1	CUNDINAMARCA	GIRARDOT	2
ATLANTICO	SOLEDAD	1	CUNDINAMARCA	MOSQUERA	2
BOYACA	TUNJA	1	CUNDINAMARCA	TOCANCIPA	2
CALDAS	MANIZALES	1	NARIÑO	PASTO	2
CESAR	VALLEDUPAR	1	SUCRE	SINCE	2
CUNDINAMARCA	SOACHA	1	SUCRE	SINCELEJO	2
HUILA	NEIVA	1	VALLE DEL CAUCA	BUGA	2
MAGDALENA	SANTA MARTA	1	VALLE DEL CAUCA	TULUA	2
META	VILLAVICENCIO	1	ANTIOQUIA	APARTADO	3
QUINDIO	ARMENIA	1	ANTIOQUIA	BARBOSA	3
RISARALDA	DOSQUEBRADAS	1	BOYACA	DUITAMA	3
RISARALDA	PEREIRA	1	BOYACA	PUERTO BOYACA	3
SANTANDER	BARRANCABERMEJA	1	CAQUETA	FLORENCIA	3
SANTANDER	FLORIDABLANCA	1	CUNDINAMARCA	COTA	3
SANTANDER	GIRON	1	CUNDINAMARCA	FACATATIVA	3
SANTANDER	PIEDRECUESTA	1	CUNDINAMARCA	FUSAGASUGA	3
TOLIMA	IBAGUE	1	CUNDINAMARCA	MADRID	3
VALLE DEL CAUCA	BUENAVENTURA	1	CUNDINAMARCA	SOPO	3
VALLE DEL CAUCA	PALMIRA	1	CUNDINAMARCA	TENJO	3
VALLE DEL CAUCA	YUMBO	1	CUNDINAMARCA	ZIPAQUIRA	3
ANTIOQUIA	CALDAS	2	META	ACACIAS	3
ANTIOQUIA	COPACABANA	2	VALLE DEL CAUCA	CANDELARIA	3

Fuente: Contraloría General de la República

Fuente: Contraloría General de la República

## Anexo 2. Municipios Categorías Especial, 1, 2 y 3. Consumo de agua y tasas por utilización del agua a pagar por mes, para un suscriptor promedio del acueducto, según estrato socioeconómico (\$/mes)

[Tarifa mínima por m<sup>3</sup> de agua concesionada a la empresa de acueducto]

Departamento	Municipio	Consumo x Suscriptor (m3/mes)			Tasa x Suscriptor (\$/mes)			Categoría municipal	Tarifa mínima (\$/m3)
		Est 4	Est 5	Est 6	Est 4	Est 5	Est 6		
Bogotá, D.C. y Soacha	Bogotá, D.C. y Soacha	10	11	13	8.152	9.198	10.676	Especial	23
Antioquia	Medellín y Otros	13	14	13	7.373	7.864	7.397	Especial	23
Valle del Cauca	Cali y Otros	14	16	15	6.135	7.221	6.788	Especial	23
Atlántico	Barranquilla	14	14	14	9.200	9.200	9.200	Especial	23
Bolívar	Cartagena de Indias	15	15	15	9.755	9.755	9.755	Especial	23
Norte de Santander	Cúcuta	16	16	16	8.855	8.855	8.855	Especial	23
Santander	Bucaramanga y Otros	14	15	16	8.758	9.270	9.676	Especial	23
Tolima	Ibagué	14	16	15	3.721	4.083	3.939	1	20
Risaralda	Pereira Dosquebradas	12	12	15	1.453	1.532	1.835	1	20
Huila	Neiva	15	15	15	5.836	5.836	5.836	1	20
Caldas	Manizales	12	11	12	3.358	3.077	3.515	1	20
Córdoba	Montería	15	15	15	3.775	3.775	3.775	2	15
Meta	Villavicencio	13	12	13	6.670	6.452	6.698	1	20
Cesar	Valledupar	14	14	16	2.654	2.693	3.140	1	20
Valle del Cauca	Palmira	15	15	0	5.789	5.708	-	1	20
Santander	Barrancabermeja	16	15	0	2.308	2.119	-	1	20
Cauca	Popayán	14	14	13	7.905	7.755	7.332	2	15
Magdalena	Santa Marta	11	12	13	4.463	4.831	5.016	1	20
Nariño	Pasto	12	11	2	6.731	6.463	987	2	15
Quindío	Armenia	10	9	13	1.050	990	1.376	1	20
Caquetá	Florencia	11	0	0	6.880	-	-	3	15
Valle del Cauca	Tuluá	14	13	14	1.603	1.557	1.576	2	15
Cundinamarca	Girardot	9	9	9	1.872	1.785	1.785	2	15
Risaralda	Dosquebradas	10	0	0	9.338	-	-	1	20
Valle del Cauca	Guadalajara de Buga	8	16	16	1.857	3.564	3.564	2	15
Boyacá	Tunja	9	10	0	5.150	5.789	-	1	20
Santander	Piedecuesta	15	15	15	8.899	8.899	8.899	1	20
Sucre	Sincelejo	8	8	8	3.639	3.639	3.639	2	15
Cundinamarca	Chía	15	15	15	4.932	4.932	4.932	2	15
Casanare	Yopal	9	9	0	7.685	7.685	-	2	15
Cundinamarca	Cajicá	14	14	14	4.718	4.718	4.718	2	15
Cundinamarca	Fusagasugá	10	10	10	669	669	669	3	15
Valle del Cauca	Buenaventura	13	0	0	5.413	-	-	1	20
Cundinamarca	Zipaquirá	11	11	0	7.612	7.612	-	3	15
Boyacá	Duitama	11	11	0	8.576	8.576	-	3	15
Cundinamarca	Facatativá	7	8	7	6.924	7.790	7.369	3	15
Meta	Acacias	13	0	0	7.579	-	-	3	15
Antioquia	Rio negro	11	11	11	1.139	1.139	1.139	1	20
Boyacá	Sogamoso	10	10	5	8.688	8.539	4.538	2	15
Cundinamarca	Madrid y Otros	7	0	0	6.177	-	-	3	15
Cundinamarca	Tocancipá	9	9	9	3.492	3.492	3.492	2	15
Cundinamarca	Cota	13	13	13	8.377	8.377	8.377	3	15
Antioquia	Apartadó	7	0	0	728	-	-	3	15
Valle del Cauca	Candelaria y Otros del Va	10	16	8	1.253	2.045	1.019	3	15
Cundinamarca	Tenjo	11	11	11	4.388	4.388	4.388	3	15
Antioquia	La Estrella	11	11	0	2.660	2.660	-	2	15
Risaralda	Dosquebradas Pereira	10	10	10	6.196	6.196	6.196	1	20
Cundinamarca	Sopó	10	10	10	5.060	5.060	5.060	3	15
Santander	Girón Piedecuesta Florid	15	15	15	2.676	2.676	2.676	1	20
Cundinamarca	Tocancipá	16	0	16	1.729	-	1.729	2	15
Antioquia	Envigado	10	10	0	5.692	5.692	-	1	20
Cundinamarca	Fusagasugá	13	13	13	438	438	438	3	15
Antioquia	Rionegro	9	9	0	493	493	-	1	20
Antioquia	Rionegro	17	17	17	1.960	1.960	1.960	1	20
Santander	Piedecuesta	10	10	10	2.701	2.701	2.701	1	20
Antioquia	Rionegro	4	4	4	1.045	1.045	1.045	1	20
Antioquia	Rionegro	8	8	8	504	504	504	1	20
Antioquia	Copacabana	13	13	0	2.665	2.665	-	2	15

Notas:

1. Tarifa mínima de \$25 por m<sup>3</sup> agua concesionada, multiplicada por Factor Regional calculado según Ideam (ENA-2010) y DANE (NBI).

2. Consumo de agua por suscriptor, según reporte de las empresas al Sistema Unificado de Información de la Superservicios.

3. Tasa mensual por suscriptor: Estimada según total tasa mensual por concesiones, dividido por consumos de estratos 4, 5 y 6 y no residenciales.



### Anexo 3. Municipios Categorías Especial, 1, 2 y 3. Consumos y concesiones de agua – Valor a recaudar por tasa por utilización del agua

Departamento	Municipio	Consumo anual (Miles de m <sup>3</sup> /año)									Concesión (Mill m <sup>3</sup> /año)	Tarifa mínima (\$/m <sup>3</sup> )	Factor Regional	Total tasa (Mill \$/año)
		Est 4	Est 5	Est 6	Total Residencial	Industrial	Comercial	Oficial	Total No Residencial	Total Consumos				
Bogotá, D.C. y Soacha	Bogotá, D.C. y Soacha	17.772	76.816	74.539	221.077	11.087	10.703	221.077	71.011	292.088	695,2	23	5,5	88.609
Antioquia	Medellín y Otros	10.490	49.229	53.249	150.361	12.942	7.251	150.361	38.078	188.439	330,0	23	5,4	40.924
Valle del Cauca	Cali y Otros	15.788	28.001	31.740	100.188	9.203	4.101	100.188	22.978	123.165	158,6	23	5,4	19.882
Atlántico	Barranquilla	23.214	19.154	13.126	69.282	3.009	3.107	69.282	18.523	87.805	174,2	23	5,1	20.494
Bolívar	Cartagena de Indias	12.011	10.760	6.734	36.419	1.653	2.289	36.419	12.101	48.520	110,9	23	4,7	11.964
Norte de Santander	Cúcuta	7.718	10.845	5.797	28.619	778	265	28.619	5.323	33.942	44,9	23	4,8	4.999
Santander	Bucaramanga y Otros	4.885	10.444	11.886	40.925	1.792	1.904	40.925	14.720	55.645	119,4	23	5,4	14.924
Tolima	Ibagué	2.952	8.615	5.703	20.328	421	212	20.328	5.872	26.200	52,0	20	2,2	2.294
Risaralda	Pereira Dosquebradas	3.121	5.204	3.692	18.285	1.891	1.584	18.285	4.552	22.837	63,3	20	1,0	1.266
Huila	Neiva	3.143	8.839	1.981	15.813	450	67	15.813	2.912	18.725	46,7	20	2,0	1.872
Caldas	Manizales	1.222	3.362	5.622	14.393	708	1.329	14.393	3.389	17.783	18,6	20	5,5	2.048
Córdoba	Montería	8.194	3.012	1.640	14.346	271	367	14.346	3.033	17.379	20,7	15	3,8	1.172
Meta	Villavicencio	2.829	3.032	5.724	13.105	418	88	13.105	2.214	15.319	18,2	20	5,2	1.882
Cesar	Valledupar	3.626	5.156	2.516	12.960	423	205	12.960	2.100	15.060	35,5	20	1,0	710
Valle del Cauca	Palмира	692	5.944	4.105	12.065	212	-	12.065	1.890	13.955	27,7	20	2,2	1.238
Santander	Barrancabermeja	4.219	4.081	1.833	11.775	123	-	11.775	2.174	13.949	27,7	20	1,0	553
Cauca	Popayán	1.729	3.329	3.357	10.649	299	156	10.649	2.838	13.488	34,8	15	5,1	2.676
Magdalena	Santa Marta	1.447	2.148	3.253	9.806	519	1.301	9.806	3.104	12.910	26,3	20	4,5	2.390
Nariño	Pasto	1.314	3.604	2.808	9.209	369	0	9.209	2.730	11.939	30,0	15	5,2	2.329
Quindío	Armenia	1.864	2.321	2.951	9.381	996	197	9.381	1.903	11.284	22,4	20	1,0	448
Caquetá	Florencia	4.726	2.183	566	7.628	-	-	7.628	1.880	9.507	18,9	15	4,7	1.318
Valle del Cauca	Tuluá	514	3.522	2.413	7.553	511	20	7.553	1.215	8.768	17,4	15	1,0	261
Cundinamarca	Girardot	728	1.889	1.931	6.232	296	545	6.232	1.692	7.924	15,7	15	2,7	639
Risaralda	Dosquebradas	415	2.248	3.181	6.517	-	-	6.517	1.072	7.589	15,1	20	5,4	1.635
Valle del Cauca	Guadalajara de Buga	1.025	2.605	1.213	5.645	301	37	5.645	1.434	7.079	17,1	15	1,9	487
Boyacá	Tunja	498	1.641	2.221	5.643	365	-	5.643	1.179	6.822	12,2	20	5,4	1.317
Santander	Piedecuesta	113	1.682	3.147	5.505	26	59	5.505	912	6.418	8,2	20	5,3	863
Sucre	Sincelejo	2.071	1.912	821	5.442	96	68	5.442	1.010	6.452	12,8	15	3,9	747
Cundinamarca	Chía	256	1.354	1.426	4.981	310	642	4.981	1.391	6.372	12,6	15	5,6	1.070
Casanare	Yopal	991	2.597	1.315	5.165	3	-	5.165	729	5.894	11,7	15	4,8	836
Cundinamarca	Cajicá	230	1.068	1.885	4.816	230	562	4.816	1.071	5.887	11,7	15	5,4	940
Cundinamarca	Fusagasugá	531	1.317	1.315	4.503	268	12	4.503	1.039	5.542	11,0	15	1,0	165
Valle del Cauca	Buenaventura	1.453	1.397	1.191	4.222	-	-	4.222	1.241	5.463	7,2	20	4,2	611
Cundinamarca	Zipacquirá	991	1.599	919	3.865	4	-	3.865	838	4.704	9,3	15	5,4	753
Boyacá	Duitama	435	1.753	1.305	3.906	69	-	3.906	568	4.474	9,2	15	5,6	771
Cundinamarca	Facatativá	544	1.513	1.307	3.705	2	1	3.705	766	4.471	8,9	15	5,3	711
Meta	Acacias	613	1.637	1.028	3.439	-	-	3.439	587	4.026	5,9	15	4,9	432
Antioquia	Rio negro	41	591	1.760	3.194	247	0	3.194	771	3.965	7,9	20	1,0	157
Boyacá	Sogamoso	489	2.362	814	3.848	15	0	3.848	975	4.823	9,6	15	5,4	779
Cundinamarca	Madrid y Otros	54	1.498	493	2.061	-	-	2.061	334	2.395	3,7	15	5,3	298
Cundinamarca	Tocancipá	65	779	480	1.363	10	4	1.363	751	2.114	4,2	15	5,0	315
Cundinamarca	Cota	99	354	513	1.061	27	1	1.061	147	1.208	2,4	15	5,3	191
Antioquia	Apartadó	338	407	202	1.079	-	-	1.079	121	1.200	1,2	15	1,0	17
Valle del Cauca	Candelaria y Otros del Valle	7.004	15.222	6.066	29.538	572	81	29.538	6.456	35.994	63,9	15	1,0	958
Cundinamarca	Tenjo	19	326	193	726	76	7	726	131	857	1,7	15	5,2	132
Antioquia	La Estrella	36	454	46	553	4	-	553	285	838	0,9	15	5,4	74
Risaralda	Dosquebradas Pereira	34	65	408	615	17	7	615	26	641	0,8	20	5,4	86
Cundinamarca	Sopó	9	66	213	362	5	57	362	179	541	1,1	15	5,6	89
Santander	Girón Piedecuesta Floridablanca	255	147	9	723	9	295	723	48	772	1,5	20	2,0	60
Cundinamarca	Tocancipá	-	-	-	92	-	2	92	233	325	0,5	15	5,0	36
Antioquia	Envigado	1	110	22	193	19	-	193	24	217	0,4	20	5,7	49
Cundinamarca	Fusagasugá	3	4	11	59	9	1	59	70	129	0,3	15	1,0	4
Antioquia	Rionegro	1	9	22	109	52	-	109	19	128	0,3	20	1,0	5
Antioquia	Rionegro	1	20	43	73	0	0	73	32	105	0,2	20	1,0	4
Santander	Piedecuesta	0	5	6	52	3	0	52	41	94	0,2	20	5,3	20
Antioquia	Rionegro	11	18	30	62	3	4	62	1	63	0,1	20	1,0	2
Antioquia	Rionegro	2	5	4	25	4	1	25	4	29	0,1	20	1,0	1
Antioquia	Copacabana	-	2	4	28	10	-	28	-	28	0,1	15	5,5	5
<b>Total</b>		<b>152.824</b>	<b>318.252</b>	<b>280.780</b>	<b>953.570</b>	<b>51.428</b>	<b>37.531</b>	<b>953.570</b>	<b>250.720</b>	<b>1.204.290</b>	<b>2.362,8</b>			<b>239.512</b>

Fuente: Cálculos con base en cifras del Sistema Unificado de Información de la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios y del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

\* \* \*

### PROYECTO DE LEY NÚMERO 050 DE 2016 CÁMARA

por medio de la cual la nación se asocia a la celebración de los ciento cincuenta (150) años de la fundación del municipio de Casabianca (Tolima); se rinde homenaje a sus habitantes y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. La nación se vincula a la celebración de los ciento cincuenta (150) años de la fundación del municipio de Casabianca, ubicado en el departamento del Tolima, a cumplirse el 1° de agosto de 2016; y rinde público homenaje a sus habitantes.

Artículo 2°. El Gobierno nacional, el Gobierno Departamental del Tolima y el Congreso de la República rendirán honores al municipio de Casabianca en la fecha que las autoridades nacionales, regionales y locales señalen para el efecto.

Artículo 3°. Autorícese al Gobierno nacional para que en cumplimiento y de conformidad con los artículos 150 numeral 9, 288, 334, 339, 341, 345 y 366 de la Constitución Política, las competencias establecidas en la Ley 715 de 2001 y sus decretos reglamentarios y la Ley 819 de 2003; incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación, y/o impulse a través del Sistema Nacional de Cofinanciación, las partidas presupuestales necesarias a fin de adelantar las siguientes obras de utilidad pública y de interés social, en beneficio de la comunidad del municipio de Casabianca, Tolima.

Las obras y proyectos sociales de inversión que se autorizan en la presente ley están incluidas en la **Parte General de Inversiones** que consagra el **Plan Nacional de Desarrollo o Ley 1753 de 2015, para el Departamento del Tolima, en el capítulo INICIATIVAS REGIONALES**. Proyecto: **A- “Planes de Manejo en Cuencas Hidrográficas”**. La inversión que se desprende de este proyecto regional será para la Construcción de Seiscientos (600) Pozos Sépticos, con filtro anaeróbico de flujo ascendente, por un valor de **dos mil cuatrocientos millones de pesos (\$ 2.400.000.000)**, en las cuencas del río Azufrado (Pomca del río Lagunilla) y cuenca del río Gualí (Pomca del río Gualí).

**B- “Consolidación del Paisaje Cultural Cafetero como Patrimonio Cultural de la Humanidad”**, la inversión que se desprende de este proyecto regional será para la pavimentación de la vía principal entre los municipios de Palocabildo –Casabianca, kilómetro 15.6, que exactamente está comprendido entre el corregimiento de San Gerónimo vereda Agua de Dios a la cabecera municipal de Casabianca, en el departamento del Tolima, por un valor de **doce mil millones de pesos (\$ 12.000.000.000)**, para la pavimentación de **siete punto cinco (7.5) kilómetros**.

Artículo 4°. Autorízase al Gobierno nacional para efectuar las apropiaciones presupuestales que sean necesarias para el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 5°. Las autorizaciones de gastos otorgadas por el Gobierno nacional en virtud de esta ley, se incorporarán en los Presupuestos Generales de la Nación, de las respectivas vigencias fiscales a futuro, de acuerdo con las normas orgánicas en materia presupuestal, en primer lugar, reasignando los recursos hoy existentes en cada unidad del orden nacional de acuerdo a su competencia, sin que ello implique un aumento del presupuesto; y en segundo lugar, de acuerdo con las disponibilidades que se produzcan en cada vigencia fiscal.

Artículo 6°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Del honorable Representante,



**MIGUEL ANGEL BARRETO CASTILLO**  
Representante a la Cámara por el Departamento del Tolima

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Pongo a consideración del Honorable Congreso de la República, la presente iniciativa legislativa que hace relación al proyecto de ley *“por medio de la cual la nación se asocia a la celebración de los Ciento Cincuenta (150) años de la fundación del municipio de Casabianca (Tolima); se rinde homenaje a sus habitantes y se dictan otras disposiciones”*; como un homenaje a todos los casabianquenses que celebrarán el próximo primero (1°) de agosto de 2016 sus ciento cincuenta (150) años de fundación.

**Ubicación geográfica:** Casabianca es un municipio situado en el noroccidente del departamento del Tolima, a 154 kilómetros de distancia de la capital del

departamento, Ciudad Musical, Ibagué. Limita por el norte con Herveo y Fresno, por el sur con Villahermosa y Falan, por el occidente con Villamaría Caldas y por el oriente con el municipio de Palocabildo Tolima.

El municipio de Casabianca tiene parte de su territorio dentro del Parque Nacional Natural de los Nevados muy cerca al Nevado del Ruiz.

**Reseña histórica:** Remontándonos a los antecedentes históricos; en el año de 1551 esta región del norte del Tolima estaba habitada por los indígenas Herves u Onimes, los Gualíes, los Lumbíes del grupo de los Pantágoras, que a la vez pertenecía a la familia de los Pijaos, pueblo indio que se resistió aguerridamente al dominio español, cuyos integrantes varones y guerreros fueron diezmados en un 90% (había unos 30.000 hombres) por la guerra, la hambruna, enfermedades como la peste negra y la viruela, quedando algunos territorios despoblados por muchos años como el del norte Tolimense; hasta que comenzaron a llegar colonos agricultores provenientes del Estado Soberano de Antioquia.

Al sureste de Antioquia, muy cerca a lo que es hoy Caldas, se encontraban las tierras de los poblados de Abejorral (fundada en enero de 1811, con una altura de 2.125 m/el nivel del mar) y Sonsón (fundada en agosto de 1800, con una altura de 2.475 m/nivel del mar), territorios que permanecieron olvidados y deshabitados hasta el año de 1700. En 1763 el español don Felipe de Villegas y Córdoba obtiene la capitulación de las tierras y se casa con doña Mercedes Echeverri, Don Felipe descubre una mina de oro, allí explota a muchos pobladores criollos e incluidos los esclavos (la abolición de la esclavitud fue en 1852) y los utiliza para extender su poderío, lo que le acarreó un gran premio, la enajenación de todos los terrenos aledaños otorgados por la Real Audiencia. En el año de 1800 fallece Don Felipe de Villegas y hereda las tierras don José Antonio Villegas, quien donó los terrenos para la construcción de Abejorral en 1811, es importante observar que de esta población provenían a la colonización de Caldas y el Norte del Tolima apellidos de familias españolas, como los Villegas, Restrepos, Gutiérrez, Jaramillos, Mejías, Ramírez, Boteros, Echeverris, Garcías y otras.

En las provincias de la República de la Nueva Granada, hacia el año de 1850, ejercía como Presidente el Liberal José Hilario López, que se distinguió por una mal llamada Reforma Agraria y no era ajeno para muchos pobladores pobres de Abejorral y Sonsón que no tenían acceso a la tierra, se convirtieron en los potenciales pioneros hacia la colonización de Caldas y el Tolima, el hecho que tal vez hizo emigrar a mucho habitantes de esta región fue la desproporcionada concesión de tierras que tenían otros pobladores de más abolengo, como la conocida Concesión Villegas, la González, Salazar y Cia, que no era otra cosa que grandes compañías de familias explotadoras, concedidas por el Gobierno Federalista.

La lucha seguía siendo áspera y dura en Antioquia en un territorio montañoso estéril y falto de vías de comunicación, agotada la capa vegetal por la erosión de las sierras desmontadas y tituladas a ciertas familias privilegiadas, la población antioqueña que crecía desmesuradamente llegaba para entonces a 245.000 habitantes; es como comienza el éxodo colonizador con anhelos de encontrar suelo libre, fértil y saludable; salían los aventureros con sus familias cargados

con ollas, baúles, espejos, nocheros, micas, gallinas, perros, gatos, vacas con el hacha al hombro y al cinto el machete, con destino a las tierras del sur, en busca de asentamientos, tierras sin dueño y así empieza el duelo con la selva virgen.

“Afuera tigres, culebras, alimañas y gusarapos, que aquí va un hombre con hambre, pero verraco, decía uno de esos titanes al comenzar el derribo del monte y por la tarde al contemplar los árboles caídos, gritaba airoso: ¡Yo los tumbé, ahora que venga el putas y los pare!”.

A los días el humo azul que salía del fogón de tres piedras y leña seca, ponía su penacho de conquista sobre el rancho pajizo de vara en tierra, el maíz que cultivaban ondulaba sus tallos de esperanza, el frisol trepaba por los palos, debajo del cual reventaba el almácigo de cafetos que traían como algo sagrado; mientras los hombres reventaban monte, las mujeres regañaban a los guámbitos que se bañaban en la peceta, mientras cosía los pañales de tela curtida y áspera para el que venía en camino.

Es como tal los hombres sonsoneños y del caserío de Abejorral empiezan a desplazarse a nuevas tierras, nuevas oportunidades a la lucha por la posesión de la tierra entre los colonos pobres, que hacen de la colonización una expedición ardua y no una novela rosa, es la batalla entre el hacha y los títulos notariales, pero el antioqueño no abandona sus hábitos de trabajo, de templanza, de previsión, ni de sus costumbres sencillas y cristianas; es el momento donde el andariego hace nacer pueblos, caseríos y aldeas.

“Fue un éxodo afortunado, que va siendo núcleo de futuras leyendas. Dicen que en alguna ocasión un andariego vio en medio de aquella montaña enmarañada a un grupo de labriegos que iban recorriendo al son de una campanilla el contorno de un desmonte. “¿Qué hacen ustedes ahí?, preguntaron, estamos fundando un pueblo, respondieron ingenuamente; años más adelante al regresar por aquella cordillera, vio ser verdad el pueblo prometido”.

A los varios, meses los treinta o cuarenta vecinos que habían descujado la selva, se reunían en el sitio menos escarpado de la colina, trazaban en el centro un cuadro de diez mil varas que sería la plaza, señalaban un lugar para la iglesia, otro para el ayuntamiento y la escuela, sendos lotes para los fundadores; celebraban el suceso con alegres tragos de aguardiente, de ese aguardiente sabroso, tónico, confortante, chupador y apretador.

Transcurre el año de 1858, rompiendo monte desde el sur de Antioquia, pasando por los territorios de Caldas, lo que es hoy Manzanares y Samaná, pasan por el paraje la Soledad (Herveo), se quedan algunos colonos los demás prosiguen logrando llegar al ramal de la cordillera central, denominado Alto de Oromazo, don Diego Viana y otros colonos empiezan a organizar una hacienda; poco a poco se le suman don Justiniano Cruz, Ignacio Niño, Ramón Ceballos y entre todos levantaron unas rudimentarias casas de madera, dando origen a un Caserío. **Años más tarde por petición de los pobladores, para convertirla en aldea, solicitaron ante la Asamblea del Estado Soberano del Tolima que sesionaba en Natagaima, quienes les concedieron dicha solicitud, mediante un decreto, el día 1° de agosto de 1866 donde se erigía el caserío en aldea, actuando como Presidente de la Asamblea, Lino Ruiz y el Presidente del Estado Soberano del**

**Tolima, Mariano Guerra, aldea que bautizaron con el nombre de Santo Domingo en honor al santo español, pues la fiesta se celebraba el día 8 de ese mismo mes, momento que ovacionaron dicho suceso, a los 2 meses, por decreto el día 24 de septiembre de 1866, se suprimió la aldea nuevamente en caserío y sus territorios harán parte de Santana y Mariquita, firma Mariano Guerra, Presidente del Estado Soberano del Tolima y a los 3 meses por decreto del día 5 de enero de 1867 se restablece el caserío otra vez en Aldea, firma Nicolás Rocha, Presidente del Estado Soberano del Tolima y nombran como alcalde principal al señor Victoriano Arango y como planificador de la aldea a cargo del ingeniero agrimensur a Ignacio Buenaventura; ejerciendo para la época como presidente de los Estados Unidos de Colombia, por cuarto periodo (1866-1867) el liberal moderado don Tomás Cipriano de Mosquera, quien lideró la guerra civil de (1860-1862).**

A los 8 años aproximadamente, el día 17 de octubre de 1874, el caserío de La Bonita (Villahermosa) lo erigen como corregimiento dependiendo de la aldea Santo Domingo (Casabianca).

Algunos colonos intrépidos y con ansias de más conquista por poseer terrenos, empiezan a romper montaña desde el Alto de Oromazo, por todo el cañón del río la Hedionda (Azufrado) nombre dado por sus fuertes olores azufrados, hasta llegar al asentamiento adecuado para la conformación de otra aldea.

Mientras tanto, setenta y seis colonos de Santo Domingo envían un memorial el día 16 de diciembre de 1870 con un mensajero a los “Ciudadanos Senadores y Representantes del Congreso de los Estados Unidos de Colombia” donde solicitan que les concedan cierta cantidad de fanegadas de terreno, argumentando que son tierras baldías y estar dispuestos a ser fieles para lo que indique el Gobierno Central, que para la época era Presidente, don Eustorgio Salgar, liberal radical, solicitud que fue estudiada por el Senador José Manuel Montoya de la comisión de fomento y aprobada por la Ley 23 del 8 de marzo de 1871, en la que se ceden 12.000 Hectáreas de tierras baldías y posteriormente mediante la Ley 12 de 1873 otras 12.000 hectáreas.

Para esta época según el censo de 1870, en el país habían 2.951.323 habitantes, y en el Estado Soberano del Tolima que comprendía también los territorios de Neiva 230.891 habitantes y en la aldea de Santo Domingo 472 hombres y 394 mujeres.

Don Fermín López quien sería el bisabuelo del Cardenal colombiano, Monseñor Alfonso López Trujillo, perdió unos terrenos en Abejorral y optó por partir hacia tierras del sur y como su fuerte era fundar aldeas, de paso por el territorio de Caldas, fundó en el año de 1853 a Santa Rosa de Cabal y años más tarde llega a la aldea de Santo Domingo, no logra quedarse en dicho lugar y se dirige al otro lado del cañón del río Azufrado en compañía de Hipólito Buriticá y don Raimundo Bedoya en busca de los pobladores que habían logrado llegar por el sitio El Placer (hoy La Estrella) y que habían colonizado con el nombre de La Bonita por los años de 1863, nombre que recibió por sus aguas bonitas, cristalinas, grandes extensiones de pinos y árboles silvestres.

Ahora bien, mientras los unos y los otros todos de origen conservador construían sus casas, sus primeros acueductos (canales amplios de madera que iban por

encima de las rudimentarias calles), la casa Consistorial, la primera iglesia, la plaza principal; a nivel nacional se rotaban el gobierno desde 1871 hasta 1887 (fecha de creación de Villahermosa como municipio) los liberales radicales don Eustorgio Salgar, Manuel Murillo Toro, Santiago Pérez Manosalva, Aquileo Parra, Julián Trujillo Largacha, Rafael Núñez Moledo, Francisco Javier Zaldúa (único Presidente que ha fallecido por causas naturales en ejercicio), Clímaco Calderón, José Eusebio Otálora, Ezequiel Hurtado, nuevamente Rafael Núñez Moledo, quien gobernó desde el 11 de agosto de 1884 al 1° de abril de 1886, lapso en el cual organizó la Asamblea Constituyente que culminó con la creación de la nueva Constitución (1886).

Transcurría el año de 1871, cuando ejercía como párroco de Manizales el Padre José Joaquín Baena quien programó una misa en el poblado la Soledad (Hervey) de la cual se dieron por enterados los colonos de La Bonita que eran muy católicos, conservadores y se desplazaron hasta el sitio a convencer al cura que los acompañara hasta su aldea y los bendijera, logrando su objetivo, con una numerosa cabalgata lo escoltaron por las trochas abiertas y senderos selváticos hasta el alto El Placer, donde el sacerdote extasiado por el paraje lleno de árboles silvestres, aguas mansas y lleno de osos de anteojos, quien avizó a lo lejos exclamando: lo que hasta hoy es llamado La Bonita de ahora en adelante se llamará “Villahermosa”.

Mediante Decreto 650 del 13 de octubre de 1887 por el cual se crean varios distritos, el Estado Soberano del Tolima erigió a Villahermosa como cabecera Municipal de lo que hasta entonces había sido corregimiento de Santo Domingo por espacio de 14 años aproximadamente; ejerciendo como Presidente de la Nueva República de Colombia y estrenando Constitución don Rafael Núñez Moledo y como el primer Gobernador del Tolima el General Manuel Casabianca Wélsares.

Mediante ordenanza Decreto número 52 de abril 11 de 1888 (Decreto aclaratorio en su artículo 5) que aclara: “Santo Domingo será corregimiento de Villahermosa” debido a que los colonos acrecentaron su parte estructural y poblacional, perteneciendo la Aldea de Santo Domingo por espacio de 8 años aproximadamente al municipio de Villahermosa, hasta 1896.

En estos años (1888-1896) los colonos de Santo Domingo, muy conservadores hasta las uñas y católicos hasta los tuétanos como se proclamaban, empezaron a debatir qué nombre le darían a la aldea, pues estaban elaborando un memorial que enviarían a la Asamblea de Ibagué para solicitar la creación del distrito o municipio, para no quedarse atrás con respecto a los de Villahermosa, nombre que escogieron para el municipio, el del General Manuel Casabianca Wélsares, político militar ultraconservador, líder de varias guerras sangrientas civiles en nuestro territorio y quien se desempeñaba para la época (1896) como Ministro de Gobierno y de guerra, en el mandato del Presidente Miguel Antonio Caro Tobar. Este recibe la noticia de sus simpatizantes del Tolima (aldea de Santo Domingo) que ésta población de la cordillera será erigida municipio con su nombre, como realmente ocurrió mediante la ordenanza número 26 de junio 22 de 1896 de la Asamblea del Tolima.

Bibliografía: GÓMEZ CASABIANCA Luis Enrique. El General Manuel Casabianca.

SIERRA GARCÍA Jaime. Antioquia frente al destino. WIKIPEDIA. Gobernantes de Colombia. MONTOYA MARÍN Gustavo. Villahermosa en la historia. BERNAL VALLEJO Jorge Marino. Reseña Histórica de Casabianca.

**Aspectos generales del municipio:** Casabianca es una tierra rica en fauna y flora, su economía se deriva principalmente de la agricultura y la ganadería. El café es la principal fuente de ingresos de sus habitantes, también se cultiva plátano, aguacate, maracuyá, guanábana, yuca, cebolla, maíz, banano y su segunda actividad económica se deriva de la producción de leche y en general las actividades de la ganadería.

**Consideraciones al proyecto de ley:** El artículo 150 de la Constitución establece en su numeral 3 que le corresponde al Congreso hacer las leyes y por medio de ellas ejercer funciones entre estas las concernientes a la aprobación del Plan Nacional de Desarrollo y de inversiones públicas que hayan de emprenderse o continuarse, con la determinación de los recursos y apropiaciones que se autoricen para su ejecución, y las medidas necesarias para impulsar el cumplimiento de los mismos. De igual forma, establece en su numeral 11 que le corresponde al Congreso establecer las rentas nacionales y los gastos de administración; esto en concordancia con el segundo inciso del artículo 345 ibídem, el cual consagra que no se podrá hacer erogación con cargo al tesoro que no se halle en el presupuesto de gastos.

El artículo 334 de la Constitución, orienta la iniciativa en el respeto de la función estatal de la dirección general de la economía y en su intervención por mandato de la ley, con el fin último de promover la productividad y la competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.

El artículo 339 de la Constitución, que establece las consideraciones, contenidos e importancia de la conformación de un Plan Nacional de Desarrollo, el cual se relaciona, ya que este tipo de iniciativas buscan hacer explícita la necesidad de inversión en un ente territorial específico, siendo una herramienta de análisis que contemplará la administración central.

El artículo 341 de la Constitución exige por parte del Gobierno la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo.

Es así, que de estas normas de orden constitucional se puede establecer la exigencia del análisis económico, la participación de los entes territoriales y las competencias en la elaboración de la inversión y los gastos públicos.

La Ley 819 de 2003, por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal, y se dictan otras disposiciones.

La Ley 715 de 2001, por la cual se dictan normas orgánicas en materia de recursos y competencias de conformidad con los artículos 151, 288, 356 y 357 (Acto Legislativo 01 de 2001) de la Constitución Política, en lo que se refiere a la creación del Sistema General de Participaciones y también se tiene en cuenta el artículo 102 en el sentido de restricciones al presupuesto, cuando afirma que en el Presupuesto General de la Nación no podrán incluirse apropiaciones para los mismos fines de que trata esta ley, para ser transferidas a las entidades territoriales, diferentes de las participaciones reglamentadas en ellas, sin perjuicio de las apropia-

ciones presupuestales para la ejecución de funciones a cargo de la nación con participación de las entidades territoriales, del principio de concurrencia y de las partidas de cofinanciación para programas en desarrollo de funciones de competencia exclusiva de las entidades territoriales.

La Ley 1176 de 2007, ya que esta modifica la conformación del Sistema General de Participación.

### **Marco jurídico**

**A. Aspectos constitucionales:** Los artículos 150, 154, 334, 341 y 359 N. 3, Superiores se refieren a la competencia por parte del Congreso de la República de interpretar, reformar y derogar las leyes; a la facultad que tienen los miembros de las Cámaras Legislativas de presentar proyectos de ley y/o acto legislativo; lo concerniente a la dirección de la economía por parte del Estado; la obligación del Gobierno nacional en la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo; y la prohibición constitucional de que no habrá rentas nacionales de destinación específica, con excepción de las contempladas en el numeral 3 del artículo 359 Constitucional.

**B. Aspectos legales:** La Ley 5ª de 1992 (Reglamento Interno del Congreso) dispone en su artículo 140, que la iniciativa legislativa puede tener su origen en las Cámaras Legislativas, y en tal sentido, el mandato legal, dice:

“Artículo 140. *Iniciativa Legislativa.* Pueden presentar proyectos de ley:

1. Los Senadores y Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas”.

Una vez analizado el marco constitucional y legal de la iniciativa parlamentaria, y llegados a la conclusión de que el Proyecto de ley número 120 de 2011 Cámara, se encuentra enmarcado dentro del ámbito de la Constitución y la ley; el Congreso de la República no invade órbitas ni competencias de otras Ramas del Poder Público, en especial las que le corresponden al Ejecutivo en cabeza del Gobierno nacional, con la única salvedad de que se debe tener en cuenta lo establecido en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003.

En Sentencia C-360 de 1996 en lo que tiene que ver con el principio de la iniciativa parlamentaria en materia de gasto público, la Corte dijo que “*Las leyes que decreten gasto público de funcionamiento o de inversión no se encuentran constitucionalmente atadas a la iniciativa gubernamental y, por lo tanto, no resulta legítimo restringir la facultad del Congreso y de sus miembros, de proponer proyectos sobre las referidas materias, con la obvia salvedad de que la iniciativa de su inclusión en el proyecto de presupuesto corresponde exclusiva y discrecionalmente al Gobierno.*”

Al respecto, es importante determinar la línea jurisprudencial que ha tenido la Corte Constitucional frente al análisis de las leyes de homenaje, honores, conmemoraciones y monumentos, para el tema que nos ocupa se tomó una Sentencia reciente la C-015A/09, que realiza un análisis de inconstitucionalidad frente a las objeciones presidenciales al **Proyecto de ley número 72 de 2006 Senado, 231 de 2007 Cámara, por la cual la nación se vincula a la celebración de los treinta (30) años de existencia jurídica de la Universidad de La Guajira y ordena en su homenaje la construcción de algunas obras.**

De esta manera, sobre el problema jurídico planteado a la Corte Constitucional, sostiene lo siguiente:

“12. *Ahora bien, en relación con las leyes que decretan gasto público pese a que el Ejecutivo no estuviera de acuerdo con él, esta Corporación ha concluido que esas iniciativas son compatibles con el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 y no violan el artículo 151 de la Constitución, cuando consagran autorizaciones de inclusión en el presupuesto anual de la nación o de desembolso a través del sistema de cofinanciación y no se imponen como órdenes imperativas. La Sentencia C-782 de 2001, providencia que en esta oportunidad también se reitera, explicó así el argumento:*

“*Esta Corte ha señalado que, salvo las restricciones constitucionales expresas, el Congreso puede aprobar leyes que comporten gasto público. Sin embargo, corresponde al Gobierno decidir si incluye o no en el respectivo proyecto de presupuesto esos gastos, por lo cual no puede el Congreso, al decretar un gasto, “ordenar traslados presupuestales para arbitrar los respectivos recursos”. “Por ende, el escrutinio judicial para determinar si en este aspecto una ley es o no constitucional consiste en analizar si la respectiva norma consagra “un mandato imperativo dirigido al ejecutivo”, caso en el cual es inexequible, “o si, por el contrario, se trate de una ley que se contrae a decretar un gasto público y, por lo tanto, a constituir un título jurídico suficiente para la eventual inclusión de la partida correspondiente, en la ley de presupuesto, evento en el cual es perfectamente legítima”.*

“*Así, la Ley 609 de 2000 es, entre muchas otras, una norma legal que el Gobierno habrá de tener en cuenta para incluir en futuras vigencias fiscales, dentro del Presupuesto Nacional, los gastos públicos que en ella se autorizan con el propósito de exaltar la memoria del exgeneral Gustavo Rojas Pinilla. De este modo, la iniciativa parlamentaria para presentar proyectos de ley que decreten gasto público, no conlleva la modificación o adición del presupuesto general de la nación simplemente esas leyes servirán de título para que posteriormente, a iniciativa del Gobierno, se incluyan en la Ley Anual del Presupuesto las partidas necesarias para atender esos gastos. En este orden de ideas, las autorizaciones que allí se hacen a pesar del lenguaje imperativo con el que están redactadas y la alusión a sumas de dinero concretas, no dejan de ser disposiciones que entran a formar parte del universo de gastos que ha de tener en cuenta el Gobierno para formular el proyecto de presupuesto anual y, en todo caso, las erogaciones autorizadas que se incorporan al proyecto anual del Presupuesto General de la Nación, formarán parte de este de acuerdo con la disponibilidad de los recursos, y las prioridades del Gobierno, siempre de la mano de los principios y objetivos generales señalados en el Plan Nacional de Desarrollo, en el estatuto orgánico del presupuesto y en las disposiciones que organizan el régimen de ordenamiento territorial repartiendo las competencias entre la Nación y las entidades territoriales”.*

### **SENTENCIA C-502 DE 2007:**

“*La Corte considera que los primeros tres incisos del artículo 7º de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que*

tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa. Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda”.

#### SENTENCIA C-441 DE 2009:

“La jurisprudencia ha indicado que tanto el Congreso de la República como el Gobierno nacional poseen iniciativa en materia de gasto público. El Congreso está facultado para presentar proyectos que comporten gasto público, pero la inclusión de las partidas presupuestales en el presupuesto de gastos es facultad exclusiva del Gobierno. También ha indicado que el legislador puede autorizar al Gobierno nacional para realizar obras en las entidades territoriales, siempre y cuando en las normas respectivas se establezca que el desembolso procede a través del sistema de cofinanciación”.

En razón a lo expuesto, en consecuencia con las normas vigentes, se espera contar con el respaldo del Congreso de la República, para que la presente iniciativa sea viable y permita llevar a cabo el reconocimiento y las ejecutorias solicitadas para este importante municipio y departamento de Colombia.

Del Honorable Representante,



**MIGUEL ANGEL BARRETO CASTILLO**  
Representante a la Cámara por el Departamento del Tolima.

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Secretaría General

El día 3 del mes de agosto del año 2016 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 050 de 2016 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante Miguel Ángel Barreto Castillo.

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

## PROYECTO DE LEY NÚMERO 051 DE 2016 CÁMARA

por la cual se modifican las Leyes 819 de 2003, y 1483 de 2011.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Modifíquese el primer inciso del artículo 10 de la Ley 819 de 2003, el cual quedará de la siguiente manera:

**Artículo 10. Vigencias futuras ordinarias.** El Confis, previo informe del Gobierno nacional a las Plenarias de Senado y Cámara de Representantes, autorizará la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras cuando su ejecución se inicie con presupuesto de la vigencia en curso y el objeto del compromiso se lleve a cabo en cada una de ellas siempre y cuando se cumpla que: (...).

Artículo 2°. Adiciónese el artículo 10 de la Ley 819 de 2003 con un literal, el cual quedará de la siguiente manera:

**d) No haga alusión a figuras o términos relacionados con ingresos o financiación de proyectos existentes, o con el objeto de anticipar la estimación de los flujos futuros de ingresos.**

Artículo 3°. Modifíquese el primer inciso del artículo 11 de la Ley 819 de 2003, el cual quedará de la siguiente manera:

El Consejo Superior de Política Fiscal (Confis), en casos excepcionales para las obras de infraestructura física de interés o importancia estratégica, en los sectores de transporte, energía, educación, salud, comunicaciones, aeronáutica, defensa y seguridad, agua potable y saneamiento básico, que se encuentren debidamente inscritos y viabilizados en los respectivos bancos de proyectos, así como para las garantías a las concesiones, podrá autorizar que se asuman obligaciones que afecten el presupuesto de vigencias futuras sin apropiación en el presupuesto del año en que se concede la autorización. El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas deberán consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo del que trata el artículo 1° de la Ley 819 de 2003.

Artículo 4°. Adiciónese el artículo 12 de la Ley 819 de 2003 con un literal, el cual quedará de la siguiente manera:

**d) No haga alusión a figuras o términos relacionados con ingresos o financiación de proyectos existentes, o con el objeto de anticipar la estimación de los flujos futuros de ingresos.**

Artículo 5°. Modifíquese el inciso octavo del artículo 12 de la Ley 819, el cual quedará de la siguiente manera:

En las entidades territoriales, queda prohibida la aprobación de cualquier vigencia futura, en el último año de gobierno del respectivo alcalde o gobernador, excepto la celebración de operaciones conexas de crédito público, o para aquellos proyectos de cofinanciación con participación total o mayoritaria por parte de la nación.


Artículo 6°. Adiciónese el artículo primero de la Ley 1483 de 2011 con un literal, el cual será del siguiente tenor:


e) No haga alusión a figuras o términos relacionados con ingresos o financiación de proyectos existentes, o con el objeto de anticipar la estimación de los flujos futuros de ingresos.

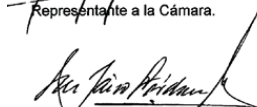
Artículo 7°. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

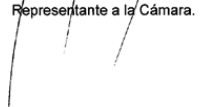
Cordialmente,

Cordialmente,

  
LUCY GONZÁLEZ SANZ.  
Representante a la Cámara.

  
LEÓN DARIO RAMÍREZ VALENCIA  
Representante a la Cámara.

  
JOHN JAIRO CARDENAS MORAN  
Representante a la Cámara.

  
Representante a la Cámara.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Una adecuada planeación presupuestal y contractual, para evitar el uso desmedido e inadecuado de figuras que puedan limitar la gobernabilidad de las entidades y generar presiones tributarias para la ciudadanía, es lo que deben efectuar la nación y las entidades territoriales.

En nuestro medio, la utilización recurrente de la figura de las vigencias futuras con inobservancia de los requisitos y condiciones que regulan la materia, ha motivado la imposición de sanciones a los funcionarios encargados del manejo del erario público, y en muchos casos estas se convierten en un instrumento de programación presupuestal cuyo abuso y mala interpretación pueda afectar de manera seria la estabilidad fiscal y la sostenibilidad financiera del Estado.

Según los principios que rigen el presupuesto público, y de conformidad con lo previsto en el artículo 12 del Decreto 111 de 1996, por el cual se estableció el Estatuto Orgánico de Presupuesto, son principios del sistema presupuestal: la planificación, la anualidad, la universalidad, la unidad de caja, la programación integral, la especialización, inembargabilidad, la coherencia macroeconómica y la homeóstasis. A partir de esta realidad, debe entenderse la figura de vigencias futuras partiendo del principio de anualidad según el cual: “El año fiscal comienza el 1° de enero y termina el 31 de diciembre de cada año. Después del 31 de diciembre no podrán asumirse compromisos con cargo a las apropiaciones del año fiscal que se cierra en esa fecha y los saldos de apropiación no afectados por compromisos caducarán sin excepción” (*Ley 38/89, artículo 10*).

Así se pronunció la Honorable Corte Constitucional respecto de este principio en los siguientes términos:

*“La estimación de los ingresos y la autorización de los gastos públicos se debe hacer periódicamente cada año, del 1° de enero al 31 de diciembre, integrando la unidad de cómputo determinada temporalmente en un periodo de tiempo. Es la renovación anual de la intervención del Congreso en las materias fiscales, de modo que sientan la permanencia y continuidad de la potestad legislativa en tales asuntos. Este principio hace parte de nuestro ordenamiento jurídico debido a la función de control político integral del Congreso, pues a medida que este se consolidó, reclamó para sí*

*la intervención en los asuntos fiscales, de manera periódica y continua. Su objetivo principal es facilitar la labor de armonizar la gestión presupuestal con otras actividades que tienen lugar también dentro del marco anual. El principio de la anualidad tiene, pues, la ventaja de acomodar la gestión.”.*

Es por ello que en virtud de este principio no es posible adquirir compromisos que excedan en su ejecución la vigencia respectiva, sin embargo, el legislador incorporó un mecanismo que, previa autorización permite adquirir compromisos cuando su ejecución se inicie con presupuesto de la vigencia en curso y el objeto del compromiso se lleve a cabo en otras vigencias posteriores las cuales se ven afectadas.

### JUSTIFICACIÓN

La verdadera importancia que tiene esta institución presupuestal, es en el marco de una planeación plurianual coherente, donde se destaque la ejecución de proyectos nacionales y locales de gran impacto y envergadura que técnica y financieramente no podrían ser ejecutados en una sola vigencia y que son imprescindibles para el desarrollo de una comunidad.

Sin embargo, existe una preocupación por el gran volumen de recursos autorizados y comprometidos por las entidades territoriales haciendo uso de la figura de vigencias futuras tanto ordinarias como excepcionales, en la mayoría de casos tergiversando su naturaleza para asumir en realidad operaciones de crédito público, sin que estas operaciones sean debidamente registradas financiera o presupuestalmente, conllevando por tanto a una incertidumbre o desconocimiento del verdadero estado de las finanzas públicas. Según la Contraloría General de la República en documento resumen al respecto, ha dicho que ha sido el mal uso y el abuso de dicha figura la que ha llevado a prender las alarmas sobre las implicaciones que el desbordado volumen de recursos comprometidos por esta vía y su desarticulación frente a los avances reales de las obras, que impactan la estabilidad y sostenibilidad de las finanzas del Estado.

Hay que entender que las vigencias futuras no son un instrumento de financiación de proyectos de mediano y largo plazo, sino que constituyen una excepción al principio de anualidad presupuestal que comporta la autorización de gastos con cargo a apropiaciones de años por venir sin que con ellas se rompa la unidad de cuenta anual de la ejecución presupuestal; todo lo contrario, se trata pues de la aprobación anticipada de partidas presupuestales de gastos (no de ingresos) que deberán incluirse en los presupuestos de las vigencias afectadas, para que con ellas se costeen las obligaciones derivadas de los proyectos de inversión, cuya ejecución se deberá realizar de manera concomitante con la ejecución del presupuesto.

**Es por ello, que el presente proyecto de ley pretende fijar prohibiciones para mitigar el riesgo, considerando prudente y necesario establecer restricciones y condiciones que limiten la existencia del denominado “ciclo político del presupuesto” o la tendencia generalizada a ejecutar y comprometer la mayor cantidad de apropiaciones presupuestales.**

### ANTECEDENTES NORMATIVOS DE LAS VIGENCIAS FUTURAS

La figura de las vigencias futuras en el ordenamiento colombiano ha evolucionado considerablemente durante casi dos décadas de desarrollos legales, partiendo

de la Ley 38 de 1989 hasta el esquema actual que recoge la **Ley 819 de 2003**. A partir de la Constitución Política de 1991, cuando se estableció que el Plan Nacional de Desarrollo debía incorporar los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública nacional y la especificación de los recursos financieros requeridos para su ejecución -denominada Plan de Inversiones Públicas-, se dio inicio a este tema.

**La Ley 21 de 1992**, la cual fue una ley anual de presupuesto con aplicabilidad limitada a la vigencia fiscal colombiana (del 1° de enero al 31 de diciembre de 1993). En el artículo 76 de esta ley se dispuso que en caso de necesitar comprometer recursos de varias vigencias fiscales fuera necesario cumplir con los requisitos que determinara el Confis. Dicha norma fue demandada por considerar que vulneraba el ordenamiento Constitucional y la Corte Constitucional, en Sentencia C-337 de 1993, expresó lo siguiente: “Hoy en día con el avance técnico de la materia presupuestal, y al incorporarse el principio de planeación -que por naturaleza implica el cómputo a largo plazo-, la anualidad del presupuesto deja de ser un principio absoluto, para ser simplemente un punto de referencia, más no de cálculo determinado al rigor de un periodo inmodificable. [...] Y es razonable que así suceda, por cuanto que es un hecho que si la actividad presupuestal debe estar acorde con la planeación, es lógico que el presupuesto al reflejar las pautas de planeación, deba contemplar la plurianualidad, desarrollando así el proceso fiscal, compuesto de sucesivas etapas [...]”.

**Ley 179 de 1994**. Esta ley abrió paso a las denominadas vigencias futuras ordinarias y designó a la Dirección General del Presupuesto Nacional (dependencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público) su aprobación, de conformidad con lo establecido en esta ley y en la delegación que para tal propósito le hiciera el Confis.

**Ley 225 de 1995**, modificatoria de la Ley Orgánica de Presupuesto, la cual permitió introducir una nueva modalidad de vigencias futuras que se denominarían excepcionales.

**Ley 819 de 2003**, en la cual se introdujeron algunas modificaciones a la norma orgánica de presupuesto y, de manera concreta, al régimen de vigencias futuras que hoy en día se encuentra vigente. Esta norma consagró tanto las vigencias futuras ordinarias, como las excepcionales, pero solo las primeras las consagró específicamente para las Entidades Territoriales, veamos:

“**Artículo 10. Vigencias futuras ordinarias.** El artículo 9° de la Ley 179 de 1994 quedará así:

El Confis podrá autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras cuando su ejecución se inicie con presupuesto de la vigencia en curso y el objeto del compromiso se lleve a cabo en cada una de ellas siempre y cuando se cumpla que:

a) El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas consulte las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 1° de esta ley;

b) Como mínimo, de las vigencias futuras que se soliciten se deberá contar con apropiación del quince por ciento (15%) en la vigencia fiscal en la que estas sean autorizadas;

c) Cuando se trate de proyectos de inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación y del Ministerio del ramo. La autorización por parte del Confis para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo período de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Conpes previamente los declare de importancia estratégica. Esta disposición también se aplicará a las entidades de que trata el artículo 9° de la presente ley. El Gobierno reglamentará la materia.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Dirección General del Presupuesto Público Nacional, incluirá en los proyectos de presupuesto las asignaciones necesarias para darle cumplimiento a lo dispuesto en este artículo.

**Parágrafo.** Estas funciones podrán ser delegadas por el Confis en la Dirección General del Presupuesto Público Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público para el caso de los órganos que componen el Presupuesto General de la Nación y en las juntas o Consejos Directivos en el caso de las entidades de las que trata el numeral 4 del artículo 10 de la Ley 179 de 1994. El Gobierno nacional reglamentará la materia. En caso de existir tal delegación, quien sea delegado por el Confis presentará un informe trimestral a dicho Consejo sobre las vigencias futuras autorizadas en el trimestre inmediatamente anterior.

**Artículo 11. Vigencias futuras excepcionales.** El artículo 3° de la Ley 225 de 1995 quedará así:

El Consejo Superior de Política Fiscal (Confis), en casos excepcionales para las obras de infraestructura, energía, comunicaciones, aeronáutica, defensa y seguridad, así como para las garantías a las concesiones, podrá autorizar que se asuman obligaciones que afecten el presupuesto de vigencias futuras sin apropiación en el presupuesto del año en que se concede la autorización. El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas deberán consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo del que trata el artículo 1° de esta ley. La secretaria ejecutiva del Confis enviará trimestralmente a las comisiones económicas del Congreso una relación de las autorizaciones aprobadas por el Consejo, para estos casos. Para asumir obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras, los contratos de empréstito y las contrapartidas que en estos se estipulen no requieren la autorización del Consejo Superior de Política Fiscal (Confis). Estos contratos se registrarán por las normas que regulan las operaciones de crédito público.

**Artículo 12. Vigencias futuras ordinarias para entidades territoriales.** En las entidades territoriales, las autorizaciones para comprometer vigencias futuras serán impartidas por la asamblea o concejo respectivo, a iniciativa del gobierno local, previa aprobación por el Confis territorial o el órgano que haga sus veces.

Se podrá autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras cuando su ejecución se inicie con presupuesto de la vigencia en curso y el objeto del compromiso se lleve a cabo en cada una de ellas siempre y cuando se cumpla que:

a) El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas consulte las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 1° de esta ley;



b) Como mínimo, de las vigencias futuras que se soliciten se deberá contar con apropiación del quince por ciento (15%) en la vigencia fiscal en la que estas sean autorizadas;

c) Cuando se trate de proyectos que conlleven inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación.

La corporación de elección popular se abstendrá de otorgar la autorización si los proyectos objeto de la vigencia futura no están consignados en el Plan de Desarrollo respectivo y si sumados todos los compromisos que se pretendan adquirir por esta modalidad y sus costos futuros de mantenimiento y/o administración, se excede su capacidad de endeudamiento. La autorización por parte del Confis para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo período de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Consejo de Gobierno previamente los declare de importancia estratégica. En las entidades territoriales, queda prohibida la aprobación de cualquier vigencia futura, en el último año de gobierno del respectivo alcalde o gobernador, excepto la celebración de operaciones conexas de crédito público”.

**Ley 1483 de 9 de noviembre de 2011**, por medio de la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal para las entidades territoriales. Mediante esta ley se procuró subsanar la falencia que tuvo la Ley 819 de 2003, al no autorizar expresamente el uso de las vigencias futuras excepcionales. Con este propósito establece:

“*Vigencias futuras excepcionales para entidades territoriales.* En las entidades territoriales, las asambleas o concejos respectivos, a iniciativa del gobierno local, podrán autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras sin apropiación en el presupuesto del año en que se concede la autorización, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:

a) Las vigencias futuras excepcionales solo podrán ser autorizadas para proyectos de infraestructura, energía, comunicaciones, y en gasto público social en los sectores de educación, salud, agua potable y saneamiento básico, que se encuentren debidamente inscritos y viabilizados en los respectivos bancos de proyectos.

b) El monto máximo de vigencias futuras, plazo y las condiciones de las mismas deben consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 5° de la Ley 819 de 2003.

c) Se cuente con aprobación previa del Confis territorial o el órgano que haga sus veces.

d) Cuando se trate de proyectos que conlleven inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación.

La corporación de elección popular se abstendrá de otorgar la autorización, si los proyectos objeto de la vigencia futura no están consignados en el Plan de Inversiones del Plan de Desarrollo respectivo y si sumados todos los compromisos que se pretendan adquirir por esta modalidad y sus costos futuros de mantenimiento y/o administración, excede la capacidad de endeudamiento de la entidad territorial, de forma que se garantice la sujeción territorial a la disciplina fiscal, en los términos del Capítulo II de la Ley 819 de 2003. Los montos por vigencia que se comprometan por parte de las entidades territoriales como vigencias futuras ordinarias y excepcionales, se descontarán de los ingresos que sirven de base para el cálculo de la capacidad de endeudamiento, teniendo en cuenta la inflexibilidad que se genera en la aprobación de los presupuestos de las vigencias afectadas con los gastos aprobados de manera anticipada. La autorización por parte de la asamblea o concejo respectivo, para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo período de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Consejo de Gobierno, con fundamento en estudios de reconocido valor técnico que contemplen la definición de obras prioritarias e ingeniería de detalle, de acuerdo a la reglamentación del Gobierno nacional, previamente los declare de...

**Parágrafo 1°.** En las entidades territoriales, queda prohibida la aprobación de cualquier vigencia futura, en el último año de gobierno del respectivo gobernador o alcalde; excepto para aquellos proyectos de cofinanciación con participación total o mayoritaria de la nación y la última doceava del Sistema General de Participaciones.

**Parágrafo 2°.** El plazo de ejecución de cualquier vigencia futura aprobada debe ser igual al plazo de ejecución del proyecto o gasto objeto de la misma.

## COMPARATIVO

<b>LEY 819 DE 2003</b> <i>por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal.</i>	<b>PROYECTO DE LEY</b> <i>por la cual se adicionan la Ley 819 de 2003, y la Ley 1483 de 2011.</i>
<p><b>Artículo 10.</b> <i>Vigencias futuras ordinarias.</i> El artículo 9° de la Ley 179 de 1994 quedará así: El Confis podrá autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras cuando su ejecución se inicie con presupuesto de la vigencia en curso y el objeto del compromiso se lleve a cabo en cada una de ellas siempre y cuando se cumpla que:</p> <p>a) El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas consulte las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 1° de esta ley;</p> <p>b) Como mínimo, de las vigencias futuras que se soliciten se deberá contar con apropiación del quince por ciento (15%) en la vigencia fiscal en la que estas sean autorizadas;</p>	<p><b>Artículo 10.</b> <i>Vigencias futuras ordinarias.</i> El artículo 9° de la Ley 179 de 1994 quedará así: El Confis, <u>previo informe del Gobierno a las Plenarias de Senado y Cámara de Representantes, autorizará</u> la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras cuando su ejecución se inicie con presupuesto de la vigencia en curso y el objeto del compromiso se lleve a cabo en cada una de ellas siempre y cuando se cumpla que: (...).</p> <p>a) El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas consulte las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 1° de esta ley;</p> <p>b) Como mínimo, de las vigencias futuras que se soliciten se deberá contar con apropiación del quince por ciento (15%) en la vigencia fiscal en la que estas sean autorizadas;</p>

<p align="center"><b>LEY 819 DE 2003</b> <i>por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal.</i></p>	<p align="center"><b>PROYECTO DE LEY</b> <i>por la cual se adicionan la Ley 819 de 2003, y la Ley 1483 de 2011.</i></p>
<p>c) Cuando se trate de proyectos de inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación y del Ministerio del ramo.</p> <p>La autorización por parte del Confis para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo período de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Conpes previamente los declare de importancia estratégica.</p> <p>Esta disposición también se aplicará a las entidades de que trata el artículo 9° de la presente ley. El Gobierno reglamentará la materia.</p> <p>El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Dirección General del Presupuesto Público Nacional, incluirá en los proyectos de presupuesto las asignaciones necesarias para darle cumplimiento a lo dispuesto en este artículo.</p> <p><b>Parágrafo.</b> Estas funciones podrán ser delegadas por el Confis en la Dirección General del Presupuesto Público Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público para el caso de los órganos que componen el Presupuesto General de la Nación y en las juntas o Consejos Directivos en el caso de las entidades de las que trata el numeral 4 del artículo 10 de la Ley 179 de 1994. El Gobierno nacional reglamentará la materia.</p> <p>En caso de existir tal delegación, quien sea delegado por el Confis presentará un informe trimestral a dicho Consejo sobre las vigencias futuras autorizadas en el trimestre inmediatamente anterior.</p>	<p>c) Cuando se trate de proyectos de inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación y del Ministerio del ramo.</p> <p>d) <u>No haga alusión a figuras o términos relacionados con ingresos o financiación de proyectos existentes, o con el objeto de anticipar la estimación de los flujos futuros de ingresos.</u></p> <p>La autorización por parte del Confis para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo período de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Conpes previamente los declare de importancia estratégica.</p> <p>Esta disposición también se aplicará a las entidades de que trata el artículo 9° de la presente ley. El Gobierno reglamentará la materia.</p> <p>El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Dirección General del Presupuesto Público Nacional, incluirá en los proyectos de presupuesto las asignaciones necesarias para darle cumplimiento a lo dispuesto en este artículo.</p> <p><b>Parágrafo.</b> Estas funciones podrán ser delegadas por el Confis en la Dirección General del Presupuesto Público Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público para el caso de los órganos que componen el Presupuesto General de la Nación y en las juntas o Consejos Directivos en el caso de las entidades de las que trata el numeral 4 del artículo 10 de la Ley 179 de 1994. El Gobierno nacional reglamentará la materia.</p> <p>En caso de existir tal delegación, quien sea delegado por el Confis presentará un informe trimestral a dicho Consejo sobre las vigencias futuras autorizadas en el trimestre inmediatamente anterior.</p>
<p><b>Artículo 11.</b> <i>Vigencias futuras excepcionales.</i> El artículo 3° de la Ley 225 de 1995 quedará así:</p> <p>El Consejo Superior de Política Fiscal (Confis), en casos excepcionales para las obras de infraestructura, energía, comunicaciones, aeronáutica, defensa y seguridad, así como para las garantías a las concesiones, podrá autorizar que se asuman obligaciones que afecten el presupuesto de vigencias futuras sin apropiación en el presupuesto del año en que se concede la autorización. El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas deberán consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo del que trata el artículo 1° de esta ley.</p> <p>La secretaria ejecutiva del Confis enviará trimestralmente a las comisiones económicas del Congreso una relación de las autorizaciones aprobadas por el Consejo, para estos casos.</p> <p>Para asumir obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras, los contratos de empréstito y las contrapartidas que en estos se estipulen no requieren la autorización del Consejo Superior de Política Fiscal (Confis). Estos contratos se registrarán por las normas que regulan las operaciones de crédito público.</p>	<p><b>Artículo 11.</b> <i>Vigencias futuras excepcionales.</i> El artículo 3° de la Ley 225 de 1995 quedará así:</p> <p>El Consejo Superior de Política Fiscal (Confis), en casos excepcionales para las obras de infraestructura <u>física de interés o importancia estratégica, en los sectores de transporte, energía, educación, salud, comunicaciones, aeronáutica, defensa y seguridad, agua potable y saneamiento básico, que se encuentren debidamente inscritos y viabilizados en los respectivos bancos de proyectos,</u> así como para las garantías a las concesiones, podrá autorizar que se asuman obligaciones que afecten el presupuesto de vigencias futuras sin apropiación en el presupuesto del año en que se concede la autorización. El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas deberán consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo del que trata el artículo 1° de la Ley 819 de 2003.</p> <p>La secretaria ejecutiva del Confis enviará trimestralmente a las comisiones económicas del Congreso una relación de las autorizaciones aprobadas por el Consejo, para estos casos.</p> <p>Para asumir obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras, los contratos de empréstito y las contrapartidas que en estos se estipulen no requieren la autorización del Consejo Superior de Política Fiscal (Confis). Estos contratos se registrarán por las normas que regulan las operaciones de crédito público.</p>
<p><b>Artículo 12.</b> <i>Vigencias futuras ordinarias para entidades territoriales.</i> En las entidades territoriales, las autorizaciones para comprometer vigencias futuras serán impartidas por la asamblea o concejo respectivo, a iniciativa del gobierno local, previa aprobación por el Confis territorial o el órgano que haga sus veces.</p> <p>Se podrá autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras cuando su ejecución se inicie con presupuesto de la vigencia en curso y el objeto del compromiso se lleve a cabo en cada una de ellas siempre y cuando se cumpla que:</p> <p>a) El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas consulte las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 1° de esta ley;</p>	<p><b>Artículo 12.</b> <i>Vigencias futuras ordinarias para entidades territoriales.</i> En las entidades territoriales, las autorizaciones para comprometer vigencias futuras serán impartidas por la asamblea o concejo respectivo, a iniciativa del gobierno local, previa aprobación por el Confis territorial o el órgano que haga sus veces.</p> <p>Se podrá autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras cuando su ejecución se inicie con presupuesto de la vigencia en curso y el objeto del compromiso se lleve a cabo en cada una de ellas siempre y cuando se cumpla que:</p> <p>a) El monto máximo de vigencias futuras, el plazo y las condiciones de las mismas consulte las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 1° de esta ley;</p>

<p align="center"><b>LEY 819 DE 2003</b> <i>por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal.</i></p>	<p align="center"><b>PROYECTO DE LEY</b> <i>por la cual se adicionan la Ley 819 de 2003, y la Ley 1483 de 2011.</i></p>
<p>b) Como mínimo, de las vigencias futuras que se soliciten se deberá contar con apropiación del quince por ciento (15%) en la vigencia fiscal en la que estas sean autorizadas;</p> <p>c) Cuando se trate de proyectos que conlleven inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación.</p> <p>La corporación de elección popular se abstendrá de otorgar la autorización si los proyectos objeto de la vigencia futura no están consignados en el Plan de Desarrollo respectivo y si sumados todos los compromisos que se pretendan adquirir por esta modalidad y sus costos futuros de mantenimiento y/o administración, se excede su capacidad de endeudamiento.</p> <p>La autorización por parte del Confis para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo período de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Consejo de Gobierno previamente los declare de importancia estratégica. En las entidades territoriales, queda prohibida la aprobación de cualquier vigencia futura, en el último año de gobierno del respectivo alcalde o gobernador, excepto la celebración de operaciones conexas de crédito público.</p>	<p>b) Como mínimo, de las vigencias futuras que se soliciten se deberá contar con apropiación del quince por ciento (15%) en la vigencia fiscal en la que estas sean autorizadas;</p> <p>c) Cuando se trate de proyectos que conlleven inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación.</p> <p><u>d) No haga alusión a figuras o términos relacionados con ingresos o financiación de proyectos existentes, o con el objeto de anticipar la estimación de los flujos futuros de ingresos.</u></p> <p>La corporación de elección popular se abstendrá de otorgar la autorización si los proyectos objeto de la vigencia futura no están consignados en el Plan de Desarrollo respectivo y si sumados todos los compromisos que se pretendan adquirir por esta modalidad y sus costos futuros de mantenimiento y/o administración, se excede su capacidad de endeudamiento.</p> <p>La autorización por parte del Confis para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo período de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Consejo de Gobierno previamente los declare de importancia estratégica. En las entidades territoriales, queda prohibida la aprobación de cualquier vigencia futura, en el último año de gobierno del respectivo alcalde o gobernador, excepto la celebración de operaciones conexas de crédito público, <u>o para aquellos proyectos de cofinanciación con participación total o mayoritaria por parte de la Nación.</u></p>

<p align="center"><b>LEY 1483 DE 2011</b> <i>por medio de la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal para las entidades territoriales.</i></p>	<p align="center"><b>PROYECTO DE LEY</b> <i>por la cual se adicionan la Ley 819 de 2003, y la Ley 1483 de 2011.</i></p>
<p><b>Artículo 1º.</b> <i>Vigencias futuras excepcionales para entidades territoriales.</i> En las entidades territoriales, las asambleas o concejos respectivos, a iniciativa del gobierno local, podrán autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras sin apropiación en el presupuesto del año en que se concede la autorización, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:</p> <p>a) Las vigencias futuras excepcionales solo podrán ser autorizadas para proyectos de infraestructura, energía, comunicaciones, y en gasto público social en los sectores de educación, salud, agua potable y saneamiento básico, que se encuentren debidamente inscritos y viabilizados en los respectivos bancos de proyectos.</p> <p>b) El monto máximo de vigencias futuras, plazo y las condiciones de las mismas deben consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 5º de la Ley 819 de 2003.</p> <p>c) Se cuente con aprobación previa del Confis territorial o el órgano que haga sus veces.</p> <p>d) Cuando se trate de proyectos que conlleven inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación.</p> <p>La corporación de elección popular se abstendrá de otorgar la autorización, si los proyectos objeto de la vigencia futura no están consignados en el Plan de Inversiones del Plan de Desarrollo respectivo y si sumados todos los compromisos que se pretendan adquirir por esta modalidad y sus costos futuros de mantenimiento y/o administración, excede la capacidad de endeudamiento de la entidad territorial, de forma que se garantice la sujeción territorial a la disciplina fiscal, en los términos del Capítulo II de la Ley 819 de 2003. Los montos por vigencia que se comprometan por parte de las entidades territoriales como vigencias futuras ordinarias y excepcionales, se descontarán de los ingresos que sirven</p>	<p><b>Artículo 1º.</b> <i>Vigencias futuras excepcionales para entidades territoriales.</i> En las entidades territoriales, las asambleas o concejos respectivos, a iniciativa del gobierno local, podrán autorizar la asunción de obligaciones que afecten presupuestos de vigencias futuras sin apropiación en el presupuesto del año en que se concede la autorización, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos:</p> <p>a) Las vigencias futuras excepcionales solo podrán ser autorizadas para proyectos de infraestructura, energía, comunicaciones, y en gasto público social en los sectores de educación, salud, agua potable y saneamiento básico, que se encuentren debidamente inscritos y viabilizados en los respectivos bancos de proyectos.</p> <p>b) El monto máximo de vigencias futuras, plazo y las condiciones de las mismas deben consultar las metas plurianuales del Marco Fiscal de Mediano Plazo de que trata el artículo 5º de la Ley 819 de 2003.</p> <p>c) Se cuente con aprobación previa del Confis territorial o el órgano que haga sus veces.</p> <p>d) Cuando se trate de proyectos que conlleven inversión nacional deberá obtenerse el concepto previo y favorable del Departamento Nacional de Planeación.</p> <p><u>e) No haga alusión a figuras o términos relacionados con ingresos o financiación de proyectos existentes, o con el objeto de anticipar la estimación de los flujos futuros de ingresos.</u></p> <p>La corporación de elección popular se abstendrá de otorgar la autorización, si los proyectos objeto de la vigencia futura no están consignados en el Plan de Inversiones del Plan de Desarrollo respectivo y si sumados todos los compromisos que se pretendan adquirir por esta modalidad y sus costos futuros de mantenimiento y/o administración, excede la capacidad de endeudamiento de la entidad territorial, de forma que se garantice la sujeción territorial a la disciplina fiscal, en los términos del Capítulo II de la Ley 819 de 2003. Los montos por vigencia que se comprometan por parte de las entidades territoriales como vigencias futuras ordinarias y excepcionales, se descontarán de los ingresos que sirven</p>

<p align="center"><b>LEY 1483 DE 2011</b> <i>por medio de la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal para las entidades territoriales.</i></p>	<p align="center"><b>PROYECTO DE LEY</b> <i>por la cual se adicionan la Ley 819 de 2003, y la Ley 1483 de 2011.</i></p>
<p>de base para el cálculo de la capacidad de endeudamiento, teniendo en cuenta la inflexibilidad que se genera en la aprobación de los presupuestos de las vigencias afectadas con los gastos aprobados de manera anticipada. La autorización por parte de la asamblea o concejo respectivo, para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo período de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Consejo de Gobierno, con fundamento en estudios de reconocido valor técnico que contemplen la definición de obras prioritarias e ingeniería de detalle, de acuerdo a la reglamentación del Gobierno nacional, previamente los declare de importancia estratégica. <b>Parágrafo 1º.</b> En las entidades territoriales, queda prohibida la aprobación de cualquier vigencia futura, en el último año de gobierno del respectivo gobernador o alcalde; excepto para aquellos proyectos de cofinanciación con participación total o mayoritaria de la Nación y la última doceava del Sistema General de Participaciones. <b>Parágrafo 2º.</b> El plazo de ejecución de cualquier vigencia futura aprobada debe ser igual al plazo de ejecución del proyecto o gasto objeto de la misma.</p>	<p>de base para el cálculo de la capacidad de endeudamiento, teniendo en cuenta la inflexibilidad que se genera en la aprobación de los presupuestos de las vigencias afectadas con los gastos aprobados de manera anticipada. La autorización por parte de la asamblea o concejo respectivo, para comprometer presupuesto con cargo a vigencias futuras no podrá superar el respectivo período de gobierno. Se exceptúan los proyectos de gastos de inversión en aquellos casos en que el Consejo de Gobierno, con fundamento en estudios de reconocido valor técnico que contemplen la definición de obras prioritarias e ingeniería de detalle, de acuerdo a la reglamentación del Gobierno nacional, previamente los declare de importancia estratégica. <b>Parágrafo 1º.</b> En las entidades territoriales, queda prohibida la aprobación de cualquier vigencia futura, en el último año de gobierno del respectivo gobernador o alcalde; excepto para aquellos proyectos de cofinanciación con participación total o mayoritaria de la Nación y la última doceava del Sistema General de Participaciones. <b>Parágrafo 2º.</b> El plazo de ejecución de cualquier vigencia futura aprobada debe ser igual al plazo de ejecución del proyecto o gasto objeto de la misma.</p>

\* \* \*

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 052 DE 2016**  
**CÁMARA**

*por medio de la cual se expiden normas para la legalización de los inmuebles donde funcionan establecimientos educativos públicos u oficiales y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Las entidades públicas territoriales serán propietarias de los bienes inmuebles donde funcionan establecimientos educativos públicos u oficiales, que hayan poseído ininterrumpidamente por más de diez (10) años, a la entrada en vigencia de la presente ley.

Parágrafo. La presente ley no aplica a los establecimientos educativos públicos u oficiales ubicados en resguardos indígenas o de propiedad colectiva de las comunidades negras u otros grupos étnicos, o comunidades religiosas.

Artículo 2º. Para el otorgamiento del título de propiedad de que trata la presente ley, deberá tramitarse el proceso verbal especial consagrado en la Ley 1561 de 2012, para lo cual el representante legal de la entidad territorial instaurará la demanda ante el juez competente.

En lo relacionado con los derechos de registro de las sentencias que declaren la propiedad de los inmuebles donde funcionan las instituciones educativas públicas u oficiales en virtud de lo establecido en el artículo anterior, se aplicará lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley 1561 de 2012.

Artículo 3º. La presente ley rige a partir de su publicación.

  
 LUCY CONTENTO SANZ.  
 Representante a la Cámara.

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**  
**Y JUSTIFICACIÓN**

El presente proyecto de ley busca realizar dentro de los derechos culturales, sociales y económicos consagrados en la Constitución, el artículo 67 que consagra la educación como una garantía fundamental, esencial e inalienable de toda persona, y un servicio público que tiene función social, con lo cual el Estado, la sociedad y la familia son responsables de ella, que es obligatoria en los niños y niñas, exigiéndosele al primero, además de regular y ejercer la suprema inspección y vigilancia para que sea de calidad, “*garantizar el adecuado cubrimiento del servicio y asegurar a los menores las condiciones necesarias para su acceso y permanencia en el sistema educativo*” (Sentencia Corte Constitucional T-500/12). Por tanto, corresponde a la Nación y a las entidades territoriales participar en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales.

Y es que, como se sentencia en reiteradas jurisprudencias de la Corte Constitucional tratándose de la niñez, por mandato constitucional consagrado en el artículo 44, sus derechos prevalecen sobre los de los demás, siendo así sujetos de especial protección, en favor de quienes existe la obligación de la familia, la sociedad y el Estado de asistirlos y protegerlos para garantizar su desarrollo armónico e integral y el ejercicio pleno de sus facultades, al tiempo que cualquiera puede exigir a la autoridad competente su cumplimiento y la sanción a los infractores, al tiempo que, el artículo 45 señala los derechos a la protección y a la formación integral de los jóvenes.

En la Declaración Universal de Derechos Humanos, y la Declaración Americana de los Derechos y Deberes del Hombre, se consagra, entre otras, las garantías a la igualdad y a la dignidad y que la educación debe ser inspirada, entre otros, en los principios de libertad y solidaridad, teniendo toda persona derecho a que se le capacite, para lograr “*digna subsistencia*” y “*ser útil para la sociedad*”.

Además de las previsiones contenidas en el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, que exhorta a los Estados Partes a respetar y garantizar, sin distinción alguna, entre otros, los derechos de todo niño a que se adopten las medidas de protección que su condición requiere y prohíbe cualquier forma de segregación, similar a lo estatuido en la Convención Americana sobre Derechos Humanos, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales reitera que se deben adoptar medidas especiales para el amparo de niños y adolescentes, sin discriminación alguna.

Estas garantías reconocen a los niños el derecho a recibir cuidados especiales, debiéndose alentar y asegurar, con sujeción a los recursos disponibles, la asistencia requerida, la cual deberá ser gratuita siempre que sea posible y atendiendo la situación de padres o personas encargadas del cuidado, apoyo que deberá enfocarse a permitir el acceso efectivo, además de a la capacitación, a los servicios de rehabilitación, la preparación para el empleo y las oportunidades de esparcimiento, todo encaminado a lograr su desarrollo e integración social en la mayor medida posible, (Sentencia de Tutela T -500/12 Corte Constitucional).

Dicho lo anterior, es indiscutible que existe un gran cúmulo de instrumentos de derechos y garantías internos y externos, integradores del bloque de constitucionalidad, que imponen deberes a la familia, a la sociedad y al Estado de garantizar el derecho a la educación inherente a todos, en especial frente a menores de edad y a personas con alguna clase de discapacidad, más aún si se conjugan ambas condiciones en un ser humano.

El presente proyecto de ley, tiene su historia en la iniciativa parlamentaria, toda vez que el ex senador Carlos Roberto Ferro Solanilla lo radicara en el año 2012. En aquella oportunidad argumentaba el Senador Ferro que el Ministerio de Educación Nacional desde el año 2003 viene desarrollando una Revolución Educativa para transformar y reorganizar el sistema, con el fin de formar ciudadanos con capacidades y competencias que les permitan desenvolverse en un mundo cada vez más globalizado y competitivo.

También argumentaba que en el marco de la ampliación de cobertura y mejoramiento de la calidad educativa, se identificó que la red de establecimientos educativos no era suficiente ni estaba en las mejores condiciones para cubrir las necesidades que en materia educativa se presentaban en todo el territorio nacional.

Es así como en el año 2003, el Ministerio de Educación Nacional, lanzó un proyecto de infraestructura escolar para mejorar y ampliar las instalaciones de los establecimientos educativos y le solicitó a las entidades territoriales y nacionales que quisieran ser parte del proyecto, que contaran con la propiedad sobre los inmuebles objeto del mismo. Luego de realizar la verificación de la titularidad de estos bienes en todo el país, se detectaron casos en los que las instituciones educativas habían sido construidas sobre predios donados por terceros, empresas constructoras, Juntas de Acción Comunal, entre otros, sin que a la fecha, mucho de ellos hubieran inscrito el acto de traspaso de propiedad a nombre de la entidad pública.

Según la misma entidad, la falta de título de propiedad sobre los inmuebles donde se encuentran los establecimientos educativos por parte de entidades

públicas, se ha convertido en un obstáculo para que el Ministerio de Educación Nacional pueda invertir en el mejoramiento de la infraestructura educativa pues la propiedad de los bienes se encuentra a nombre de particulares. Recordemos que de acuerdo con la Constitución Política de 1991 se prohíbe toda donación de recursos públicos al sector privado, por lo que en este caso el cumplimiento de las obligaciones sociales que el Estado colombiano tiene con el sector educativo, se ve obstaculizada por el titular de la propiedad de los inmuebles.

Por tal razón y por las demás expuestas, este proyecto de ley se convierte en una herramienta para legalizar la situación de los predios donde se encuentran construidos establecimientos educativos, a través de un procedimiento administrativo que permita la legalización de 9.700 predios en Colombia y asegurar la inversión de recursos públicos para su mejoramiento.

De acuerdo a información suministrada por el Sistema Interactivo de Consulta de Infraestructura Educativa (Sicied) año 2012, unos 4.040 predios pertenecen a las comunidades, mientras que 1.161 son propiedad de personas naturales, sociedades u otros.

Como antecedente legislativo, esta iniciativa como se dijo anteriormente se sometió a estudio y discusión en el Congreso de la República, siendo radicado el proyecto de ley con el orden numérico 78 de 2012. Fue radicado en Secretaría General de Senado, correspondiendo por materia su estudio a la Comisión Primera. La Cámara alta surtió los dos debates correspondientes, pasando posteriormente a la Cámara de Representantes para continuar con el trámite, alcanzando a ser puesto a consideración de la plenaria, donde por tiempo no logró discutirse y fue archivado.

En el transcurso del trámite de ese proyecto de ley, se realizaron consultas sobre la viabilidad de la iniciativa; el Ministerio de Educación Nacional envió sus comentarios sobre el proyecto, afirmando que la comparte, dada la importancia de legalizar la titularidad de los establecimientos educativos oficiales mediante el procedimiento más rápido y efectivo posible.

De otra parte, el Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018, otorga viabilidad técnica a través del artículo 60 que consagra la Titulación de la posesión material y saneamiento de títulos con falsa tradición sobre inmuebles para la educación y la primera infancia; a su vez el artículo 55 de la misma ley, otorga viabilidad presupuestal al otorgar facultad al Fondo de Financiamiento de la Infraestructura Educativa para que con sus recursos se asuma el manejo, el control y los gastos que se requiera para la estructuración, desarrollo e implementación de esquemas necesarios para lograr la ejecución de los proyectos del Plan Nacional de Infraestructura Educativa.

Respecto del articulado propuesto, como ya se ha dicho, éste fue depurado en los distintos debates, logrando la mejor normatividad haciéndolo jurídica y constitucionalmente viables, razón por la cual no es conveniente ni necesario modificar su estructura normativa.

Este proyecto de ley, contribuirá en gran medida con los propósitos del Gobierno nacional, en el plan de Infraestructura Educativa, y de esta manera reducir sustancialmente el déficit de 51 mil aulas, lo que permitirá que la jornada única esté presente en todo el territorio

nacional, disminuyendo la brecha de desigualdad para asegurar que todos los estudiantes reciban educación con equidad y calidad.



LUCY CONTENTO SANZ.  
Representante a la Cámara.

CÁMARA DE REPRESENTANTES  
SECRETARÍA GENERAL

El día 3 de agosto del año 2016 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 052 con su correspondiente exposición de motivos por la honorable Representante *Lucy Contento Sanz*.

El Secretario General,

*Jorge Humberto Mantilla Serrano.*

\* \* \*

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 053 DE 2016**  
**CÁMARA**

*por medio de la cual se crea el impuesto nacional ambiental al consumo de bolsas plásticas en almacenes de ventas al detal.*

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Créase el impuesto nacional ambiental al consumo de bolsas plásticas distribuidas en los puntos de pago y utilizadas para transportar mercancías, con el objeto de asignarles un precio que desincentive su consumo, por el efecto nocivo que ellas generan sobre el medio ambiente.

El hecho generador de este impuesto es el suministro de bolsas plásticas por parte de los almacenes de ventas al detal del régimen común del Impuesto a las Ventas (IVA) y usadas por los compradores para empaquetar los bienes adquiridos, ya sea para consumo en el mismo lugar, para ser llevados fuera del establecimiento o para ser entregados a domicilio.

Está obligado a pagar este impuesto el comprador que consume la bolsa.

Son responsables de este impuesto los establecimientos pertenecientes al régimen común que venden los bienes que se empaquetan en la bolsa plástica sujeta al mismo, los cuales tienen el deber de recaudar, declarar y transferir este impuesto al Estado, dentro de los plazos fijados.

El impuesto se causará al momento de la entrega material de la bolsa y su valor debe quedar registrado en la factura o documento equivalente, expedido al comprador por el establecimiento responsable.

El responsable del recaudo de este impuesto tiene la obligación de cobrar al adquirente o cliente un valor equivalente, al menos, al monto del mismo por cada bolsa que le suministre.

Este impuesto no es descontable del impuesto sobre las ventas (IVA) ni es deducible para la liquidación del impuesto a la renta.

El no cumplimiento de las obligaciones que consagra este artículo, dará lugar a las sanciones aplicables en el Impuesto sobre las Ventas (IVA).

Parágrafo 1°. El período gravable para la declaración y pago de este impuesto será bimestral, teniendo en cuenta los siguientes períodos: enero-febrero; marzo-abril; mayo-junio; julio-agosto; septiembre-octubre; noviembre-diciembre.

En el caso de liquidación o terminación de actividades durante el ejercicio, el período gravable se contará desde su iniciación hasta las fechas señaladas en el artículo 595 del Estatuto Tributario.

Cuando se inicien actividades durante el ejercicio, el período gravable será el comprendido entre la fecha de iniciación de actividades y la fecha de finalización del respectivo período.

Este impuesto será administrado por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, para lo cual tendrá las facultades consagradas en el Estatuto Tributario para la investigación, determinación, control, discusión y cobro de los impuestos de su competencia, y para la aplicación de las sanciones contempladas en el mismo y que sean compatibles con la naturaleza del impuesto.

Parágrafo 2°. El responsable de este impuesto tiene la obligación de llevar un registro de las bolsas plásticas referidas en este artículo, con la siguiente información: (a) el número de bolsas que tenga en su inventario, discriminado por tamaños y calibres, con fecha inicial correspondiente al primer día de vigencia del impuesto; (b) el número de bolsas compradas o adquiridas en cada período gravable, discriminado por tamaños y calibres; y (c) el número de bolsas suministradas a sus clientes en cada período gravable, discriminado por tamaños y calibres. Este registro deberá conservarse mínimo por cinco (5) años y deberá ponerse a disposición del ente de control, cuando este lo requiera.

Parágrafo 3°. Facúltese al Gobierno nacional para realizar las incorporaciones y sustituciones al Presupuesto General de la Nación que sean necesarias para adecuar las rentas y apropiaciones presupuestales a lo dispuesto en el presente artículo, sin que con ello se modifique el monto total aprobado por el Congreso de la República.

Artículo 2°. Prohibición de suministrar bolsas plásticas gratuitas. Prohíbese a los establecimientos responsables del impuesto ambiental al consumo de bolsas plásticas suministrar gratis a sus clientes las bolsas sujetas al pago de este impuesto, teniendo que cobrar por cada una de ellas un precio que será, al menos, el valor de este impuesto.

Artículo 3°. Base gravable y tarifa del impuesto al consumo de bolsas plásticas. El suministro de bolsas plásticas al comprador estará gravado por el impuesto nacional ambiental al consumo de estas bolsas, por cada bolsa suministrada al comprador, con una tarifa de ciento cincuenta pesos (\$150) durante los primeros doce (12) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley. Durante los doce (12) meses siguientes, esta tarifa será de trescientos pesos (\$300) por cada bolsa, valor que se ajustará cada primero de enero con base en el crecimiento del índice de precios al consumidor (IPC) reportado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE) para el último período de doce meses culminado el 30 de noviembre

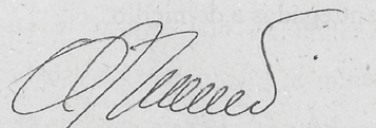
del año inmediatamente anterior, aproximado a la decena de pesos más cercana.

El recaudo de este impuesto será destinado al Instituto Colombiano de Crédito Educativo y Estudios Técnicos en el Exterior (Icetex) para inversión social en becas y créditos con opción de condonación de la deuda, a llevarse a cabo en programas de educación superior de pregrado o posgrado en áreas académicas relacionadas con el medio ambiente.

Parágrafo 1°. Las becas y créditos con opción de condonación de la deuda hacia donde se dirijan estos recaudos, se otorgarán para programas que cuenten con acreditación, o en su defecto programas en instituciones de educación acreditadas institucionalmente, de acuerdo con reglamentación que deberá expedir el Ministerio de Educación Nacional para tal efecto, teniendo en cuenta los criterios fijados en el artículo 61 de la Ley 1753 de 2015 o la que la modifique o sustituya. Si se trata de instituciones educativas de otro país, se requiere que cuenten con un reconocimiento equivalente, por parte de una entidad certificadora o evaluadora de alta calidad, reconocida en su país o a nivel internacional.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público o la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, deberán informar anualmente a las comisiones económicas del Congreso de la República las cantidades y valores declarados y recaudados por este tributo, desagregando las cifras por municipio y el Distrito Capital. Igualmente, informará sobre la destinación de este recaudo.

Artículo 4°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir del período gravable siguiente al bimestre en que se realice su promulgación, conforme a los periodos señalados en el parágrafo primero del artículo primero de esta ley.



**ANTONIO NAVARRO WOLFF**  
Senador Alianza Verde.

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. Objetivo del proyecto

Desincentivar el uso de bolsas plásticas distribuidas en los puntos de pago y utilizadas para transportar mercancías con el fin de disminuir la contaminación ambiental.

### 2. Problemática

Las bolsas plásticas se han convertido, en el mundo entero, en problema de talla mayor. No solo son indeseables por el desagradable aspecto que generan en las calles, en los parques y especialmente en las zonas rurales, sino que producen también múltiples efectos dañinos: taponan las redes de alcantarillado, causando catastróficas inundaciones en las épocas de lluvias, saturan los rellenos sanitarios de material no biodegradable, contaminan ríos y mares, afectando dramáticamente las especies silvestres acuáticas; y generan, en su fabricación, gases efecto invernadero que incrementan el calentamiento global. De allí la alta relevancia y efectividad

de las medidas que muchos países, ciudades y localidades del mundo están tomando para disminuir su uso, como se ilustra en la siguiente tabla.

Ejemplo de regulación de bolsas plásticas en varios países	
País	Descripción
Alemania	Las tiendas pagan impuesto de reciclaje y cobran entre € 0,20 y € 0,30 por bolsa reusable.
Bangladesh	Fuertes inundaciones por taponamiento de canales, llevaron a prohibición de bolsas en 2002.
Bélgica	Impuesto a bolsas plásticas desde 2007.
Botsuana	Impuesto desde 2007, con reducción significativa del uso de bolsas plásticas.
China	En 2008 prohíben bolsas de bajo calibre y cobran tasa a las demás. Se redujo en 50% su uso.
Dinamarca	Con impuesto desde 2003, en 2014 habían logrado bajar uso a 4 bolsas por persona al año.
E. E. U. U.	20 estados y 132 ciudades tienen regulación, cobrando en muchos casos entre 0,05 y 0,15 USD.
Escocia	Desde 2012, cargo de £ 0,05 por bolsa plástica o de papel, redujeron en más del 80% su uso.
Francia	Supermercados cobran entre € 0,02 y € 0,42 por bolsa. En París el cargo es obligatorio desde 2007.
Hong Kong	En 2015 prohíbe bolsas de bajos espesores y fija tasa de 0,064 USD para el resto. El uso bajó en 90%.
India	Desde 2002, prohibición de bolsas de bajo calibre para proteger las vacas y los alcantarillados.
Indonesia	A partir de 2016, fija cargo a bolsas plásticas entre 0,04 a 0,15 de USD.
Irlanda	Impuesto de € 0,15 desde 2002 y lo subieron a € 0,22 en 2007. Reducción del 90% en uso.
Israel	En 2008 se frustra proyecto de gravarlas. Actualmente, 275 bolsas por persona al año.
Italia	Prohibición de bolsas no biodegradables desde 2011. Se venden las biodegradables a € 0,10.
Kenia	Prohíbe fabricación e importación de bolsas plásticas desde 2011.
Malasia	Desde 2001 hay impuesto, los sábados. En algunas partes, toda la semana.
Mauritania	En 2013 prohíbe fabricación e importación de bolsas plásticas.
País de Gales	Cargo de £ 0,10 por bolsa desde 2011. En 2012 la reducción alcanzada era del 96%.
Países Bajos	Prohibición de bolsas gratis. Se venden reutilizables de larga duración: € 15 y € 25 por bolsa.
Reino Unido	Cargo de £ 0,10 por bolsa desde 2015. Uso estimado de bolsas por año: 7 mil millones.
Ruanda	En 2004 prohibió regalar bolsas de plástico. En 2008, las prohibió totalmente.
Sudáfrica	Desde 2004 se grava el consumo de bolsas de plástico de calibre grueso.
Taiwán	En 2003 prohibió las bolsas plásticas de calibre ligero.
Tanzania	Desde 2006 hay prohibición de bolsas plásticas a nivel nacional.
Uganda	Desde 2007 prohibidas las bolsas de bajo calibre y una tasa a las de alto calibre.

Fuente: Datos tomados de <http://www.bigfatbags.co.uk/bans-taxes-charges-plastic-bags>

Con el presente proyecto de ley, se busca enviar a la ciudadanía colombiana una señal palpable de que la calidad del medio ambiente tiene un alto valor, que las bolsas plásticas deterioran de manera grave este valioso recurso y que se deben tomar precauciones para lograr un uso moderado de este tipo de empaques. No se trata entonces de generar más gastos a las familias, ni más ingresos al Estado, si no buscar que los hogares y las personas adquieran conciencia ambiental y se acostumbren a no abusar de estas bolsas, ganándose además como premio un ahorro en dinero.

Para cumplir con este objetivo, al crear un impuesto al consumo se obligaría a los almacenes y tiendas de cadena a que dejen de repartir, en los puntos de pago, las bolsas plásticas de manera gratuita. De esta manera, ya no será el empleado del almacén quien decida la cantidad y el tipo de bolsas a usar para empacar los productos en cada compra, sino que será el comprador quien tome esta decisión: él tendrá que pagar por cada bolsa que solicite al almacén y por tanto tomará la decisión consciente de cuántas bolsas usar.

Se busca así incentivar al comprador a que no deseché la bolsa al primer uso, sino que la vuelva a usar tantas veces como sea posible. O, mejor aún, que adquiera la costumbre de usar empaques de larga duración, tales como bolsas de tela o recipientes durables, contribuyendo de esta manera con el objetivo común de propender por un ambiente sano y por una menor emisión de gases con efecto invernadero. Por tanto, este impuesto no tiene como objetivo el recaudo de recursos, sino generar mayor conciencia ambiental, mostrando a las personas que entre más cumplan con esto, se tendrán más ganancias para el medio ambiente. Incluso, si se logra de manera significativa, los recaudos del impuesto propuesto deberían tender a reducirse.

### 3. Marco Constitucional y legal que sustenta la ley.

Este proyecto de ley tiene como sustento constitucional el artículo 79<sup>1</sup>, primordialmente, que hace referencia al derecho que tienen todas las personas a gozar de un ambiente sano y el deber del Estado de proteger la integridad del ambiente y fomentar la educación en los ciudadanos para lograr la protección de la diversidad y la conservación del medio ambiente, con la expedición de esta norma el Congreso estará garantizando los dos postulados constitucionales, por un lado el mejoramiento del medio ambiente que podrán disfrutar los ciudadanos será evidente al disminuir la cantidad de basuras plásticas y de otro lado el Estado estará protegiendo el ambiente a través de educación consciente a los ciudadanos, como se menciona en el objeto de la ley el impuesto nacional al uso de bolsas plásticas no busca incremento en el recaudo fiscal, sino desestimular en el uso de un producto nocivo para el medio ambiente y por ende para los ciudadanos.

En cuanto a los artículos constitucionales que tienen inferencia directa con los ciudadanos y su deber de contribuir con el cuidado del medio ambiente, el numeral 8<sup>2</sup> del artículo 95 establece como uno de los deberes de los ciudadanos la protección de los recursos naturales y velar por la conservación del medio ambiente, así, es necesario el desarrollo normativo para que los deberes tengan un efectivo cumplimiento. El ponerle un valor a las bolsas plásticas, que realmente es simbólico, recuerda a los ciudadanos el deber constitucional que ellos tienen para con el medio ambiente y con los demás ciudadanos, con esta retribución por

los servicios que el medio ambiente les está prestando se espera que los ciudadanos midan el impacto que sus acciones causan en el bienestar colectivo.

Estos dos artículos se complementan y son la base para el desarrollo de acciones como la imposición de cobros por el uso de los recursos naturales y el daño ocasionado con nuestras acciones al medio ambiente que es lo que se propone en este proyecto de ley.

Legalmente el desarrollo de la base constitucional lo da la Ley 99 de 1993 por medio de la cual se creó el Ministerio del Medio Ambiente y se reordenó el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, entre otras disposiciones. Desde los principios rectores de esta norma -numeral 7 del artículo 1° sobre los principios generales ambientales- se deja en cabeza del Estado la obligación de incorporar los costos ambientales por el uso del bien común medio ambiente, y cobrados para acciones de “prevención, corrección y restauración del deterioro ambiental y para la conservación de los recursos naturales renovables”. El proyecto de ley busca apoyar al Gobierno nacional en este sentido, implementando de forma concreta la premisa mundial que “*el que contamina paga*” y llevando a los ciudadanos a dejar de lado el uso de estos artículos contaminantes que tanto daño causan al medio ambiente. La educación medio ambiental requiere de mecanismos alternos que orienten el comportamiento de los ciudadanos hacia la protección del medio ambiente, y el cobrar un valor como contraprestación por el uso del medio ambiente es uno de ellos.

### 4. Destinación específica

El artículo 359 de la Constitución Política ha establecido la prohibición de crear rentas con destinación específica, salvo casos excepcionales.

1. *Las participaciones previstas en la Constitución en favor de los departamentos, distritos y municipios.*

2. *Las destinadas para inversión social.*

3. *Las que, con base en leyes anteriores, la Nación asigna a entidades de previsión social y a las antiguas intendencias y comisarías.*

El impuesto nacional sobre las bolsas plásticas tiene una destinación específica sin ser inconstitucional, puesto que está destinado de forma puntual a inversión social, los recursos recaudados irán directamente a las cuentas que el Icetex tiene para financiar becas y créditos para educación superior. Se trata entonces de recursos que se invertirán en desarrollo social, en una entidad de carácter social.

En muchos casos la Corte Constitucional ha declarado inexecutable la destinación específica de los recursos porque se remiten directamente a la entidad de carácter social, sin establecer que su uso será exclusivo para inversión social, en consecuencia los recursos destinados específicamente van realmente a solventar gastos de funcionamiento de la entidad, vulnerando totalmente el precepto constitucional.

Por la amplitud del concepto de lo social, la jurisprudencia ha establecido unas características que deben cumplir las rentas con destinación específica para poder ser consideradas constitucionales.

1 ARTÍCULO 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

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



**Sentencia C-289/14**

*Comoquiera que el tributo (CREE) fue establecido como una renta destinada específicamente a la inversión social, conviene recordar las reglas que la jurisprudencia de esta Corte ha desarrollado sobre la prohibición constitucional prevista en el artículo 359 de crear, con algunas excepciones, entre ellas la inversión social, rentas de destinación específica. De conformidad con el mandato superior (artículo 359) “No habrá rentas nacionales de destinación específica”. Se exceptúan: (...) “2. Las destinadas para inversión social”. En aplicación de este precepto, la jurisprudencia de esta corporación ha señalado una serie de características de las rentas de destinación específica que conviene recordar en esta oportunidad: “a) La prohibición consagrada en el artículo 359 de la Carta Política recae sobre rentas tributarias del orden nacional y no territorial, es decir sobre impuestos nacionales. b) Las rentas de destinación específica proceden únicamente con carácter excepcional y siempre que se den los presupuestos taxativamente señalados en el artículo 359 de la Constitución. c) La consagración de rentas de destinación específica no puede darse simplemente por el objeto del ente beneficiario. d) La prohibición de las rentas nacionales de destinación específica se justifica como un instrumento de significación política y de cumplimiento del plan de desarrollo. e) La prohibición constitucional de las rentas de destinación específica tiene como finalidad consolidar las funciones del presupuesto como instrumento democrático de política fiscal, de promoción del desarrollo económico y de asignación eficiente y justa de los recursos.* (negrilla fuera de texto).

Cumplimiento de cada una de estas características por el impuesto propuesto:

**a) La prohibición consagrada en el artículo 359 de la Carta Política recae sobre rentas tributarias del orden nacional y no territorial, es decir sobre impuestos nacionales.** El impuesto que el presente proyecto de ley plantea es de carácter nacional, por ende se cumple con esta característica.

**b) Las rentas de destinación específica proceden únicamente con carácter excepcional y siempre que se den los presupuestos taxativamente señalados en el artículo 359 de la Constitución.** El impuesto nacional a las bolsas plásticas es un tributo excepcional, que más que generar recaudo lo que busca es desestimar el uso de bolsas plásticas para contribuir con el cuidado del medio ambiente, así es un impuesto con un doble fin social, mejoramiento del medio ambiente y apalancar a la ciudadanía en la generación de conocimientos en temas medio ambientales lo cual obviamente es inversión social.

**c) La consagración de rentas de destinación específica no puede darse simplemente por el objeto del ente beneficiario.** En este caso el objeto social del Icetex no tiene nada que ver con la destinación de los recursos, y lo recaudado no va al presupuesto general de la entidad, dentro de la destinación específica para la entidad tiene otra destinación específica para programas de inversión social, financiación de educación en temas medio ambientales. Los recursos no podrán ser utilizados por la entidad para gastos de funcionamiento.

**d) La prohibición de las rentas nacionales de destinación específica se justifica como un instrumento de significación política y de cumplimiento del plan**

**de desarrollo. e) La prohibición constitucional de las rentas de destinación específica tiene como finalidad consolidar las funciones del presupuesto como instrumento democrático de política fiscal, de promoción del desarrollo económico y de asignación eficiente y justa de los recursos.** Como se demuestra en esta exposición de motivos, el fin del impuesto no es el recaudo y financiación de gastos o programas del Estado, es desestimar el uso de bolsas plásticas, en consecuencia, lo que se espera realmente es que el recaudo sea bajo y con el paso del tiempo tienda a desaparecer, por ello este impuesto con destinación específica no afectará la promoción del desarrollo o la asignación justa de recursos.

**5. Justificación e impacto esperado del impuesto al consumo de bolsas plásticas**

Este proyecto de ley busca sumarse a la campaña **Reembolsale al Planeta** que ha emprendido el país, bajo el liderazgo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Campaña que busca concientizar a la población colombiana sobre las implicaciones que tiene el uso excesivo de bolsas plásticas y disminuir su consumo por persona. Para alcanzar dicho propósito y llegar a la mayor cantidad de colombianos, las autoridades cuentan con aliados estratégicos tales como la organización internacional WWF, Fenalco, los almacenes de grandes superficies y Acolplásticos. Mediante un esfuerzo conjunto, a través de campañas educativas, buscan estimular el consumo responsable de bolsas plásticas, promoviendo tres acciones: racionalizar su uso, reutilizarlas y devolverlas para reciclaje. Con el presente proyecto de ley, se busca contribuir en la misma dirección, generando un incentivo complementario a estas iniciativas actualmente en marcha, eliminando la distribución gratuita de bolsas plásticas en los puntos de pago de los almacenes, supermercados y tiendas de cadena. Con esta medida se busca que, antes de pasar por la caja registradora, el comprador tenga la opción de tomar las bolsas que crea necesarias, y pasarlas con el resto de productos para el pago, o lo que es más deseable, que no tenga que comprar esas bolsas, porque lleva consigo bolsas reutilizables o empaques de larga duración.

Este proyecto de ley propone que se aplique el impuesto al consumo de bolsas plásticas, pero no en todos los puntos de venta al detal ni para cualquier tipo de bolsas usadas en cualquier establecimiento. Para hacerlo efectivo y poder aplicar medidas de control, se propone que esta medida solo cobije a los establecimientos que sean del régimen común, es decir que ya están cobrando el IVA a sus clientes, que están obligados registrar dicho impuesto en el recibo de pago y a declararlo y pagarlo a la DIAN. De allí que, para aplicar este nuevo impuesto, bastaría con añadir el cobro de las bolsas y registrarlo en el mismo recibo que ya está emitiendo. Además, se aplicaría un procedimiento de declaración y pago análogo al que ya se aplica para declarar y pagar el IVA. Aplicaría entonces únicamente para los almacenes y las tiendas más formalizadas, es decir, aquellas que ya tienen una relación formal con la DIAN y declaran y pagan regularmente el IVA, sin hacerlo extensivo a los establecimientos del régimen simplificado. Es decir, no se requerirían nuevos y costosos procesos de operación por parte de los almacenes, ni de las autoridades tributarias, sino usar los mismos mecanismos operativos y de control que ya se aplican para el caso del IVA.

Por otra parte, además de aplicar la medida propuesta únicamente a los establecimientos más formalizados, se establece otra condición simplificadora: solo se cobra por las bolsas que se entregan en los puntos de pago, al momento de culminar las compras. Es decir, este mecanismo se aplicaría únicamente para las bolsas usadas para el empaque final en el punto de pago y no para otro tipo de bolsas de uso común y obligado, tales como las que se emplean en las tiendas formalizadas o en los almacenes de cadena para empacar algunos productos antes de pasar por la caja, como por ejemplo las frutas y las verduras frescas u otros productos como carnes que requieren un empaque, para evitar su contaminación con otras sustancias o por tener altos niveles de humedad.

Según estimativos del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en Colombia se consumen, en total, un promedio de 288 bolsas plásticas por persona al año. Asumiendo que aquí se están contabilizando todas las bolsas que se usan, y que según estadísticas del DANE una familia promedio en Colombia tiene 3,7 personas, esto daría un total de 20 bolsas por familia a la semana. Es decir, 20 bolsas a la semana que incluyen todo tipo de bolsas: desde las más pequeñas, para llevar por ejemplo una medicina, unas pastillas de chocolate adquiridas en la pequeña tienda de barrio, o para empacar los tomates adquiridos en el supermercado, antes de llevarlos a la caja e incluye también, por supuesto, las bolsas de mayor tamaño a las que se propone aplicar el nuevo impuesto al consumo, tales como las usadas para empacar, por ejemplo, varios productos adquiridos en una sola compra del día, o todo el mercado semanal o quincenal, para llevarlos a la casa.

Teniendo en cuenta estas dos consideraciones, aplicar el impuesto al consumo solo a establecimientos formales del régimen común y solo a bolsas usadas para el empaque final en el punto de pago, para analizar el impacto del instrumento propuesto se puede hacer un supuesto bastante moderado: que este impuesto solo aplicaría para una cuarta parte del total de bolsas que, según los estimativos disponibles, se están consumiendo en el país. Es decir, que para tres cuartas partes del total de bolsas plásticas que se consumen, incluyendo por ejemplo las que se entregan en una pequeña tienda de barrio o en un puesto de plaza de mercado, es decir, en establecimientos no formales o del régimen simplificado, no se aplicaría el impuesto y no sería obligatorio cobrar la bolsa. Bajo este supuesto, se esperaría que el consumo de estas bolsas que no se afectan con el impuesto propuesto, fuesen objeto solo de las restricciones que el Gobierno nacional imponga, por ejemplo restringiendo ciertos tamaños menores, o bien por el desarrollo de las campañas de educación y divulgación orientadas a generar conciencia ambiental y disminuir su uso.

Partiendo de este supuesto, se puede analizar el impacto potencial del impuesto propuesto ya no para un promedio total de 20 bolsas por semana al año por familia, sino para una cuarta parte de esta estimación: únicamente para 5 bolsas adquiridas en establecimientos formales, del régimen común, y obtenidas al final de la compra, en el punto de pago. Solo para estas bolsas, para el primer año se propone fijar una tarifa del nuevo impuesto de \$150 por cada bolsa usada, estableciendo la obligación al almacén de cobrar como mínimo este valor al cliente por cada bolsa desechable que el usuario decida llevar. Con esto se quiere enviar una doble señal: que sea el comprador y no el almacén

quien decida cuántas bolsas se quieren usar; y que esas bolsas tengan un valor que deba pagar el usuario, como retribución al efecto dañino sobre el medio ambiente que generan las bolsas plásticas. Con esta medida se busca enviar al consumidor la señal de que debe ser responsable y cuidar el medio ambiente. Pero también se envía el mensaje de que, si cuida el medio ambiente, también estará cuidando su propio bolsillo.

Al aplicar esta medida, y siguiendo la experiencia de muchos países que la han implementado, se espera que, en poco tiempo, haya una fuerte disminución del uso de bolsas plásticas. Pero para tratar de incentivar aún más a quienes no respondan de manera suficientemente adecuada en los primeros meses de su aplicación, se propone que, al segundo año de vigencia, la tarifa por bolsa suba a \$300. Esto para enviar una señal más fuerte a quienes todavía no han optado por cambiar su hábito de usar bolsas desechables, pasando al uso de bolsas duraderas o de otros empaques igualmente no desechables.

Retomando estos estimativos, bastante moderados, se tendría que una familia promedio estaría consumiendo bolsas sujetas al pago que se propone, es decir bolsas usadas en el punto de pago de los establecimientos del régimen común, en una cantidad promedio de 5 bolsas por semana. Es decir, una familia promedio usaría alrededor de 260 bolsas anuales que son objeto de este impuesto. Teniendo en cuenta este estimativo, y asumiendo 11,2 millones de familias que reporta el DANE como residentes en el país, se estarían consumiendo en total 2.912 millones de bolsas al año sujetas a este impuesto, lo que es equivalente a 243 millones de bolsas por mes.

A una tarifa inicial de \$150 por bolsa, y según estas estimaciones, durante el primer mes de operación de la norma, se causaría un impuesto a pagar del orden de 36.400 millones de pesos. Pero si se asume que paulatinamente, mes a mes, los compradores van disminuyendo el uso de bolsas desechables hasta llegar, al finalizar el primer año, a solo la mitad de las bolsas que se usaban al comienzo del período, es decir se podría bajar el consumo a 121 millones de bolsas mensuales. Esto arrojaría que, en el último mes del primer año, el valor del impuesto causado bajaría a un orden de 18.200 millones de pesos mensuales. Con estos estimativos, y dado este efecto inicial de disminución del consumo, durante el primer año de aplicación el nuevo impuesto se generaría causaciones acumuladas del orden de 328 mil millones de pesos. Y si esta tendencia se mantiene, bajando el consumo de bolsas al finalizar el segundo año a la mitad del primer mes de este año, se tendría que en el último mes de este segundo año el consumo ascendería a 61 millones de bolsas. Con esta tendencia decreciente, y con una tarifa durante el segundo año incrementada a \$300 por bolsa, el monto del impuesto causado ascendería a una suma acumulada de 319 mil millones de pesos anuales, algo menor que la causada durante el primer año.

En síntesis, y si se cumplen las proyecciones aquí estimadas, en dos años se podría pasar de un consumo de 243 millones de bolsas por mes que son objeto de este impuesto, a solo 61 millones de bolsas por mes. Es decir, si en los dos años se logra una reducción del 75% de las bolsas objeto de este impuesto que se consumen actualmente, se generarían más de 300 mil millones de pesos anuales para financiar inversiones sociales en educación, formando profesionales cualificados en asuntos ambientales.

## 6. Resumen del proyecto de ley

El proyecto de ley tiene como finalidad desincentivar el uso de bolsas plásticas distribuidas en los puntos de pago y utilizadas para transportar mercancías con el fin de disminuir la contaminación ambiental, y para ello se propone imponer un impuesto que será no sobre el valor de la bolsa sino sobre el costo del daño ambiental que genera la bolsa después de usada.

**Hecho generador:** suministro de bolsas plásticas por parte de los almacenes de ventas al detal del régimen común del impuesto a las ventas (IVA) y usadas por los compradores para empacar los bienes adquiridos, ya sea para consumo en el mismo lugar, para ser llevados fuera del establecimiento o para ser entregados a domicilio.

**Sujeto pasivo:** comprador que consume la bolsa.

**Quien recauda, declara y transfiere el impuesto:** establecimientos pertenecientes al régimen común que venden los bienes que se empaacan en la bolsa plástica sujeta al mismo.

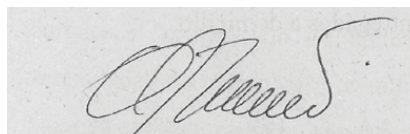
**Causación:** se causará al momento de la entrega material de la bolsa y su valor debe quedar registrado en la factura o documento equivalente, expedido al comprador por el establecimiento responsable.

**Base Gravable:** cada bolsa usada por el daño ambiental que genera.

**Tarifa:** por cada bolsa suministrada al comprador, con una tarifa de ciento cincuenta pesos (\$150) durante los primeros doce (12) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley. Durante los doce (12) meses siguientes, esta tarifa será de trescientos pesos (\$300) por cada bolsa, valor que se ajustará cada primero de enero con base en el crecimiento del Índice de Precios al Consumidor (IPC) reportado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas (DANE).

**Prohibición:** los establecimientos responsables del impuesto ambiental al consumo de bolsas plásticas no podrán suministrar gratis a sus clientes las bolsas sujetas al pago de este impuesto, teniendo que cobrar por cada una de ellas un precio que será, al menos, el valor de este impuesto.

**Destinación:** El recaudo de este impuesto será destinado al Instituto Colombiano de Crédito Educativo y Estudios Técnicos en el Exterior (Icetex) para inversión social en becas y créditos con opción de condonación de la deuda, a llevarse a cabo en programas de educación superior de pregrado o posgrado en áreas académicas relacionadas con el medio ambiente, en programas que cuenten con acreditación, o en su defecto programas en instituciones de educación acreditadas institucionalmente.



ANTONIO NAVARRO WOLFF  
Senador Alianza Verde.

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### SECRETARÍA GENERAL

El día 3 de agosto del año 2016 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 053 con su correspondiente exposición de motivos por el honorable Senador *Antonio Navarro Wolff*.

El Secretario General,

*Jorge Humberto Mantilla Serrano.*

\*\*\*

## PROYECTO DE LEY NÚMERO 054 DE 2016 CÁMARA

*por medio de la cual se modifican algunos artículos de la Ley 769 de 2002, se desarrollan sistemas de seguridad vehicular; y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de la República

DECRETA:

**Artículo 1º. Objeto.** La presente ley tiene por objeto dotar a todas las personas en el territorio nacional del derecho a disponer de bienes y servicios de vehículos automotores en óptima calidad, a elegirlos dentro de un marco de libertad de mercado, como también a una formación e información precisa y no engañosa sobre sus características.

**Artículo 2º. Definiciones.** Para todos los efectos de la presente ley se entenderá que:

**2.1. Asiento plegable.** Es un asiento auxiliar destinado al uso ocasional y que normalmente está plegado.

**2.2. Avisador acústico de reversa.** Dispositivo acústico que alerta al conductor y a los peatones sobre la puesta en marcha atrás de un vehículo con el objetivo de prevenir un accidente.

**2.3. Bolsas de aire (air bags).** Bolsa de aire que se infla en caso de impacto para proteger a los usuarios en caso de siniestro.

**2.4. Cinturones de seguridad autotensables.** Son los dispositivos de retención personal consistentes en una banda de gran resistencia sujeta en dos o tres puntos al montante de la carrocería que son regulados de forma automática, que tienen como objetivo amortiguar la desaceleración ante una frenada brusca o impacto.

**2.5. Cinturones de seguridad tensables.** Son los dispositivos de retención personal consistentes en una banda de gran resistencia sujeta en dos o tres puntos al montante de la carrocería que son regulados de forma automática o manual, que tiene como objetivo amortiguar la desaceleración ante una frenada brusca o impacto.

**2.6. Chasis compacto.** Su estructura metálica está construida por la unión de elementos de chapa de diferentes formas y espesores, en la cual la chapa externa del vehículo soporta algo o toda la carga estructural del vehículo.

**2.7. Control electrónico de estabilidad.** Es un elemento de seguridad activa del automóvil que actúa frenando individualmente las ruedas en situaciones de riesgo para evitar derrapes, tanto sobrevirajes como subvirajes. El control de estabilidad centraliza las funciones de los sistemas de asistencia de frenado, servofreno de emergencia, el Reparto electrónico de frenada y de control de tracción.

**2.8. Importador.** Persona natural o jurídica responsable de la importación de vehículos para utilización propia o para comercializar.

**2.9. Plazas.** Posiciones de pasajeros en un vehículo.

**2.10. Protección para impacto lateral.** Sistema o elemento de seguridad que minimiza los daños ocasionados a los ocupantes en caso de impacto lateral.

**2.11. Protección para impacto frontal.** Sistema o elemento de seguridad que minimiza los daños ocasionados a los ocupantes en caso de impacto frontal.

**2.12. Proveedor.** Toda persona natural o jurídica de carácter público o privado que desarrolle actividades de producción, fabricación, importación, construcción, distribución, alquiler o comercialización de bienes, así como prestación de servicios a consumidores, por las que se cobre precio o tarifa. Esta definición incluye a quienes adquieran bienes o servicios para integrarlos a procesos de producción o transformación, así como a quienes presten servicios públicos por delegación o concesión.

**2.13. Sistema de asistencia en el frenado.** Función del sistema de frenado que ante un bloqueo de las ruedas libera presión de frenado en la(s) rueda(s) bloqueadas permitiéndoles rodar evitándose la pérdida de control en el frenado.

**2.14. Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS).** La parte de un sistema de frenado de servicio que, durante el frenado del vehículo automotor, controla automáticamente en una o varias ruedas el grado de deslizamiento en el sentido de rotación de las mismas.

**2.15. Seguridad activa.** Es el conjunto de todos aquellos elementos que contribuyen a proporcionar una mayor eficacia y estabilidad al vehículo en marcha, y en la medida de lo posible, evitar un accidente.

**2.16. Seguridad pasiva.** Son los elementos que reducen al mínimo los daños a la integridad física y a la vida de los ocupantes de un automotor, que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable.

**2.17. Sensores de parqueo.** Dispositivos que trabajan con tecnología ultrasónica y electromagnética, que brindan maniobrabilidad al momento de estacionar un vehículo. Estos sensores estarán ubicados en el parachoques trasero del automotor y tienen la función de informar al conductor sobre la localización de objetos o personas que puedan ser colisionados.

**2.18. Vehículo Base.** Todo tipo de vehículo que se utiliza en la fase inicial del proceso de homologación.

**Artículo. 3º. Modifíquese la definición de Chasis del artículo 2º de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:**

**Chasis.** Armazón del vehículo que comprende el bastidor, ruedas, transmisión, con o sin motor, excluida la carrocería y todos los accesorios necesarios para acomodar al conductor, pasajeros o carga.

**Artículo. 4º.** Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

**Artículo 30A. Seguridad Vehicular.** Todo vehículo que transite por las vías del territorio nacional deberá contar con el siguiente equipamiento de seguridad activa y pasiva, como mínimo.

#### **Seguridad activa:**

30A.1) Sistema de asistencia en el frenado.

30A.2) Control electrónico de estabilidad.

30A.3) Asientos seguros.

30A.4) Tercera luz posterior de freno.

30A.5) Dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa y de visibilidad.

30A.6) Avisador acústico de reversa

30A.7) Neumáticos seguros

30A.8) Suspensión segura

30A.9) Dirección segura

30A.10) Chasis motorizado

30A.11) Carrocería segura

30A.12) Parachoques frontal y posterior

#### **Seguridad pasiva:**

30A.13) Cinturones de seguridad autotensables en cada plaza con anclajes seguros

30A.14) Avisador acústico y luminoso de uso de cinturón

30A.15) Todos los asientos de los vehículos automotores deben tener apoyacabezas para protección de latigazo cervical.

30A.16) Dos bolsas de aire para protección de impacto frontal (*air bags*)

30A.17) Sistemas de Protección para impacto frontal y lateral.

**Artículo. 5º.** Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

**Artículo 30B. Evaluación y vigilancia de los elementos de seguridad vehicular.** La evaluación de los anteriores elementos de seguridad estarán a cargo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, o quien haga sus veces. La vigilancia estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte y de la Superintendencia de Industria y Comercio.

La demostración de la conformidad con el presente reglamento técnico se debe realizar a cada nuevo vehículo o lote de vehículos que ingrese al mercado colombiano, mediante la presentación de un certificado de conformidad expedido por el Ministerio de Industria y Comercio.

**Artículo 6º.** Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

**Artículo 30C.** Los anteriores elementos de seguridad obedecerán a la vigente reglamentación técnica aprobada por nuestro país en los instrumentos internacionales y por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos.

**Artículo 7º.** Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

**Artículo 30D. Información de condiciones de seguridad.** Todo proveedor de vehículos dentro del territorio nacional deberá informar sobre las condiciones de seguridad con que cuenta dicho bien. Todo esto en-

marcado en las pruebas de choques nacionales, regionales e internacionales aceptadas en nuestro territorio nacional.

**Artículo 8°. Sanciones.** Los importadores, fabricantes, ensambladores, carroceros y distribuidores nacionales de vehículos automotores que incumplan con lo establecido en la presente ley se sujetarán a las sanciones previstas por el Ministerio de Transportes y la Superintendencia de Puertos y Transportes quien será la encargada de vigilar su cumplimiento.

**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte tendrá seis (6) meses a partir de la sanción de la presente ley para reglamentar lo concerniente a sanciones según el riesgo que implique para los usuarios y la gravedad del incumplimiento.

**Artículo 9°. Actualización.** Con el fin de mantener actualizadas las disposiciones de la presente ley, el Ministerio de Transporte someterá su texto a un proceso de revisión y actualización de los contenidos cada cinco (5) años, con el objeto de incorporar más elementos de seguridad.

**Artículo 10. Excepciones.** Las disposiciones previstas en la presente ley no se aplicarán a:

10.1. Vehículos que se fabriquen o importen al país de manera temporal para participar en ferias, exposiciones o que vayan a ser comercializados en mercados diferentes al colombiano.

10.2. Pequeños remolques, motocicletas; vehículos para competencia, para pruebas, usos o clases de vehículos no previstas en esta ley; motocarros, mototriciclos, maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, cuatrimotos y/o cuadríciclos.

**Artículo 11. Vigencia.** La presente ley rige a partir del primero (1°) de enero del año dos mil diecinueve (2019) y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De las y los honorables Congressistas,



**HUMPHREY ROA SARMIENTO**  
Representante a la Cámara  
Departamento de Boyacá  
Partido Conservador

## OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley tiene la pretensión de generar condiciones de seguridad en el interior de los vehículos automotores que circulan dentro del territorio nacional.

Seguridad vehicular entendida como la gestión del riesgo de futuras lesiones que afecten la integridad física o la vida de las personas que estén utilizando un automóvil.

## CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

Para tal fin, el articulado está organizado de la siguiente manera:

**Artículo 1°. Objeto de la presente ley.**

**Artículo 1°. Objeto.** La presente ley tiene por objeto dotar a todas las personas en el territorio nacional del derecho a disponer de bienes y servicios de vehículos automotores en óptima calidad, a elegirlos dentro de un marco de libertad de mercado, como también a una formación e información precisa y no engañosa sobre sus características.

**Artículo 2°. Se presenta un marco conceptual referencial con las definiciones pertinentes al proyecto.**

**Artículo 2°. Definiciones.** Para todos los efectos de la presente ley se entenderá que:

**2.1. Asiento plegable.** Es un asiento auxiliar destinado al uso ocasional y que normalmente está plegado.

**2.2. Avisador acústico de reversa.** Dispositivo acústico que alerta al conductor y a los peatones sobre la puesta en marcha atrás de un vehículo con el objetivo de prevenir un accidente.

**2.3. Bolsas de aire (air bags).** Bolsa de aire que se infla en caso de impacto para proteger a los usuarios en caso de siniestro.

**2.4. Cinturones de seguridad autotensables.** Son los dispositivos de retención personal consistentes en una banda de gran resistencia sujeta en dos o tres puntos al montante de la carrocería que son regulados de forma automática, que tienen como objetivo amortiguar la desaceleración ante una frenada brusca o impacto.

**2.5. Cinturones de seguridad tensables.** Son los dispositivos de retención personal consistentes en una banda de gran resistencia sujeta en dos o tres puntos al montante de la carrocería que son regulados de forma automática o manual, que tiene como objetivo amortiguar la desaceleración ante una frenada brusca o impacto.

**2.6. Chasis compacto.** Su estructura metálica está construida por la unión de elementos de chapa de diferentes formas y espesores, en la cual la chapa externa del vehículo soporta algo o toda la carga estructural del vehículo.

**2.7. Control electrónico de estabilidad.** Es un elemento de seguridad activa del automóvil que actúa frenando individualmente las ruedas en situaciones de riesgo para evitar derrapes, tanto sobrevirajes como subvirajes. El control de estabilidad centraliza las funciones de los sistemas de asistencia de frenado, servofreno de emergencia, el Reparto electrónico de frenada y de control de tracción.

**2.8. Importador.** Persona natural o jurídica responsable de la importación de vehículos para utilización propia o para comercializar.

**2.9. Plazas.** Posiciones de pasajeros en un vehículo.

**2.10. Protección para impacto lateral.** Sistema o elemento de seguridad que minimiza los daños ocasionados a los ocupantes en caso de impacto lateral.

**2.11. Protección para impacto frontal.** Sistema o elemento de seguridad que minimiza los daños ocasionados a los ocupantes en caso de impacto frontal.

**2.12. Proveedor.** Toda persona natural o jurídica de carácter público o privado que desarrolle actividades de producción, fabricación, importación, construcción, distribución, alquiler o comercialización de bienes, así como prestación de servicios a consumidores, por las que se cobre precio o tarifa. Esta definición incluye a quienes adquieran bienes o servicios para integrarlos a procesos de producción o transformación, así como a quienes presten servicios públicos por delegación o concesión.

**2.13. Sistema de asistencia en el frenado.** Función del sistema de frenado que ante un bloqueo de las ruedas libera presión de frenado en la(s) rueda(s) bloqueadas permitiéndoles rodar evitándose la pérdida de control en el frenado.

**2.14. Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS).** La parte de un sistema de frenado de servicio que, durante el frenado del vehículo automotor; controla automáticamente en una o varias ruedas el grado de deslizamiento en el sentido de rotación de las mismas.

**2.15. Seguridad activa.** Es el conjunto de todos aquellos elementos que contribuyen a proporcionar una mayor eficacia y estabilidad al vehículo en marcha, y en la medida de lo posible, evitar un accidente.

**2.16. Seguridad pasiva.** Son los elementos que reducen al mínimo los daños a la integridad física y a la vida de los ocupantes de un automotor, que se pueden producir cuando un accidente de tránsito es inevitable.

**2.17. Sensores de parqueo.** Dispositivos que trabajan con tecnología ultrasónica y electromagnética, que brindan maniobrabilidad al momento de estacionar un vehículo. Estos sensores estarán ubicados en el parachoques trasero del automotor y tienen la función de informar al conductor sobre la localización de objetos o personas que puedan ser colisionados.

**2.18. Vehículo Base.** Todo tipo de vehículo que se utiliza en la fase inicial del proceso de homologación.

**Artículo 3°.** Modifica una definiciones del Código Nacional de Tránsito, en adelante CNT (Ley 769 de 2002).

**Artículo. 3°.** Modifíquese la definición de Chasis del artículo 2° de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

**Chasis.** Armazón del vehículo que comprende el bastidor, ruedas, transmisión, con o sin motor; excluida la carrocería y todos los accesorios necesarios para acomodar al conductor, pasajeros o carga.

**Artículo 4°.** Se adiciona un artículo nuevo al Código Nacional de Tránsito Ley 769 de 2002, **artículo 30A**, mediante el cual se estipulan condiciones y exigencias en cuanto al equipamiento en seguridad a los vehículos automotores en términos de seguridad activa (12) y pasiva (5).

**Artículo. 30A. Seguridad Vehicular.** Todo vehículo que transite por las vías del territorio nacional deberá contar con el siguiente equipamiento de seguridad activa y pasiva, como mínimo.

**Seguridad activa:**

30A.1) Sistema de asistencia en el frenado.

30A.2) Control electrónico de estabilidad.

30A.3) Asientos seguros.

30A.4) Tercera luz posterior de freno.

30A.5) Dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa y de visibilidad.

30A.6) Avisador acústico de reversa

30A.7) Neumáticos seguros

30A.8) Suspensión segura

30A.9) Dirección segura

30A.10) Chasis motorizado

30A.11) Carrocería segura

30A.12) Parachoques frontal y posterior

**Seguridad pasiva:**

30A.13) Cinturones de seguridad autotensables en cada plaza con anclajes seguros

30A.14) Avisador acústico y luminoso de uso de cinturón

30A.15) Todos los asientos de los vehículos automotores deben tener apoyacabezas para protección de latigazo cervical.

30A.16) Dos bolsas de aire para protección de impacto frontal (air bags)

30A.17) Sistemas de Protección para impacto frontal y lateral.

**Artículo 5°.** Se adiciona un artículo nuevo al Código Nacional de Tránsito Ley 769 de 2002, **artículo 30B**, generando la competencia de evaluar el anterior equipamiento de seguridad a los vehículos nuevos a cargo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

**Artículo 5°.** Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

**Artículo 30B. Evaluación y vigilancia de los elementos de seguridad vehicular.** La evaluación de los anteriores elementos de seguridad estarán a cargo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, o quien haga sus veces. La vigilancia estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte y de la Superintendencia de Industria y Comercio.

La demostración de la conformidad con el presente reglamento técnico se debe realizar a cada nuevo vehículo o lote de vehículos que ingrese al mercado colombiano, mediante la presentación de un certificado de conformidad expedido por el Ministerio de Industria y Comercio.

**Artículo 6°.** Se adiciona un artículo nuevo al Código Nacional de Tránsito Ley 769 de 2002, **artículo 30C**, Se pretende armonizar nuestro actual Código Nacional de Tránsito Ley 769 de 2002 con la Reglamentación Técnica de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) sobre seguridad en vehículos.

**Artículo 6°.** Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

**Artículo 30C.** Los anteriores elementos de seguridad obedecerán a la vigente reglamentación técnica aprobada por nuestro país en los instrumentos internacionales y por la Organización de las Naciones Unidas (ONU), Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos.

**Artículo 7°.** Se adiciona un artículo nuevo al Código Nacional de Tránsito Ley 769 de 2002, **artículo**

**lo 30D.** Con este artículo se pretende coaccionar a los proveedores para que proporcionen una información clara y veraz sobre seguridad en los vehículos por ellos comercializados.

**Artículo 7°.** *Adiciónese un artículo nuevo a la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:*

**Artículo 30D. Información de condiciones de seguridad.** *Todo proveedor de vehículos dentro del territorio nacional deberá informar sobre las condiciones de seguridad con que cuenta dicho bien. Todo esto enmarcado en las pruebas de choques nacionales, regionales e internacionales aceptadas en nuestro territorio nacional.*

**Artículo 8°.** Contiene el régimen sancionatorio que genera el incumplimiento de las anteriores disposiciones.

**Artículo 8°. Sanciones.** *Los importadores, fabricantes, ensambladores, carroceros y distribuidores nacionales de vehículos automotores que incumplan con lo establecido en la presente ley, se sujetarán a las sanciones previstas por el Ministerio de Transportes y la Superintendencia de Puertos y Transportes quien será la encargada de vigilar su cumplimiento.*

**Parágrafo.** *El Ministerio de Transporte tendrá seis (06) meses a partir de la sanción de la presente ley para reglamentar lo concerniente a sanciones según el riesgo que implique para los usuarios y la gravedad del incumplimiento.*

**Artículo 9°.** Se propone la obligatoriedad de actualizar las disposiciones de este proyecto de ley, una vez sea ley de la República a cargo del Ministerio de Transporte cada 5 años, con el objetivo de ir incorporando paulatinamente más elementos de seguridad en la búsqueda de la protección de la vida de todos los habitantes de nuestro territorio nacional.

**Artículo 9°. Actualización.** *Con el fin de mantener actualizadas las disposiciones de la presente ley, el Ministerio de Transporte someterá su texto a un proceso de revisión y actualización de los contenidos cada cinco (05) años, con el objeto de incorporar más elementos de seguridad.*

**Artículo 10.** Excepciones que se deberán tener en cuenta para el caso de los vehículos que se importen de manera temporal para diferentes eventos o que serán comercializados fuera del territorio nacional. Además de que se exceptúan remolques, las motocicletas, los vehículos para competencias, pruebas y todo aquel vehículo que no esté previsto en esta ley, como es el caso motocarros, mototriciclos, maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, cuatrimotor y/o cuadríciclos.

**Artículo 10. Excepciones.** *Las disposiciones previstas en la presente ley no se aplicarán a:*

*10.3. Vehículos que se fabriquen o importen al país de manera temporal para participar en ferias, exposiciones o que vayan a ser comercializados en mercados diferentes al colombiano.*

*10.4. Pequeños remolques, motocicletas; vehículos para competencia, para pruebas, usos o clases de vehículos no previstas en esta ley; motocarros, mototriciclos, maquinaria agrícola, industrial y de construcción autopropulsada, cuatrimotos y/o cuadríciclos.*

**Artículo 11.** Vigencia de la ley que entrará a regir a partir del primero (1°) de enero del año 2018, a título de margen de acción para su implementación.

**Artículo 10. Vigencia.** *La presente ley rige a partir del primero (1°) de enero del año dos mil diecinueve (2019) y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.*

## MARCO LEGAL, JURISPRUDENCIAL Y TEÓRICO

Frente a este particular, se encuentra una gran cantidad de normas que han pretendido regular este flagelo para la seguridad de todos los ciudadanos, algunas ya derogadas o reformadas pero para el estudio es necesario traerlas a colación para entender cuál ha sido el esfuerzo real que se ha promovido desde el Congreso de la República como preocupación constante de esta rama del poder público.

### DECRETO 770 DE 1968 (Derogado)

*por medio del cual se creó el Instituto Nacional del Transporte, con el propósito de hacer efectiva la intervención del Estado en la fijación de políticas y desarrollo del transporte; en su numeral 4, artículo 2° determinaba que:*

**Artículo 2°. Son funciones del Instituto Nacional del Transporte:**

*4°. Determinar, previo estudio, las necesidades del transporte terrestre automotor, fluvial y de cabotaje, y recomendar a la Superintendencia de Comercio Exterior, los volúmenes de importación o producción de equipos y las especificaciones de los mismos, con el objeto de garantizar la oportuna reposición y actualización del parque automotor. Para el cumplimiento de esta función, el Instituto fijará anualmente las necesidades reales y las prioridades para las distintas modalidades del servicio, de acuerdo con los planes de desarrollo económico y social;*

### LEY 53 DE 1989

*(Derogado - El Instituto Nacional de Transporte y Tránsito (INTRA) fue suprimido por el artículo 19 del Decreto 2171 de 1992, que dispuso: "Artículo 119. Supresión del Instituto Nacional de Transporte y Tránsito (INTRA). Suprimase el Instituto Nacional de Transporte y Tránsito (INTRA). Dicho establecimiento público del orden nacional, creado mediante Decreto 770 de 1968, en desarrollo de la Ley 15 de 1959, fue modificado por la Ley 53 de 1989) Por el cual se le asignaron funciones al Instituto Nacional del Transporte, se adicionaron las relacionadas al tránsito terrestre automotor en todo el país y se concedieron facultades extraordinarias para reformar el Código Nacional de Tránsito Terrestre. La cual en su artículo 2°, determinó:*

**Artículo 2°. Asignase al Instituto Nacional de Transporte y Tránsito, las siguientes funciones:**

*a) Expedir las normas técnicas sobre tránsito terrestre automotor;*

*b) Adelantar el Inventario Nacional Automotor;*

*e) Elaborar y suministrar a los organismos de tránsito y transporte la placa única nacional y demás especiales venales.*

*j) Llevar el Registro Único Nacional de Accidentes;*

*n) Reglamentar y controlar la ejecución del revisado técnico-mecánico de los vehículos automotores terrestres:*

#### LEY 105 DE 1993

*por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.*

##### **Artículo 2°. Principios fundamentales.**

(...)

*e) **De la seguridad:** La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.*

(...)

***Artículo 3°. Principios del transporte público.** El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica (...)*

**Ley 336 de 1996.** Estatuto General de Transporte

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

(...)

#### CAPÍTULO VIII

##### **De la seguridad**

***Artículo 31.** Los equipos destinados al servicio público de transporte en cualquier modo deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación del medio ambiente, y otras especificaciones técnicas, de acuerdo con lo que se señale en el reglamento respectivo, para efectos de la homologación correspondiente*

**Ley 769 de 2002** - por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.

***Artículo 30. Equipos de prevención y seguridad.** Ningún vehículo podrá transitar por las vías del territorio nacional sin portar el siguiente equipo de carretera como mínimo.*

1. Un gato con capacidad para elevar el vehículo.
2. Una cruceta.
3. Dos señales de carretera en forma de triángulo en material reflectivo y provistas de soportes para ser colocadas en forma vertical o lámparas de señal de luz amarilla intermitentes o de destello.
4. Un botiquín de primeros auxilios.
5. Un extintor.
6. Dos tacos para bloquear el vehículo.
7. Caja de herramienta básica que como mínimo deberá contener: Alicata, destornilladores, llave de expansión y llaves fijas.
8. Llanta de repuesto.

9. Linterna.

***Parágrafo.** Ningún vehículo podrá circular por las vías urbanas, portando defensas rígidas diferentes de las instaladas originalmente por el fabricante.*

(...)

***Artículo 77. Normas para estacionar.** En autopistas y zonas rurales, los vehículos podrán estacionarse únicamente por fuera de la vía colocando en el día señales reflectivas de peligro, y en la noche, luces de estacionamiento y señales luminosas de peligro. Quien haga caso omiso a este artículo será sancionado por la autoridad competente con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes.*

(...)

***Artículo 82. Cinturón de seguridad.** En el asiento delantero de los vehículos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.*

*Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.*

*Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, los menores de dos (2) años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor.*

*A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.*

#### PROYECTO DE LEY NÚMERO 74 DE 2011

aprobado en primer debate en la Comisión Sexta del Senado el 18 de octubre de 2011, el cual fue archivado. El proyecto de ley pretendía modificar la Ley 769 de 2002.

***Artículo 1°. El artículo 82 de la Ley 769 de 2002 quedará así:***

***Artículo 82. Cinturón de seguridad.** En el asiento delantero de los vehículos, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.*

*Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros y traseros de los vehículos particulares en todas las vías del territorio nacional, de tal manera que solo podrán viajar tantos pasajeros como cinturones de seguridad posea el vehículo.*

*Los vehículos de transporte escolar deberán estar equipados con cinturón de seguridad para todos sus pasajeros y su uso será obligatorio.*

*Todos los vehículos que presten servicio de transporte intermunicipal público de pasajeros, transporte escolar, especial, turístico y de discapacitados deberán estar equipados con cinturón de seguridad en todos sus asientos, su uso será obligatorio para el pasajero, salvo que dicho elemento no funcione. Además se faculta*



al conductor del vehículo a solicitar el descenso del pasajero que se niegue a usarlo.

Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, los menores de dos (2) años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él.

**Parágrafo 1°.** Los cinturones de seguridad que portarán los vehículos que transitan por las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, deberán cumplir con las características técnicas, de fijación o anclaje contempladas en las normas técnicas colombianas vigentes para el uso y desempeño de cinturones de seguridad de automotores.

**Parágrafo 2°.** Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito.

**Parágrafo 3°.** En el proceso de certificación y revisión técnico-mecánica, realizada en los centros de diagnóstico automotor autorizados, se deberá verificar el cumplimiento y buen funcionamiento de los cinturones de seguridad, de conformidad a lo consagrado en la ley y a lo regulado por el Ministerio de Transporte.

**Artículo 2°.** El artículo 28 de la Ley 769 de 2002 quedará así:

**Artículo 28. Condiciones tecnomecánicas, de emisiones contaminantes y de operación.** Para que un vehículo pueda transitar por el Territorio Nacional, debe garantizar como mínimo un perfecto funcionamiento de frenos, del sistema de dirección, del sistema de suspensión, de cinturones de seguridad, del sistema de señales visuales y audibles permitidas y del sistema de escape de gases; y demostrar un estado adecuado de llantas, del conjunto de vidrios de seguridad y de los espejos y cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales.

**Parágrafo 1°.** Las autoridades de tránsito ejercerán en los vehículos de servicio público de transporte, un control y verificación del correcto funcionamiento y calibración de los dispositivos utilizados para el cobro en la prestación de un servicio público.

**Parágrafo 2°.** La Superintendencia de Puertos y Transporte contratará los servicios de un centro de llamadas, el cual estará bajo su vigilancia, inspección y control, mediante el cual cualquier persona podrá reportar la comisión de infracciones de tránsito, o la violación al régimen de sanciones por parte de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor. Las llamadas no tendrán costo alguno. Los costos de dicho servicio serán sufragados por las empresas de servicio público de transporte automotor en proporción al número de vehículos vinculados.

Con dicho propósito, los vehículos de servicio público y oficial, de manera obligatoria deberán llevar un aviso visible tanto en el interior como en el exterior en el que se señale el número telefónico correspondiente al centro de llamadas antes indicado.

Los vehículos de servicio público deberán llevar además marcado en los costados y en el techo el número de la placa, según normas que profiera el Ministerio de Transporte.

Las obligaciones previstas en este artículo y la contratación de los servicios del centro de llamadas deberán implementarse en un término no mayor de un (1) año contado a partir de la fecha de promulgación de la presente ley.

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

## PROYECTO DE LEY NÚMERO 211 DE 2011 CÁMARA - INCONSTITUCIONAL

Mediante la cual se reglamentaba la seguridad en el transporte escolar en el territorio nacional.

**Artículo 1°.** Definición. El servicio de transporte escolar es el traslado a título oneroso o gratuito de menores, niños y/o niñas, desde jardín hasta bachillerato de alumnos que cursan en instituciones educativas o de educación no formal de carácter público o privado.

**Artículo 2°.** Vehículos. El servicio de transporte escolar se puede prestar mediante vehículos:

1. De servicio público especial que presten el servicio de transporte escolar.
2. Particulares que presten el servicio escolar.
3. Privados que presten el transporte escolar.

**Artículo 3°.** Transporte. Para el transporte escolar de menores, niños y/o niñas, se debe cumplir con los siguientes requisitos según la edad:

1. Para los menores, niños y/o niñas hasta un (1) año de edad, podrán ser desplazados en los brazos de una persona adulta, siempre y cuando ambos se ubiquen en las sillas traseras del automotor, o en sillas especiales de retención para bebés orientadas en la parte trasera del vehículo.

2. Para los menores, niños y/o niñas entre uno (1) y cinco (5) años de edad, que se desplacen en vehículos particulares o de transporte especial, deberán hacer uso de sillas infantiles de retención, ubicadas en las sillas traseras del automotor, las cuales se fijarán al mismo a través de los cinturones de seguridad de cada silla, o a través del dispositivo estándar Isofix de sujeción. En los vehículos particulares las sillas infantiles de retención se instalarán en las sillas traseras de los mismos.

En los vehículos de transporte especial, corresponderá a los padres o responsables del menor suministrar la silla infantil, y al responsable del vehículo contar con los cinturones que permitan la adecuada sujeción de la misma.

3. Para los menores, niños y/o niñas entre los seis (6) y diez (10) años de edad, que se desplacen en vehículos particulares o en los que presten servicio público de transporte especial, deberán hacer uso de uno cualquiera de los siguientes mecanismos de seguridad:

- a) Sillas infantiles de retención, las cuales irán fijadas en las sillas traseras del automotor a través de los cinturones de seguridad de cada silla, o a través del dispositivo estándar Isofix de sujeción, o
- b) Cinturones de seguridad de dos puntos, o
- c) Cinturones de seguridad de tres puntos, utilizando la banda diagonal por debajo de los hombros;

d) Cinturones de seguridad de tres puntos, utilizando un dispositivo elevador de silla.

4. Para los menores, niños y/o niñas entre once (11) y dieciocho (18) años de edad, que se desplacen en vehículos particulares o en los que presten servicio público de transporte especial, deberán hacer uso de cinturones de seguridad de dos (2) o más puntos.

*Parágrafo 1º.* Lo anterior es igualmente aplicable en el transporte de menores en vehículos particulares o familiares para el uso diario.

**Artículo 6º. Cinturón de seguridad.** Los vehículos que presten servicios de transporte especial de estudiantes deberán contar con cinturones de seguridad cuyo uso será obligatorio, así:

1. Las sillas que no cuenten con otras sillas adelante tendrán cinturones de seguridad de tres (3) puntos.

2. Las sillas restantes podrán llevar cinturones de seguridad de dos (2) puntos.

**Artículo 7º. Dispositivo.** Todos los vehículos de servicio público especial que presten el servicio de transporte escolar; los vehículos particulares que presten el servicio escolar y los vehículos que presten el servicio privado de transporte escolar, deberán contar obligatoriamente con dispositivos sonoros al interior y luminosos al exterior del mismo, que indique cuando alguna de las puertas se encuentra abierta, e igualmente para el control de velocidad, los cuales deberán activarse automática y simultáneamente en el momento en que se sobrepase el límite máximo de velocidad autorizado de sesenta (60) kilómetros por hora.

*Parágrafo 1º.* Los dispositivos instalados deberán registrar los tiempos en que se sobrepase los límites de velocidad, así como las velocidades máximas alcanzadas en dichos tiempos. Las Autoridades de Tránsito podrán en cualquier momento verificar la existencia y funcionamiento de estos dispositivos, igualmente en la revisión técnico-mecánica del automotor se deberá revisar. Así mismo, tendrán acceso a la información almacenada en dichos dispositivos y en caso de encontrar lecturas de velocidad superiores a las máximas permitidas, procederán a imponer las sanciones respectivas de que trata la presente resolución.

*Parágrafo 2º.* A partir de la fecha prevista en este artículo los Centros Educativos solo podrán permitir que se preste el servicio de transporte escolar con los vehículos que porten los dispositivos de que trata el presente artículo y que cumplan las demás condiciones de comodidad y seguridad previstos en las demás normas legales.

*Parágrafo 3º.* El elemento sonoro deberá estar ubicado en el habitáculo de los pasajeros y producir señales acústicas con una intensidad que no supere los límites permitidos.

Los dispositivos luminosos exteriores deberán portarse, uno en la parte superior delantera del vehículo y el otro en la parte superior trasera del mismo, y emitirán señales de color azul, con intensidad igual a la de la luz media de las farolas exteriores delanteras del automotor.

Los dispositivos deberán tener unas dimensiones mínimas de veinte (20) centímetros de alto y cubrir mínimo el sesenta por ciento (60%) del ancho del vehículo.

**Artículo 8º. Comunicación.** Todo vehículo que preste el servicio de transporte escolar deberá contar con un dispositivo de comunicación con el establecimiento educativo para la que presta el servicio.

**Artículo 9º. Registro de vehículos escolares, de servicio especial y conductores que presten servicios a estudiantes.** Los establecimientos educativos públicos y privados remitirán a las alcaldías de cada municipio, o a la entidad que le corresponda el manejo del transporte, tránsito y movilidad, un listado en medio impreso y magnético de los vehículos y nombres de los conductores que presten sus servicios al establecimiento en virtud del contrato, y los contratados por los padres de familia; el centro educativo deberá guardar además de lo anterior la matrícula, SOAT y revisión técnico-mecánica de los vehículos, e igualmente el documento de identificación, licencia de conducción y certificado de antecedentes penales de cada uno de los conductores.

*Parágrafo 1º.* Para efectos del registro de los vehículos y conductores que prestan dicho servicio a los establecimientos educativos deberán remitir el respectivo listado el primer día hábil del calendario académico.

En los eventos en que se presenten cambios en los vehículos prestadores del servicio o en los conductores, el establecimiento deberá actualizar el registro, remitiendo el respectivo listado dentro de los cinco días siguientes a la modificación.

**Artículo 10. Acompañantes.** Todo vehículo de servicio público especial que preste el servicio de transporte escolar deberá contar con un acompañante que cumpla con las siguientes condiciones:

1. Tener más de veintiún (21) años.

2. Tener licencia de conducción vigente.

3. Aprobar un curso de capacitación en conocimientos de primeros auxilios y manejo de menores.

4. Inexistencia de antecedentes penales.

*Parágrafo.* Los acompañantes de transporte escolar en cada vehículo deberán asegurarse del uso de los cinturones de seguridad y/o de las sillas infantiles y de su sujeción, antes del inicio del recorrido y hasta su finalización.

**Artículo 11. Escolares con movilidad reducida.** Los vehículos de servicio público especial que presten el servicio de transporte escolar deberán contar con asientos adecuados para el transporte de escolares con movilidad reducida, al ingreso del vehículo. Asimismo, tendrán un lugar para el traslado de sillas de ruedas, muletas u otros accesorios, para que no impida la entrada y el interior del automotor.

**Artículo 12. Estándares.** Se entenderá que los dispositivos como sillas infantiles y elevadores para vehículos deben cumplir con alguno de los estándares internacionales aprobados por la Unión Europea (norma EUR 44/04), o por los adoptados por los Estados Unidos de América (normas FMVSS 208 y 213 NHTSA).

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

**LEY 1503 DE 2011**

por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones.

**Artículo 20. Incentivos al compromiso con la seguridad vial.** Las entidades, organizaciones o empresas que demuestren un compromiso decidido en pro de mejorar los problemas en materia de seguridad vial recibirán incentivos en materia fiscal o de contratación pública. El Gobierno nacional reglamentará la materia.

**LEY 1702 DE 2013**

por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones.

**Artículo 5°. Definiciones.** Para la aplicación de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

**Seguridad Vial.** Entiéndase por seguridad vial el conjunto de acciones y políticas dirigidas a prevenir, controlar y disminuir el riesgo de muerte o de lesión de las personas en sus desplazamientos ya sea en medios motorizados o no motorizados. Se trata de un enfoque multidisciplinario sobre medidas que intervienen en todos los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico en la vía, desde el diseño de la vía y equipamiento vial, el mantenimiento de las infraestructuras viales, la regulación del tráfico, el diseño de vehículos y los elementos de protección activa y pasiva, la inspección vehicular; la formación de conductores y los reglamentos de conductores, la educación e información de los usuarios de las vías, la supervisión policial y las sanciones, la gestión institucional hasta la atención a las víctimas.

**Artículo 9°. Funciones.** La Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) ejercerá las siguientes funciones:

**1. De planificación**

**1.1.** Ser el soporte interinstitucional y el organismo responsable dentro del Gobierno nacional de la planeación, gestión, ejecución, seguimiento y control de las estrategias, planes y acciones dirigidos a dar cumplimiento a las políticas de seguridad vial en todo el país.

(...)

**1.6.** Recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria que sobre el tema de la seguridad vial permita desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad vial para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial.

(...)

**2. De regulación**

**2.1.** Presentar al Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte iniciativas normativas (legislativas y reglamentarias) relativas al Tránsito con incidencia en la seguridad vial, con base en la evaluación de la normativa existente.

**2.2.** Evaluar la efectividad de las normas reglamentarias asociadas con la seguridad vial y promover

su modificación, actualización, o derogación, cuando corresponda; si son de orden legal las propondrá al Ministerio de Transporte para que se presenten a consideración del Congreso de la República.

(...)

**2.6.** Definir, con los Ministerios de Transporte, Comercio y Relaciones Exteriores, la agenda para el desarrollo de los reglamentos técnicos de equipos y vehículos en cuanto a elementos de seguridad, así como establecer las condiciones de participación en los organismos internacionales de normalización y evaluación de la conformidad de dichos elementos, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley.

**2.7.** Definir, dentro del marco del derecho fundamental a la libre circulación, los reglamentos, las acciones y requisitos necesarios en seguridad vial que deban adoptarse para la reducción de los accidentes de tránsito en el territorio nacional.

(...)

**3.4.** Desarrollar, fomentar la investigación sobre las causas y circunstancias de los siniestros viales por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial. Toda investigación técnica sobre accidentes de tránsito que contraten, ordenen o realicen directamente entidades públicas o privadas, deberá remitirse en copia a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, para que esta formule las recomendaciones tendientes a la superación o mitigación de los riesgos identificados. Se considerará de interés público la investigación técnica de accidentes de tránsito en el territorio nacional.

(...)

**8. Consultivas**

**8.1.** Emitir concepto respecto de cualquier proyecto normativo de autoridad nacional o territorial cuya aplicación pueda tener relación o implicaciones con la seguridad vial.

**8.2.** Proponer y concertar las condiciones de seguridad activa y pasiva mínimas para la homologación de vehículos automotores por parte de la autoridad competente, en concordancia con los reglamentos técnicos internacionales que en cada caso apliquen, así como las condiciones de verificación por parte de los Ministerios de Industria, Comercio y Turismo.

**DECRETO 1609 DE 2002**

por el cual se reglamenta el manejo y transporte terrestre automotor de mercancías peligrosas por carretera.

El decreto tiene por objeto establecer los requisitos técnicos y de seguridad para el manejo y transporte de mercancías peligrosas por carretera en vehículos automotores en todo el territorio nacional, con el fin de minimizar los riesgos, garantizar la seguridad y proteger la vida y el medio ambiente, de acuerdo con las definiciones y clasificaciones establecidas en la Norma Técnica Colombiana NTC 1692 "Transporte de mercancías peligrosas. Clasificación, etiquetado y rotulado".

**DECRETO 2053 DE 2003**

- En su artículo 2° establece dentro de las funciones del Ministerio de Transporte, entre otras, la de formular

las políticas del Gobierno nacional en materia de tránsito, transporte y la infraestructura de los modos de su competencia; fijar y adoptar políticas, planes y programas en materia de seguridad en los diferentes modos de transporte y de construcción y conservación de su infraestructura. Asimismo, en el artículo 14 establece dentro de las funciones de la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, entre otras, la de planear, dirigir, coordinar, controlar y evaluar la ejecución de las políticas, planes, programas y proyectos relacionados con la gestión del transporte, tránsito y seguridad en los modos carretero, marítimo fluvial y férreo; ejecutar los planes, programas y proyectos en materia de tránsito y seguridad de los modos de su competencia; dirigir y coordinar los estudios para la fijación de las políticas, planes y programas sobre seguridad vial en los modos de su competencia.

#### DECRETO 87 DE 2011

- por medio del cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte y se determinan las funciones de sus dependencias.

Establece la estructura del Ministerio y las funciones del Ministro, implantando como objetivo primordial la formulación de políticas, planes, programas en materia de tránsito y transporte entre otras; de igual manera, corresponde al Ministro establecer los peajes, tarifas y tasas del transporte terrestre, de igual manera mediante resolución se definen los montos y recursos asignados al Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales (PSCN).

**RESOLUCIÓN 1282 DE 2012** - por la cual se adopta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016.

**RESOLUCIÓN 2273 DE 2014** - por la cual se ajusta el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 y se dictan otras disposiciones.

**DECRETO NÚMERO 787 DE 2015** - por el cual se establecen las funciones de la estructura interna de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) y se dictan otras disposiciones.

#### JURISPRUDENCIA

Sentencia C-144/09 - ACTIVIDAD DE CONDUCCIÓN VEHÍCULOS AUTOMOTORES-Implica riesgos:

(...)

“El transporte terrestre es una actividad social y económica que facilita la realización del derecho de libre movimiento y circulación, así como de derechos vinculados con la libertad económica y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte. Su ejercicio arriesga derechos fundamentales de los ciudadanos a la vida, la integridad y la seguridad, por el peligro que entraña la movilización a través de vehículos –velocidad de la movilización y contundencia de los mismos–. También impacta en derechos colectivos como el medio ambiente y el uso del espacio público (v. gr. vías, calles, bahías, publicidad exterior, contaminación del aire, etc.). Como consecuencia de ello, es objeto de una fuerte regulación por el Legislador, al punto tal de que la Corte ha reconocido que es “legítima una amplia intervención policiva del Estado [en estas materias], con el fin de garantizar el orden, y proteger los derechos” de los ciudadanos”.

(...)

“El Legislador, al expedir la Ley 769 de 2002 -Código Nacional de Tránsito Terrestre-, consagró como uno de sus fines, la seguridad de los usuarios, por cuanto la actividad de conducir vehículos automotores ha sido considerada por la jurisprudencia nacional y por la doctrina extranjera como una actividad riesgosa, que rompe el equilibrio que debe existir entre los asociados y que pone a la comunidad, ante inminente peligro de recibir lesión y determinó la promoción de la seguridad de las personas y la seguridad vial en su conjunto, como principio rector de los preceptos en materia de tránsito en general, habida cuenta del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares (...), pues, si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados”.

(...)

“La promoción de la seguridad de las personas y la seguridad vial en su conjunto, como principio rector de los preceptos en materia de tránsito en general, ha sido considerado por esta Corporación como un fin constitucionalmente válido. Al tenor de lo mencionado en la Sentencia C-1090 de 2003 (M.P. Clara Inés Vargas Hernández), ese fin “se encuentra acorde con lo previsto en la Constitución respecto del deber que tienen las autoridades de la República de proteger a todas las personas, en su vida, honra, bienes, derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares (...) (C.P. art.2°), pues, <si no existiera una regulación adecuada de la circulación de personas y vehículos sobre las vías públicas, los derechos de los particulares, así como el interés colectivo, se verían gravemente afectados: la descoordinación de las fuerzas físicas que actúan en el escenario del tránsito vehicular y peatonal, provocaría la accidentalidad constante de sus elementos>”. La Corte, en la Sentencia C-355 de 2003 (M.P. Marco Gerardo Monroy Cabra), también consideró que constituye un fin constitucional válido propender por la seguridad vial, pues se persigue la realización de los principios constitucionales de protección, por parte de las autoridades públicas, de la vida y de los bienes de las personas residentes en Colombia y de la promoción de la prosperidad general, en los términos del artículo 2° Superior”.

(...)

“La regulación del tránsito, en consecuencia, faculta a las autoridades para promover el cumplimiento de las disposiciones que fije el legislador y para decretar las sanciones a quienes infrinjan tales normas, sobre la base de su finalidad de proveer por la seguridad de las personas”.

#### CONSIDERACIONES DEL PROYECTO PROPUESTO

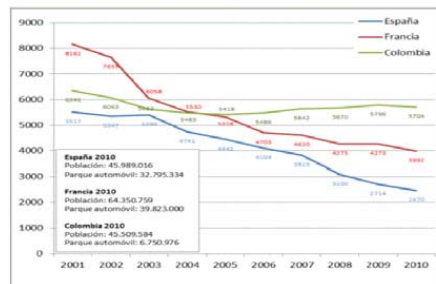
El presente proyecto de ley explica la relación que tienen las disposiciones anteriormente señaladas con la preocupación por las cifras de accidentes de tránsito que acontecen en las vías del país, demostrando las consecuencias negativas producidas por la falta de regulación en materia de seguridad vehicular al interior de los automotores que transita por el territorio nacional.

La falta de normativa señalada se expresa de la siguiente manera según un informe del Banco Interamericano del Desarrollo:

*“Las normas técnicas para vehículos en vigor, excesivamente tolerantes, permitan que puedan entrar en el mercado colombiano vehículos cuya circulación no está permitida en países más avanzados en materia de seguridad vial. O que los mismos vehículos que se venden en la Unión Europea se pueden adquirir también en Colombia pero sin incorporar algunos elementos de seguridad que en Europa son obligatorios, a pesar de lo cual se venden en Colombia a un precio superior”<sup>1</sup>.*

Así las cosas, una normativa más acorde con el contexto regional y global generaría cifras con una tendencia a la baja respecto de resultados fatales en la seguridad y vida de las personas que confían su vida a la ingeniería y seguridad que deben tener los automotores que adquieren dentro del amplio mercado automotriz presente en nuestro país, este es el caso actual de países integrantes de la Unión Europea como Francia y España, donde en los últimos años los accidentes e índices de fatalidad han disminuido acorde a los adelantos técnicos y normativos que la ciencia y la tecnología ha generado. Por tanto, como se indica en la siguiente tabla, la accidentalidad baja en países que exigen estos mínimos de seguridad al interior de los vehículos pero en Colombia se mantiene inalterada.<sup>2</sup>

Figura 3. Estadística comparada 2001 - 2010: España - Francia - Colombia



Fuente de los datos:  
 1. Estadística de España y Francia: 5th Road Safety PIN Report, European Transport Safety Council 2010 – Annex 1. June de 2011.  
 2. Estadística en Colombia: Publicaciones FORENSIS 2010. Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forensis. Colombia  
 Elaboración Fundación Por la Vida por la Vida

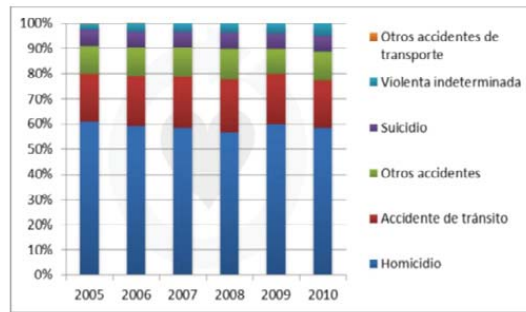
Asimismo, un dato bastante revelador frente a la falta de seguridad vial en Colombia indica que las muertes en accidentes de tránsito son la segunda causa de muertes violentas en Colombia<sup>3</sup>. Por tanto, toda acción que mitigue estas cifras de manera positiva e indique una protección efectiva a la vida humana debe ser tomada como prioritaria por el Estado colombiano.

<sup>1</sup> BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO, BID. “Del Plan Nacional de Seguridad Vial de Colombia a la propuesta de Plan de Acción INFORME I”. CONSULTORES TÉCNICOS: Antoni Riu y Anna Ferrer NOVIEMBRE 2012. VER EN: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=37527961> Consultado: 28 de julio de 2015

<sup>2</sup> Véase en: BANCO MUNDIAL y FONDO MUNDIAL PARA LA SEGURIDAD VIAL. “Análisis de la Capacidad de Gestión de la Seguridad Vial, Colombia”. Agosto 2013. VER EN: <http://www.worldbank.org/content/dam/Worldbank/document/LAC/Analisis%20de%20la%20Capacidad%20de%20Gestion%20de%20la%20Seguridad%20Vial%20-%20Colombia%202013.pdf> Consultado: 28 de julio de 2015.

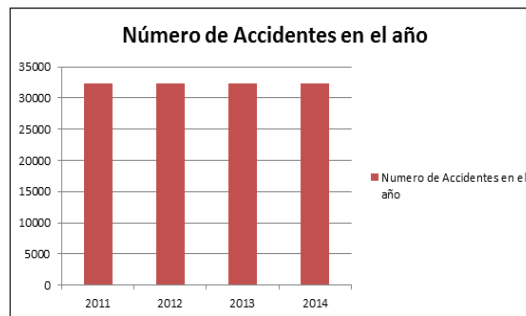
<sup>3</sup> Ibid.

### Evolución 2005-2010 de las muertes violentas en Colombia según manera



Fuente: Fundación Por la Vida por la Vida con base en los datos del INMLCF

En Colombia ocurren en promedio 90 accidentes diarios desde el año 2011, 16 de ellos son fatales.



Por lo anterior todo esto indica la necesidad de mirar hacia experiencias de otros países (no solamente dentro de la región) y tomar acciones decididas que en países de la Unión Europea, ejemplo paradigmático, o los recientes adelantos en países de la región como Ecuador, conduzcan a una preservación de la vida humana y la integridad física de las personas<sup>4</sup>.

Ahora bien, además de la utilización de normativa internacional, se deben tener en cuenta iniciativas como el **LatinnCap**, organización impulsada por la **Federación Internacional del Automóvil (FIA)**, la **Fundación FIA**, el **Global New Car Assessment Programme (GNCAP)**, la **Fundación Gonzalo Rodríguez**, el **Banco Interamericano de Desarrollo e International Consumer Research & Testing (ICRT)** y cuyos objetivos son:

- Brindar a los consumidores de Latinoamérica (LAC) evaluaciones de seguridad independientes e imparciales de los autos nuevos;

- Alentar a los fabricantes a mejorar el desempeño en seguridad de sus vehículos a la venta en la región LAC;

- Alentar a los Gobiernos de LAC a aplicar las regulaciones exigidas por la ONU referentes a los ensayos de choque para los vehículos de pasajeros<sup>5</sup>.

Los insumos generados por esta organización son el resultado de chocar los vehículos que transitan por Latinoamérica, averiguando cuál es la resistencia del mismo al siniestro y también cuál es la seguridad que les brinda a los ocupantes para proteger su vida e integridad. Tomar estos resultados ayuda a tener una información detallada de la dirección que deben tener las medidas conducentes a contar con vehículos más seguros para sus ocupantes en particular, y para la seguridad vial en general.

<sup>4</sup> Ver la Resolución número 14 453 de la Subsecretaría de Calidad, Gobierno Nacional de la República de Ecuador.

<sup>5</sup> Op. Cit.

Por todo lo anterior, a la falta de legislación y regulación se le suma una deficitaria atención de otros actores como los proveedores de vehículos o los consumidores del mercado automotor. Esto se ve reflejado en una falta de cultura en asuntos de seguridad vial, que obviamente produce un desconocimiento generalizado a la hora de comprar un vehículo; la seguridad no entra dentro de las variables del comprador. Por tanto, medidas que busquen una ciudadanía mejor informada producirá indicadores de accidentalidad que tenderán a la baja.

En este sentido, se aplauden iniciativas en materia de educación en seguridad vial como la Ley 1503 de 2011, que en el artículo veinte (20) busca promover incentivos a entidades que respeten la seguridad vial. Sin embargo, todo esto se debe complementar con una política educativa que informe de las ventajas y desventajas de contar con vehículos seguros.

La presente ley toma las anteriores consideraciones, en las que se demuestra la necesidad de establecer un marco normativo que propicie las condiciones de seguridad vehicular conforme a los avances tecnológicos que el sector ha tenido en los últimos años, complementando disposiciones en materia informativa y educativa, generando hábitos de conducta que afectan positivamente la conciencia de consumo, seguridad y las cifras de accidentalidad.

Agradeciendo el estudio y debate que esta propuesta tenga en el interior del honorable Congreso de la República.

De las y los honorables Congresistas,



**HUMPHREY ROA SARMIENTO**  
Representante a la Cámara  
Departamento de Boyacá  
Partido Conservador

CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARÍA GENERAL

El 3 de agosto de 2016 ha sido presentado en este despacho el **Proyecto de ley número 054** con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante *Humphrey Roa Sarmiento*.

El Secretario General,

*Jorge Humberto Mantilla Serrano.*

**CONTENIDO**

Gaceta número 599 - Martes, 9 de agosto de 2016

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY		Págs.
Proyecto de ley número 049 de 2016 Cámara, por la cual se definen las tarifas mínimas de la tasa por utilización del agua y se dictan otras disposiciones. ....	1	1
Proyecto de ley número 050 de 2016 Cámara, por medio de la cual la nación se asocia a la celebración de los ciento cincuenta (150) años de la fundación del municipio de Casabianca (Tolima); se rinde homenaje a sus habitantes y se dictan otras disposiciones .....	9	9
Proyecto de ley número 051 de 2016 Cámara, por la cual se modifican las Leyes 819 de 2003, y 1483 de 2011 .....	14	14
Proyecto de ley número 052 de 2016 Cámara, por medio de la cual se expiden normas para la legalización de los inmuebles donde funcionan establecimientos educativos públicos u oficiales y se dictan otras disposiciones .....	20	20
Proyecto de ley número 053 de 2016 Cámara, por medio de la cual se crea el impuesto nacional ambiental al consumo de bolsas plásticas en almacenes de ventas al detal .....	22	22
Proyecto de ley número 054 de 2016 Cámara, por medio de la cual se modifican algunos artículos de la Ley 769 de 2002, se desarrollan sistemas de seguridad vehicular, y se dictan otras disposiciones .....	27	27