



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIX - N° 1467

Bogotá, D. C., jueves, 10 de diciembre de 2020

EDICIÓN DE 17 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

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 368 DE 2020 SENADO

por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro, y se dictan otras disposiciones.

PROYECTO DE LEY No _____ DE 2020 CÁMARA

"Por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, y se dictan otras disposiciones".

El Congreso de la República de Colombia
DECRETA:

CAPITULO I

Objeto y Principios Generales

ARTÍCULO 1º. Objeto. El objeto de la presente ley es garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos en el sistema de tránsito y transporte terrestre mediante la seguridad vial bajo el enfoque de Sistema Seguro, regulando los principales factores de riesgo que atentan contra la seguridad de las personas en el territorio nacional; dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales y, reforzando los instrumentos normativos para luchar contra la violencia vial.

ARTÍCULO 2º. Principios generales. Protección a la vida, la integridad y la salud de las personas mediante la seguridad vial. Las autoridades del Estado, de acuerdo con sus competencias, deben garantizar la protección de la vida, de la integridad personal y la salud de todos los residentes en el territorio nacional así como el derecho colectivo a un ambiente sano a través de una adecuada regulación de la circulación de las personas y los vehículos, de la calidad de las infraestructuras de la red vial, de la seguridad vehicular y de las emisiones contaminantes por parte de los automotores, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas bajo los siguientes principios de seguridad vial:

Sistema Seguro: Reconoce que en el centro del sistema tránsito y transporte están las personas, el error humano está latente y puede provocar siniestros viales. El sistema necesita poner capas de protección en forma de vías seguras, vehículos seguros, velocidades adaptadas, para no someter a los usuarios del sistema a un nivel de fuerza de impacto que les pueda ocasionar lesiones a la vida, a la integridad personal y a la salud. Todas las partes del sistema deberán fortalecerse en

combinación para multiplicar los efectos protectores y si una parte falla, las otras aún protegerán a las personas.

Prevención de muertes y traumatismos. La Seguridad Vial debe estar encaminada a abordar todos los componentes del sistema de tránsito y transporte dentro de los perímetros urbanos y en zonas rurales con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un hecho de tránsito sean menores que los que pudieran causar graves lesiones o víctimas mortales.

Responsabilidad compartida. Los planificadores y responsables de la gestión del sistema de tránsito y transporte y de las infraestructuras viales, así como los usuarios de las vías y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos, deben ser responsables de la incidencia y efectos resultantes de su participación en el sistema.

Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación y la comercialización de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) a la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motociclistas) fuera de él.

Seguridad en las vías. Los cuerpos operativos de control de tránsito del ámbito nacional deben intervenir y ejercer el control de las normas de tránsito a los usuarios de las vías en todos los municipios del país para garantizar un alto nivel de cumplimiento y luchar de forma determinada contra la transgresión generalizada de la misma.

Protección del ambiente. Los responsables del diseño, concepción, fabricación, importación y ensamblaje de vehículos automotores deberán limitar las emisiones contaminantes por parte de éstos mediante innovación y progreso de las tecnologías disponibles para garantizar el derecho colectivo a la protección del ambiente.

CAPÍTULO II

Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura vial.

ARTÍCULO 3º. Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores de las Naciones Unidas, definida y unificada por el Foro Mundial para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos WP29. Sin perjuicio de que

el Estado colombiano adhiera a alguno o a los tres Acuerdos internacionales de las Naciones Unidas sobre vehículos de motor, que son los Acuerdos de 1958 y 1998 sobre las normas para la construcción de vehículos nuevos, con inclusión de los requisitos de rendimiento, y el Acuerdo de 1997 sobre las normas para la inspección técnica periódica de los vehículos en servicio, las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben garantizar que se cumplan los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco de estos tres acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29.

El Ministerio de Transporte reglamentará de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años, las normas relacionados con: Protección en caso de colisión frontal; Protección en caso de colisión lateral; Protección en caso de colisión lateral contra un poste; Protección en caso de colisión trasera; Protección de peatones; Control Electrónico de Estabilidad; Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; Cinturones de seguridad; Asientos y sus anclajes; Apoyacabezas; Emisiones contaminantes de los vehículos; Emisiones de CO2 y consumo de combustible. El Ministerio de Industria y Comercio deberá garantizar el cumplimiento y determinar e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.

ARTÍCULO 4º. *Obligatoriedad de incorporar en el diseño vial especificaciones que prevengan y disuadan comportamientos de los usuarios que puedan poner en riesgo su vida, su integridad personal y su salud o la de terceros.* Para todos los efectos de diseño de vías de todas las jerarquías y para intervenciones de construcción de vías nuevas, rectificación, mejoramiento, rehabilitación y/o mantenimiento, el diseño de especificaciones técnicas incluyendo dispositivos viales, señalización y distribución, deberá prever mecanismos de disuasión de comportamientos de los usuarios que pongan en riesgo su vida o la de terceros, en particular, la de los usuarios vulnerables, limitando las longitudes de desarrollo de altas velocidades y adaptando las especificaciones de maniobra de emergencia, giro y sobrepaso para promover disminuciones de velocidades de mínimo 15%.

ARTÍCULO 5º. *Obligatoriedad de incorporar al diseño vial especificaciones que consideren el conjunto de vehículos equivalentes para los modos de tránsito en vías urbanas y carreteras del Sistema Nacional.* El diseño geométrico de vías deberá considerar adicionalmente, especificaciones necesarias para buses, vehículos

tendrá los mismos efectos legales que la licencia física y deberá ser aceptada por los cuerpos de control.

La Licencia de conducción digital deberá guardar el registro de las sanciones y demás anotaciones asociadas a la licencia, permitiéndole la identificación, autenticación y consulta al conductor y a las autoridades en el marco de sus competencias, el Ministerio de Transporte garantizará la interoperabilidad, firma digital y consulta con todos los sistemas de información que lo requieran.

ARTÍCULO 8º. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 19. REQUISITOS. Podrá obtener una licencia de conducción para vehículos automotores quien acredite el cumplimiento de los siguientes requisitos:

Para vehículos particulares:

- a) Saber leer y escribir.
- b) Tener dieciséis (16) años cumplidos.
- c) Aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares, ante las autoridades públicas, practicados por Universidades públicas que garanticen cobertura nacional, cuyo resultado será registrado en el sistema RUNT.
- d) Obtener un certificado de aprobación de cumplimiento de los requisitos teórico prácticos de aptitud en conducción otorgado por un centro de enseñanza automovilística registrado ante el RUNT.
- e) Presentar certificado de aptitud física, mental y de coordinación motriz para conducir expedido por una Institución Prestadora de Salud o por un Centro de Reconocimiento de Conductores, registrado ante el RUNT.

Para vehículos de servicio público:

Se exigirán los requisitos anteriormente señalados. Adicionalmente, tener por lo menos veintidós (22) años cumplidos y aprobar el examen teórico y práctico de conducción para vehículos de servicio público, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte”

livianos, motocicletas, bicicletas, peatones y otros modos en competencia en la vía, para los efectos de diseño de dispositivos de distribución del tráfico, cruce, retorno, sobrepaso, tal que garanticen longitudes de desarrollo adecuados en contraposición a las largas longitudes de desarrollo de los camiones que alientan o inducen comportamientos temerarios o conductas de riesgo de usuarios de otros modos.

ARTÍCULO 6º. *Obligatoriedad de contemplar el Uso del Suelo y los Planes de Desarrollo Urbano.* En el desarrollo de nuevas infraestructuras viales se deberá prever los posibles desarrollos inmobiliarios y/o transformaciones de ocupación del suelo de corto, mediano y largo plazo que modifiquen los cambios en los patrones de tráfico en detrimento de la seguridad del flujo de modos y usuarios vulnerables de la vía. Deberá promover las adaptaciones necesarias para vías existentes e incorporar provisiones de área para desarrollos futuros en proyectos de construcción de vías nuevas.

CAPÍTULO III

Reformas al Código Nacional de Tránsito

ARTÍCULO 7º. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO. *La Licencia de conducción será otorgada por primera vez a quien cumpla con todos los requisitos descritos en el artículo 19 de este código, por la entidad pública o privada autorizada para el efecto por el organismo de tránsito en su respectiva jurisdicción.*

El formato de la licencia de conducción será único nacional, de conformidad con la ficha técnica que establezca el Ministerio de Transporte, incorporando como mínimo el nombre completo del conductor, fotografía, número del documento de identificación, categorías autorizadas, fechas de expedición y de vencimiento y organismo de tránsito que la expidió y categoría.

Dentro de las características técnicas que deben contener las licencias de conducción se incluirán, entre otros, un código de barras bidimensional electrónico, magnético u óptico con datos del registro y un holograma de seguridad.

Además de la entrega de su licencia física, el conductor al que se le otorgue, renueve o recategorice su licencia, tendrá derecho a que se le expida sin costo adicional la licencia de conducción digital, que contendrá todos los datos registrados por el conductor, entre ellos su dirección de domicilio y notificaciones. La licencia digital

PARÁGRAFO 1º. *Para obtener la licencia de conducción por primera vez, o la recategorización, o la renovación de la misma, se debe demostrar ante las autoridades de tránsito la aptitud física, mental y de coordinación motriz, valiéndose para su valoración de los medios tecnológicos sistematizados y digitalizados requeridos, que permitan medir y evaluar dentro de los rangos establecidos por el Ministerio de Transporte según los parámetros y límites internacionales entre otros: las capacidades de visión y orientación auditiva, la agudeza visual y campimetría, los tiempos de reacción y recuperación al encandilamiento, la capacidad de coordinación entre la aceleración y el frenado, la coordinación integral motriz de la persona, la discriminación de colores y la podría horizontal y vertical.*

PARÁGRAFO 2º. *Quien aspira a la licencia de conducción por primera vez, se conocerá como conductor novel y se le expedirá un permiso probatorio, que tendrá una vigencia de dos (2) años y deberá cumplir las siguientes obligaciones y restricciones:*

- Solo podrá conducir vehículos tipo automóvil.
- En el vehículo que conduzca, debe tener, en lugar visible la indicación de: “conductor novel” que señale su condición a los demás usuarios de la vía.
- Deberá constituir una póliza de responsabilidad civil extracontractual, con una cobertura mínima de cuarenta y seis (46) SMMLV, los cuales se calcularán en Unidades de Valor Tributario (UVT), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley 1955 de 2019.
- La velocidad máxima permitida en vías nacionales y departamentales, para el conductor novel, no podrá superar los sesenta kilómetros por hora (60 km/h), así la señalización permita una velocidad superior.

PARÁGRAFO 3º. *El Ministerio de Transporte, tendrá un plazo máximo de seis (6) meses, para reglamentar los relacionado con las categorías de las licencias de conducción incorporando el “permiso probatorio”, para los conductores noveles.”*

ARTÍCULO 9. Modifíquese el artículo 94 de la Ley 769 de 2002, así:

“Artículo 94. Normas Generales Para Bicicletas, Triciclos, Motocicletas, Motociclos y Mototriciclos. Los conductores de bicicletas, triciclos,

motocicletas, motociclos y mototriciclos, estarán sujetos a las siguientes normas:

Los conductores de estos tipos de vehículos y sus acompañantes deben vestir chalecos o chaquetas reflectivas de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.

No deben sujetarse de otro vehículo o viajar cerca de otro carruaje de mayor tamaño que lo oculte de la vista de los conductores que transiten en sentido contrario.

No deben transitar sobre las aceras, lugares destinados al tránsito de peatones y por aquellas vías en donde las autoridades competentes lo prohíban. Deben conducir en las vías públicas permitidas o, donde existan, en aquellas especialmente diseñadas para ello.

Deben respetar las señales, normas de tránsito y límites de velocidad.

No deben adelantar a otros vehículos por la derecha o entre vehículos que transiten por sus respectivos carriles. Siempre utilizarán el carril libre a la izquierda del vehículo a sobrepasar.

Deben usar las señales manuales detalladas en el artículo 69 de este código.

Los conductores y los acompañantes, cuando los hubiere, deberán utilizar casco de seguridad en estado íntegro, que corresponda a la talla correcta, con protección total de cráneo y cara, sujetos, de acuerdo con la regulación que fije el Ministerio de Transporte.

La no utilización del casco de seguridad o que no cumpla con las condiciones exigidas dará lugar a la inmovilización del vehículo."

ARTÍCULO 10. Adiciónese un parágrafo al artículo 96 de Ley 769 de 2002, así:

"Parágrafo. A partir del año 2022 las motocicletas que se fabriquen, comercialicen e importen en Colombia, deberán contar con sistema de encendido automático de luces. El Ministerio de Transporte reglamentará, conforme a las normas técnicas contenidas en el Foro de Armonización Vehicular WP-29, en un término no mayor a seis (6) meses la presente obligación."

ARTÍCULO 13. Modifíquese el artículo 124 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

"Artículo 124 . SISTEMA DE PUNTOS DE LA LICENCIA DE CONDUCCIÓN: Crease un sistema de puntos asociado al comportamiento de los conductores, del cual se llevará a través del Registro Único de Conductores del RUNT, de conformidad con el procedimiento que establezca el Ministerio de Transporte dentro de los 6 meses siguientes a la expedición de la presente Ley. De este sistema dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción.

A todos los titulares actuales y nuevos de una licencia de conducción de cualquier categoría, se le asignarán un total de 24 puntos al momento del otorgamiento, los cuáles serán reducidos o recuperados de acuerdo con su comportamiento como conductor, de conformidad con lo establecido en la presente ley.

Sin perjuicio de las sanciones que procedan, el descuento de puntos se aplicará separadamente por cada una de las infracciones cometidas, aún si el conductor acepta la conducta y paga la multa con descuento.

Las autoridades de tránsito competentes de adelantar el proceso contravencional, descontarán puntos al conductor que sea sancionado o acepte la comisión de las infracciones establecidas en el artículo 131 de la presente Ley, así:

- 3 puntos para las infracciones del literal A.
- 6 puntos, para las infracciones del literal B.
- 12 puntos, para las infracciones del literal C.
- 20 puntos, para las infracciones de los literales D y E.

Las autoridades de tránsito están obligadas a reportar las sanciones dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes a la finalización del proceso contravencional, para que el sistema descuente automáticamente los puntos.

La pérdida de la totalidad de los puntos en el respectivo sistema, implica la suspensión automática de la licencia de conducción por 6 meses.

Cuando el registro de una infracción implique la pérdida total de puntos, la autoridad que realizó dicho registro, remitirá la respectiva comunicación al infractor a la última dirección registrada por éste en el RUNT; los conductores podrán consultar sus puntos de forma gratuita en el sistema.

ARTÍCULO 11. Modifíquese el artículo 106 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

"ARTÍCULO 106. LÍMITES DE VELOCIDAD EN VÍAS URBANAS Y CARRETERAS MUNICIPALES. En las vías urbanas las velocidades máximas y mínimas para vehículos de servicio público o particular será determinada y debidamente señalizada por la autoridad de Tránsito competente en el distrito o municipio respectivo. En ningún caso podrá sobrepasar los cincuenta (50) kilómetros por hora

El límite de velocidad, para los vehículos de carga y de transporte escolar, será de cuarenta (40) kilómetros por hora. La velocidad en zonas escolares y en zonas residenciales será hasta de treinta (30) kilómetros por hora."

ARTÍCULO 12. Modifíquese el artículo 107 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

"ARTÍCULO 107. LÍMITES DE VELOCIDAD EN CARRETERAS NACIONALES Y DEPARTAMENTALES. En las carreteras nacionales y departamentales las velocidades autorizadas para vehículos públicos o privados, serán determinadas por el Ministerio de Transporte o la Gobernación, según sea el caso, teniendo en cuenta las especificaciones de la vía. En ningún caso podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora.

Para el servicio público, de carga y de transporte escolar el límite de velocidad en ningún caso podrá exceder los sesenta (60) kilómetros por hora.

Será obligación de las autoridades mencionadas, la debida señalización de estas restricciones.

PARÁGRAFO. La entidad encargada de fijar la velocidad máxima y mínima, en las zonas urbanas de que trata el artículo 106 y en las carreteras nacionales y departamentales de que trata este artículo, debe establecer los límites de velocidad de forma sectorizada, razonable, apropiada y coherente con el tráfico vehicular, las condiciones del medio ambiente, la infraestructura vial, el estado de las vías, visibilidad, las especificaciones de la vía, su velocidad de diseño, las características de operación de la vía, los usuarios vulnerables y el número de muertos y lesionados."

Si en un periodo de un (1) año después de impuesta la última sanción establecida en los literales A, B, C, D Y E, del artículo 131 de la presente Ley, no se registra la comisión de nuevas infracciones de tránsito, el conductor el sistema restablecerá la totalidad de los puntos perdidos.

La Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá reglamentar la creación de cursos especializados para la recuperación de puntos, en todo caso, cumplido el periodo de suspensión de la licencia por pérdida de puntos, para la reactivación de la licencia de conducción se deberá realizar un curso de por lo menos 15 horas."

CAPITULO IV

Reforma a la Ley 1843 de 2017

ARTÍCULO 14. Modifíquese el Parágrafo 1° del artículo 8° de la Ley 1843 de 2017, el cual quedará así:

"Parágrafo 1. El conductor de un vehículo es responsable de las multas a las infracciones de tránsito cometidas por él en la conducción de dicho vehículo. El titular de la Tarjeta de Propiedad del vehículo es responsable, por lo general, del incumplimiento de las normas de tránsito de que trata esta Ley a menos que suministre la información que permita identificar al autor real de la infracción. El titular de la tarjeta de propiedad del vehículo está obligado a responder pecuniariamente por la multa incurrida a menos que comparezca a la audiencia pública y rechace la comisión de la infracción, en cuyo caso deberá establecer la existencia de un robo o proporcionar evidencia que permita establecer que no es el verdadero infractor.

Cuando el titular de la tarjeta de propiedad del vehículo sea una persona jurídica, la responsabilidad pecuniaria de la multa recae ante el representante legal, a menos que comparezca a la audiencia pública y rechace la comisión de la infracción, en cuyo caso deberá establecer la existencia de un robo o suministre la información que permita identificar al autor real de la infracción o que proporcione evidencia que permita establecer que no es el verdadero infractor. Cuando el vehículo se alquila a un tercero, la responsabilidad de la infracción recae en el arrendatario. En el caso de que el vehículo haya sido transferido, la responsabilidad de la infracción recae en el comprador del vehículo. Cuando el conductor ha actuado como subordinado, la autoridad

competente durante la audiencia a comparecer y, teniendo en cuenta las circunstancias del hecho y las condiciones de trabajo de la persona interesada, podrá decidir que el pago de la multa será total o en parte, a expensas del superior si fue citado a comparecer."

CAPITULO V

Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas y registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión.

ARTÍCULO 15. Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas. Con el objeto de garantizar el derecho a la vida, a la integridad personal y la salud de los usuarios de las vías, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, la Superintendencia de Transporte deberá construir un registro de coordenadas de los puntos y tramos de las vías que presenten siniestros con resultado de lesiones corporales. Dicho registro será público y se actualizará de manera permanente con el fin de ejercer vigilancia y control, informar a los usuarios de las vías, ser insumo para el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los demás Sistemas de Información relacionados con las vías concesionadas y no concesionadas y una herramienta para la toma de decisiones en materia de política pública de seguridad vial para las autoridades territoriales. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT transmita gratuitamente los campos necesarios del Registro Nacional de Accidentes de Tránsito a la Superintendencia de Transporte para tal fin.

ARTÍCULO 16. Registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión. Con el objeto de garantizar el derecho a la información del consumidor, el Registro Único Nacional de Tránsito publicará anualmente, en su página web, un registro consolidado a partir de la información consignada en el Registro Nacional de Automotores y en el Registro Nacional de Accidentes de Tránsito, de los vehículos que estuvieron involucrados en un siniestro de tránsito con resultado de muerte o lesión que contenga la marca, modelo y tipo de vehículo, así como la edad del parque automotor inscrito en el sistema. El Ministerio de Transporte deberá garantizar que el Sistema RUNT emita la información gratuitamente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El presente proyecto de Ley, recoge la propuesta presentada por el Honorable Senador Roy Leonardo Barreras Montealegre, identificada como proyecto de Ley 127 de 2020, además establece el sistema de puntos para las licencias de conducción y da aplicación a las políticas de transformación digital contempladas en las leyes 1955 de 2019 y el Decreto Ley 2106 de 2019, en cuento a la implementación de documentos digitales y simplificación de trámites.

La Seguridad Vial, es un derecho directamente relacionado con la vida, la integridad personal y la salud de todas las personas, este derecho ha sido desarrollado con base en los principios consagrados en el artículo 2º de la Constitución Política, que consagra como uno de los fines del Estado garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución y en los derechos colectivos del artículo 82, entre ellos el derecho a la conservación del espacio público en condiciones adecuadas.

Bajo estos principios y en general en procura de la protección de la vida y la integridad personal el legislador colombiano debe adoptar las medidas necesarias para garantizar que en Colombia se prevengan y mitiguen los daños derivados de la violencia y accidentalidad vial, lo que se logra garantizando una movilidad segura y sostenible para todos los usuarios de las vías a través de la Seguridad Vial.

Valga la pena recordar, como desde el derecho internacional se ha hecho un importante llamado a todos los países a tomar medidas encaminadas a prevenir de manera eficaz la accidentalidad vial que deja como resultado la muerte de una persona cada veinticuatro segundos en las carreteras del mundo¹, así las cosas cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas en las carreteras del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales. Los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en todos los grupos etarios, y la primera entre personas de entre 15 y 29 años².

En Colombia las cifras de traumatismos derivados de accidentes de tránsito dejaron en el año 2019 seis mil novecientas treinta y cinco -6.935- personas fallecidas y treinta y cuatro mil quinientos un -34.501- personas lesionadas³. Dentro de estas cifras es preocupante verificar que entre los 0 y 14 años hubo un total de

¹ <https://news.un.org/es/story/2019/11/1465501https://news.un.org/es/story/2019/11/1465501>
² <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>
³ <https://www.medicinalegal.gov.co/cifras-estadisticas/boletines-estadisticos-mensuales>

CAPITULO VI

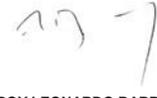
Disposiciones Finales

ARTÍCULO 17. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



RODRIGO ROJAS LARA
Representante a la Cámara
Partido Liberal



ROY LEONARDO BARRERAS M.
Senador de la República



DIEGO PATIÑO AMARILES
Representante a la Cámara
Partido Liberal



EMETERIO MONTES DE CASTRO
Representante a la Cámara
Partido Conservador



MILTON ANGULO VIVEROS
Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático

doscientos diez -210- niños y niñas fallecidos, un treinta y ocho por ciento -38%- más que los casos de homicidio doloso que fueron en total ciento cincuenta y dos.

Entre enero y mayo de 2020 murieron mil novecientos sesenta y ocho -1.968- personas en accidentes de tránsito, en este mismo lapso en el año 2019, murieron dos mil cuatrocientos sesenta y tres -2.463- personas, en principio se entendería que hubo una reducción del 20% en los accidentes de tránsito, no obstante teniendo en cuenta que desde el 25 de marzo se declaró un aislamiento preventivo obligatorio en todo el territorio nacional, que se fue prorrogado hasta entrar en la etapa de aislamiento inteligente, lo que tuvo como consecuencia que durante ese tiempo se limitó no solo la movilidad de las personas en cada municipio y distrito, sino además en las vías intermunicipales, la cifra de accidentes de tránsito debió disminuir en forma significativa, así las cosas un porcentaje del 20% es una variación mínima, frente a la disminución en promedio del 74% de la circulación del parque automotor.

De las dos mil cuatrocientas sesenta y tres personas que han muerto entre enero y mayo de 2020, en accidentes de tránsito, ciento cuarenta y uno -141- corresponden a niños, niñas y adolescentes. Entre los cero y catorce años, siguen siendo más altas las muertes de niños y niñas en accidentes de tránsito (65) que por homicidio doloso (55), todas igualmente preocupantes y reclaman del Estado Colombiano medidas preventivas eficaces para proteger la vida y la integridad de todos los habitantes del territorio colombiano.

En lo relativo a las lesiones, entre enero y mayo de 2020 se presentaron seis mil ciento veintiocho -6.128- casos, en ese mismo periodo en 2019 se presentaron doce mil seiscientos veintidós casos, lo que a pesar de representar una disminución de más del cincuenta por ciento, tampoco corresponde a la reducción promedio del parque automotor en circulación.

IMPORTANCIA DE LA SEGURIDAD VIAL

La ausencia de seguridad en el sistema de transporte terrestre se ha convertido en un problema de salud pública mayor y global, a tal punto que las muertes y lesiones por siniestros de tránsito han sido declaradas por la Asamblea General de las Naciones Unidas, a través de la Organización Mundial de la Salud, como un problema de salud pública; una epidemia mundial que cobra anualmente 1.4 millones de vidas humanas en el mundo. Constituye la octava causa de muerte de la población mundial y la tercera causa de muerte en la población entre los 5 y 44

años. Señala la Organización Mundial de la Salud que más del 90% de las víctimas mortales de los accidentes de tránsito que ocurren en el mundo corresponde a países de ingresos bajos y medianos, que tan sólo tienen el 48% de los vehículos del mundo y que las pérdidas económicas en los países de ingresos bajos y medianos equivalen a 5% del PIB.

En Colombia, como en la mayor parte de los países del mundo, ha tenido, en la década pasada, el objetivo de disminuir el número de fallecidos y lesionados, no obstante, frente a los fracasos de la última década, en particular, de los países de ingresos bajos y medianos, en el cumplimiento de los objetivos de reducir en un 50% las muertes planteado en la Década de Acción para la seguridad vial liderada por la Organización Mundial de la Salud, se ha redefinido el problema de la seguridad vial, no como un problema de accidentes o siniestros, sino como un problema de lesiones corporales que atenta contra la vida, la integridad personal y la salud.

Este concepto se ha llamado Sistema Seguro o Visión Cero, en él subyacen dos principios, de una parte, el no permitir los desplazamientos de las personas, si el límite del riesgo de morir o de ser lesionado gravemente es superado dado que la tolerancia del cuerpo humano a fuerzas extremas es limitada y ampliamente conocida. De otra parte, la necesidad de construir un sistema que perdona el error humano y las malas apreciaciones humanas. Este concepto cambia radicalmente no solo porque deja de considerar las muertes y lesiones en el sistema de transporte, como accidentales, sino que también deja atrás la filosofía que el conductor debe comportarse y reaccionar perfectamente independientemente del nivel de seguridad que ofrece determinado sistema de transporte. Resultante de lo anterior, el sistema de transporte debe ser adaptado a los límites biomecánicos humanos para disminuir la probabilidad de muerte o lesión. No es el conductor seguro, o la infraestructura segura, o el vehículo seguro, o las normas de tránsito más estrictas, etc., es, el sistema en su conjunto que debe ofrecer seguridad para garantizar que nadie pierda la vida o salga herido.

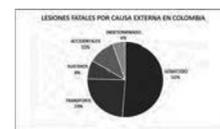
El presente proyecto de Ley recoge las principales recomendaciones que, en la materia, han sido desarrolladas por la Organización de las Naciones Unidas, la Organización Mundial de la Salud y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) así como la jurisprudencia de la Corte Constitucional.

En el año 2011, Colombia adhirió a los compromisos formulados por la Organización Mundial de la Salud en la Década de Acción para la Seguridad Vial y se fijó como objetivo disminuir el número de fallecidos en un 50% de cara al año 2016. En el año 2014, con el fin de alinearse a los objetivos formulados en el Plan Decenal de Salud, este objetivo se determinó en un 26% de cara al 2021.

El país se encuentra lejos de alcanzar las metas propuestas. Para el mes de enero 2020 se presentó un aumento del 12% con respecto al mes de enero del año 2019, pasando de 393 fallecidos a 478; para el mes de febrero 2020 se presentó un aumento del 11% con respecto al mismo mes en 2019, pasando de 479 fallecidos a 537; entre el 1 al 25 de marzo de 2020 se presentó un aumento de 4.5% en relación al mismo periodo del año 2019⁴.

Los traumatismos derivados de eventos de tránsito en Colombia, son la segunda causa de muerte violenta por lesión de causa externa, como se observa en la figura 1, es solo superada por el homicidio. La primera causa de muerte por lesión de causa externa en la población infantil entre los cinco y catorce años y la segunda causa de muerte (de todas las causas) para este rango etario (figura 2).

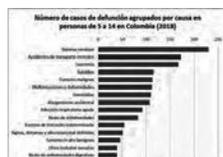
Figura 1. Lesiones fatales por causa externa. Colombia (2010-2018)



Fuente: Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, Forensis datos para la vida, ediciones 2010 a 2018. Elaboración propia, consolidado 2010 a 2018.

⁴ Defunciones no fatales – DANE (2020)

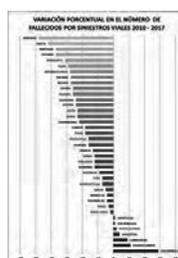
Figura 2. Principales causas de muerte de los niños entre los 5 a 14 años.



Fuente: Departamento Nacional de Estadística -DANE- 2018. Agrupación por lista de causas agrupadas 6/67 CIE-10 de OPS. Elaboración propia

En comparación con otros países, en particular, los países miembros de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos-OCDE, la situación de Colombia en su lucha por combatir el flagelo se muestra en la figura 3.

Figura 3: Variación porcentual en el número de fallecidos por eventos de tránsito 2010-2017



Fuente: Road Safety Annual Report, ITF/OCDE(2019)

Muy a pesar de los esfuerzos que el país ha venido haciendo en los ámbitos legislativo y ejecutivo y en los diferentes niveles de gobierno y de haber declarado la Seguridad Vial una política de Estado (2014), los objetivos planteados en el Plan

Nacional de Seguridad Vial (2011-2021) de disminuir en un 26% las muertes entre 2011 a 2021 difícilmente se lograran causando, como se deja evidenciado, un inestimable daño a la vida y a la integridad física de las personas, además de los efectos sobre el desarrollo económico, social y ambiental de la Nación.

Colombia, como muchos países de ingresos bajos y medianos, no ha logrado ser efectiva en la disminución de muertes y lesiones por eventos de tránsito; la Organización Mundial de la Salud ha redefinido el problema de la seguridad vial, no como un problema de accidentes o siniestros, sino como un problema de lesiones corporales que atenta contra la vida, la integridad personal y la salud.

Este concepto se ha llamado Sistema Seguro o Visión Cero, en él subyacen dos principios, de una parte, el no permitir los desplazamientos de las personas, si el límite del riesgo de morir o de ser lesionado gravemente es superado dado que la tolerancia del cuerpo humano a fuerzas extremas es limitada y ampliamente conocida. De otra parte, la necesidad de construir un sistema que perdona el error humano y las malas apreciaciones humanas.

El enfoque Sistema seguro, cambia radicalmente no solo porque deja de considerar las muertes y lesiones en el sistema de transporte como accidentales, sino que también deja atrás la filosofía que el conductor debe comportarse y reaccionar perfectamente independientemente del nivel de seguridad que ofrece determinado sistema de transporte.

Resultante de lo anterior, el sistema de transporte debe ser adaptado a los límites biomecánicos humanos para disminuir la probabilidad de muerte o lesión. No es el conductor seguro, o la infraestructura segura, o el vehículo seguro, o las normas de tránsito más estrictas, etc., es, el sistema en su conjunto que debe ofrecer seguridad para garantizar que nadie pierda la vida o salga herido (c.f. Figura 4).



Extraído de Control de la Velocidad, Organización Mundial de la Salud -OMS (2017)

El enfoque de Sistema Seguro "se basa en un conocimiento fundamental de las causas subyacentes de las muertes y lesiones graves causadas por eventos de tránsito, especialmente la falibilidad y vulnerabilidad humana y la responsabilidad de los gobiernos de proteger a sus ciudadanos. Este enfoque está basado en el principio según el cual los errores son inevitables, pero las muertes y las lesiones graves como consecuencia de estos eventos de tránsito no deberían serlo. El sistema vial no debería estar diseñado para que el error humano tenga un resultado grave o fatal. Este concepto es conocido comúnmente como responsabilidad compartida, y supone que los gobiernos, el sector privado y la sociedad civil comparten la responsabilidad con los usuarios de las vías para hacer que el sistema de transporte sea seguro.

A los funcionarios públicos responsables se les conoce como diseñadores del sistema de transporte, un término que abarca no solo a los diseñadores profesionales, sino también a todas aquellas personas que contribuyen a desarrollar y operar el sistema de transporte, desde los ingenieros y planificadores hasta los policías y legisladores, profesionales del área de la salud y otros (FIT, 2016). Bajo el Sistema Seguro, todos trabajan en conjunto para implementar medidas basadas en la evidencia que ayuden a reducir la posibilidad de colisiones y sus impactos, en caso de que lleguen a ocurrir. La planificación como la inversión en infraestructura deben considerar la seguridad vial como un elemento integral de la movilidad. Estas áreas de acción del enfoque de Sistema Seguro están integradas y van más allá de intentar persuadir a las personas para que cambien su comportamiento solo a través de educación o control. Estas áreas de acción incluyen atender los factores subyacentes, como el uso del suelo y la planificación de la movilidad, para depender menos de los vehículos y promover medios de transporte seguros, saludables y amigables con el medioambiente; gestión integral de la velocidad para obtener velocidades más seguras; intersecciones diseñadas de tal forma que permitan a las personas cruzar de manera segura; diseño de vías que respondan ante el error humano; mejoramiento del transporte público; diseño y tecnología de vehículos seguros; y una mejor coordinación y calidad de los servicios de emergencia y cuidados tras los eventos de tránsito.

El presente proyecto de Ley, como lo mencionara en marzo de 2018 el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los derechos humanos "La seguridad vial es una cuestión de derechos humanos. Hoy, el derecho internacional impone obligaciones afirmativas a todos los Estados para que tomen todas las medidas razonables para proteger el derecho a la vida, el derecho a la seguridad personal,

el derecho a la salud y el derecho al desarrollo de todas las personas" se afianza en las principales recomendaciones que, en la materia, han sido desarrolladas y acogidas por la Organización de las Naciones Unidas, la Organización Mundial de la Salud y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE). La seguridad vial de las personas es, en últimas, la garantía de acceso a otros derechos; la educación, el trabajo, etc.; el derecho a movilizarse en medio motorizados o no motorizados en condiciones de seguridad, sin que la acción comprometa la vida y la integridad física.

ACCIONES PROPUESTA EN EL PROYECTO DE LEY PARA PROTEGER EL DERECHO A LA VIDA, A LA INTEGRIDAD PERSONAL Y LA SALUD:

¿Porqué la velocidad?, La velocidad es el factor determinante porque aumenta el riesgo de sufrir eventos de tránsito y, tal como se muestra en la figura 5, aumenta la gravedad de las lesiones, en particular, en el caso de los actores más vulnerables en las vías (motociclistas, ciclistas y peatones); al aumentar la velocidad del impacto, las fuerzas que debe absorber el cuerpo humano (ocupantes del vehículo o los usuarios vulnerables) aumentan drásticamente, de acuerdo a los principios de la energía cinética. Según la OMS, "la velocidad es el núcleo del problema de los traumatismos causados por el tránsito. Más precisamente, las velocidades excesivas o inapropiadas son el factor de riesgo clave de las colisiones, las muertes y los traumatismos causados por el tránsito. El exceso de velocidad es un problema común a todos los países. Un estudio realizado en los países de la OCDE demostró que, normalmente, entre un 40% y un 50% y hasta un 80% de los conductores conducían excediendo los límites de velocidad indicados, mientras que en los países de ingresos bajos y medianos la proporción de vehículos que transitaban a una velocidad excesiva era similar".

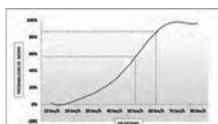
Figura 5. Probabilidad de lesión o muerte en un siniestro vial según la Velocidad



Tomado de OBJETIVO CERO Objetivos ambiciosos para la Seguridad Vial y el Enfoque sobre un Sistema Seguro, OCDE/FIT (2008)

La velocidad excesiva o inadaptada reduce el tiempo de reacción, dificulta el control del vehículo y la rectificación de la trayectoria, aumenta la agresividad y el estrés del conductor y altera el funcionamiento sensorial (disminuyendo el campo visual, por ejemplo) y fisiológico (aumentando el nivel de fatiga, entre otros efectos). Los sistemas de protección de los ocupantes son muy eficaces a velocidades bajas o moderadas. Sin embargo, no pueden proteger adecuadamente a los ocupantes de un vehículo frente a velocidades de impacto elevadas y en menor escala, a los usuarios vulnerables. Los usuarios vulnerables están especialmente expuestos a los impactos (especialmente en zonas urbanas) a velocidades por encima de los límites de la tolerancia humana. La posibilidad de evitar colisiones se reduce cuando la velocidad aumenta.

Figura 6. Probabilidad de muerte en peatones, según la velocidad de impacto de un vehículo



Como se evidencia en la Figura 6, los peatones incurren en un riesgo de aproximadamente el 80% de morir atropellados a una velocidad de impacto de 50 Km/h, mientras que el riesgo se reduce a un 10% con una velocidad de 30 Km/h.

Para los ocupantes del automóvil, el llevar puestos los cinturones de seguridad en carros bien diseñados, puede proporcionarles protección para una velocidad máxima de 70 Km/h en impactos frontales y de 50 Km/h en impactos laterales.

Figura 7. Distancia de frenado a distintas velocidades (incluyendo un tiempo de reacción de aproximadamente 1 segundo)



Tomado de Gestión de la Velocidad, OCDE (2006).

Dentro de las recomendaciones a Colombia de la OCDE/FIT en su estudio Benchmarking de la seguridad vial en América Latina (2017), se encuentra: "Implementar una política firme de gestión de la velocidad y, en particular: aplicar un límite de velocidad por defecto en zonas urbanas de 50 km/h, promover velocidades de 30 km/h cerca de zonas residenciales/de recreación/escuelas/paseos de compras, y permitir mayores límites de velocidad únicamente donde los usuarios motorizados y no motorizados tengan lugares de circulación independientes".

En Colombia, la velocidad es la principal causa de muerte en eventos de tránsito en áreas urbanas. Para el año 2019, el 83.4% de las muertes en eventos de tránsito fueron actores vulnerables (motociclistas (52.1%), peatones (25%) y ciclistas (6.3%)). El 57,6% de todos los vehículos son motocicletas. En las principales ciudades, los peatones representan alrededor del 28%, las motocicletas alrededor del 12% y los ciclistas alrededor del 1% al 7% de todos los viajes diarios en un día laboral, es decir, cerca del 50% de los viajes diarios que se hacen en las ciudades de Colombia son realizados por actores vulnerables.

En consecuencia, uno de los retos de la seguridad vial es limitar las velocidades practicadas, reduciendo así el riesgo del siniestro y la violencia del choque.

¿Por qué fortalecer el Control Sanción Automático? Conseguir un mayor y mejor respeto a las normas de tránsito es fortalecer los valores sociales, lo que subyace en una noma de tránsito, es el respeto a la vida, en un espacio vital como es la vía. Educar al ciudadano en lo bueno y lo malo del aspecto social, es parte de las tareas del Estado. El ciudadano debe saber que si no cumple será sancionado, es el origen primigenio de toda norma social. Tratándose del respeto de las velocidades máximas permitidas, el control-sanción automático ha desempeñado un papel esencial en la disminución de la mortalidad en diversos países.

En Francia, por ejemplo, mostraron que 60% a 75% de la disminución de la mortalidad constatada desde 2002 pueden ser atribuidas a la puesta en marcha de los dispositivos de despliegue de los radares¹⁷; la proporción de muertes en eventos de tránsito debidas a lo respeto de las velocidades máximas permitidas ha disminuido de 45% a 28% entre los años 2001 y 2010. Se calcula que los radares han evitado unas 15.000 muertes y 62.000 heridos. La tasa de mortalidad por cada 100.000 vehículos disminuyó de 1.86 en noviembre de 2003 a 1.07 en octubre de 2010, una disminución de 42%. El radar ha tenido principalmente un efecto en los excesos de velocidad grandes y medianos. La fracción de accidentes mortales atribuibles a los excesos de velocidad grandes (20 Km/h por encima de la velocidad autorizada) ha disminuido del 25% al 6% en una década. La caída fue notable entre 2003 y 2004, es decir, justo después de la implementación de los dispositivos de medición de la velocidad. La fracción de los excesos moderados de velocidad (entre 10 y 20 Km/h por encima del límite) pasó del 13% al 9%. Debido a los dispositivos de medición de velocidad, los conductores han reducido significativamente su velocidad promedio de 91 km/h a 80 km/h, lo cual contribuyó a una disminución promedio de accidentes fatales cerca de los dispositivos del 66%. En 10 años, entre 2003 y 2012, los dispositivos de medición de velocidad salvaron 23,000 vidas. En muchos casos se ha logrado una dramática disminución de muertes y heridos en las proximidades de algunos de los dispositivos de medición de velocidad. En algunos de estos sitios se ha pasado a cero muertes y heridos debido a esos dispositivos. Esta evidencia se explica por un descenso muy consecuente de la proporción de eventos de tránsito resultantes de las velocidades más altas (superiores a 20Km/h), el número de muertes debidas a los pequeños excesos de velocidad (inferiores a 10Km/h), como se indica, se mantuvieron prácticamente constantes.

En España, en la década de los años 90 se empezaron a implementar en el país dispositivos de medición de velocidad en todas las vías y autovías nacionales bajo la supervisión de la Dirección General de Tráfico (DGT). En la última parte de esta década el número de muertes disminuyó en más del 80%. Desde 2010, el número de muertes ha disminuido en un 32%. España se encuentra entre los países del mundo que han logrado disminuir en más de un 55% las muertes en eventos de tránsito.

En Colombia se han realizado análisis sobre los efectos de estos dispositivos en eventos de tránsito. Por ejemplo, la Secretaría de Movilidad de Medellín muestra que la variación porcentual en la tasa de siniestralidad anual para el punto donde se ubica la cámara de foto detección, se puede observar al final de 2017 respecto al 2010, una disminución general de 19%, así como un promedio de disminución anual general del 16%. Se evidencian sitios puntuales en donde este descenso alcanza máximo el 38%. Experiencias similares se han tenido en Cali en donde al evaluar la tendencia de los eventos de tránsito antes y después de la intervención con las cámaras de foto detección, se muestra una drástica caída (18% anual) tránsito después de la intervención. Entre los años 2015 y 2016 se presentó una reducción de un 27% en los eventos de tránsito en los sitios donde se encontraban las cámaras de foto detección. Además, cabe resaltar, que la disminución en los puntos de foto detección en el periodo comparado 2015 y 2016 es del 27% frente a la disminución del 3% de los eventos de tránsito en Cali.

Según el Instituto Nacional de Medicina Legal, con base en la información disponible (42% de los casos que se ha podido determinar la causa del hecho) da cuenta que los excesos de velocidad se encuentran presentes en por lo menos un 40% como causa probable del hecho situándose en la segunda causa de muerte por eventos de tránsito. En el 58% de los casos no se ha podido determinar dicha causa

La segunda recomendación del estudio de la OCDE/FIT en relación con la gestión de la velocidad en Colombia señala: Intensificar la aplicación de las normas con la introducción de controles de velocidad automáticos, respaldados por sistemas de sanciones administrativas eficaces.

Lo anteriormente expuesto nos permite afirmar el hecho que el riesgo de muerte o lesión aumenta en función de la velocidad, más allá de si ésta se encuentra o no, por encima de la velocidad máxima permitida, por lo tanto, actuar sobre la

distribución de las velocidades para reducir, de manera contundente y rápida, el riesgo de mortalidad, se reduce a dos medidas esenciales y complementarias: reforzar los dispositivos de control sanción automático y disminuir las velocidades máximas permitidas.

¿Por qué la seguridad de los vehículos? Los efectos de las mejoras de los estándares de seguridad vehicular están, esencialmente, relacionados con la posibilidad que éstos ofrecen de reducir y compensar el error humano y, de reducir el impacto de la colisión tanto para los ocupantes del vehículo, como para los usuarios fuera de él.

El Informe del Bien Público Regional desarrollado por el Banco Interamericano de Desarrollo y el LATIN-NCAP da cuenta que en América Latina se podrían salvar cerca de 40 mil vidas mejorando los estándares de seguridad vial de los vehículos que se comercializan en la región. Afirma el informe "En América Latina se ha demostrado por parte de Latin NCAP que los automóviles de pasajeros que se venden en la región, a pesar de verse iguales que los mismos o similares modelos de mercados de economías maduras, muestran niveles de seguridad inferiores. La principal recomendación es establecer como obligatoria la homologación de los vehículos y componentes respecto de los 17 Reglamentos ONU consensuados (...). Los Reglamentos ONU dan la especificación técnica que debe cumplir un elemento de seguridad para cumplir efectivamente su función. Por ejemplo, un auto puede tener ABS, pero puede que este no logre cumplir la función para la que está diseñado en ciertas condiciones de conducción. Las normas ONU además determinan técnicamente que parámetros deben cumplir las tecnologías para proteger efectivamente. Un airbag puede ser una "bolsa inflable" pero, si, por ejemplo, es muy rígida al inflarse puede dañar al pasajero o si es que no tiene suficiente presión podría no protegerle. Los Reglamentos ONU describen el comportamiento que deben cumplir cada tecnología en el automóvil".

En Colombia, la distribución del parque automotor motorizado está compuesta de 56% de dos ruedas motorizadas (motocicletas, ciclomotores, motociclos, etc.), 25% por automóviles y un 19% de otros vehículos (camiones, buses, busetas, etc).

Figura 8. Distribución del parque automotor, Colombia (2018)



Tomado de SINIESTRALIDAD VIAL VEHICULAR Observatorio Nacional de Seguridad Vial- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2018)

Según un estudio realizado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial en el año 2018, se tiene que las dos ruedas motorizadas participan en el 54% del total de eventos de tránsito con resultado de lesiones no fatales y en un 42% del total de los fallecidos.

El estudio señala que de los más de 88 mil usuarios de moto que se vieron involucrados en un evento de tránsito en el año 2017, más de tres mil fallecieron. De las más de 8 millones de motocicletas, 12 se referencias participaron en más de 4 mil eventos de tránsito de las cuales 2.2779 se vieron involucradas en un evento de tránsito con resultado de muerte. Prevalcen en la siniestralidad el rango de dos ruedas motorizadas las de más bajo cilindraje (100cc a 125cc).

Figura 9. Ficha técnica de los eventos donde se involucraron las dos ruedas motorizadas. Colombia (2017)



Tomado de SINIESTRALIDAD VIAL VEHICULAR Observatorio Nacional de Seguridad Vial- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2018).

Las marcas que tienen mayor prevalencia de eventos de tránsito se observan en la figura 9.

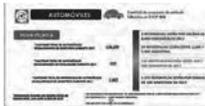
Figura 10: Distribución del parque automotor de dos ruedas motorizadas involucradas en eventos de tránsito según marca del vehículo. Colombia (2017)



Tomado de SINIESTRALIDAD VIAL VEHÍCULAR Observatorio Nacional de Seguridad Vial- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2018).

En relación con los vehículos se tiene que de los más de 126.200 vehículos que se vieron involucrados en un evento de tránsito en el año 2017, 559 reportaron un evento de tránsito con resultado(s) de muerte(s) para sus ocupantes, y 1.8865 en un evento de tránsito con lesionados (dentro o fuera del vehículo). Dos referencias de vehículos participaron en más de 8 mil siniestros en 2017.

Figura 11. Ficha técnica de los eventos donde se vieron involucrados automóviles. Colombia (2017)



Tomado de SINIESTRALIDAD VIAL VEHÍCULAR Observatorio Nacional de Seguridad Vial- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2018).

condición de propietario o no del conductor y de su vínculo con la persona jurídica en caso de ser esta la propietaria.

EL capítulo quinto corresponde al Registro de lesiones corporales en las vías nacionales concesionadas y no concesionadas y registro de parque automotor involucrado en siniestros viales con resultado de muerte o lesión.

Finalmente, el capítulo sexto, Disposiciones Finales, trata de la vigencia de la ley.

Cordialmente,

RODRIGO ROJAS LARA
Representante a la Cámara
Partido Liberal

ROY LEONARDO BARRERAS M.
Senador de la República

DIEGO PATIÑO AMARILES
Representante a la Cámara
Partido Liberal

EMETERIO MONTES DE CASTRO
Representante a la Cámara
Partido Conservador

MILTON ANGULO VIVEROS
Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático

SÍNTESIS DEL ARTICULADO

En el capítulo primero del Proyecto se expone su objeto y los principios generales que lo guían, así mismo se definen los conceptos de Sistema Seguro, Responsabilidad compartida, entre otros.

En el capítulo segundo se hace referencia a la Obligatoriedad de la reglamentación sobre vehículos automotores y la infraestructura vial, determinándose que las autoridades en Colombia, así como los diseñadores, fabricantes, ensambladores, importadores y comercializadores de vehículos automotores deben garantizar que se cumplan los requisitos de los reglamentos y reglas en el marco los acuerdos administrados por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización Vehicular - WP29. Para ello se establece que el Ministerio de Transporte reglamentará de manera gradual y en un plazo no mayor a tres (3) años, las normas relacionados con: Protección en caso de colisión frontal; Protección en caso de colisión lateral; Protección en caso de colisión lateral contra un poste; Protección en caso de colisión trasera; Protección de peatones; Control Electrónico de Estabilidad; Sistema de antibloqueo de frenos (ABS); Anclajes de cinturones de seguridad y anclajes ISOFIX; Cinturones de seguridad; Asientos y sus anclajes; Apoyacabezas; Emisiones contaminantes de los vehículos; Emisiones de CO2 y consumo de combustible. El Ministerio de Industria y Comercio deberá garantizar el cumplimiento y determinar e imponer las sanciones en caso de incumplimiento.

En el Capítulo tercero, se propone hacer modificaciones al Código Nacional de Tránsito, entre esas la del "conductor novel", que sería aquella persona que aspira a la licencia de conducción por primera vez, y se le expedirá un permiso probatorio, que tendrá una vigencia de dos (2) años y deberá cumplir las obligaciones y restricciones detalladas en el articulado. En ese mismo sentido se propone crear un sistema de puntos asociado al comportamiento de los conductores, del cual se llevará a través del Registro Único de Conductores del RUNT, de este sistema de puntos dependerá la vigencia o suspensión de la Licencia de Conducción.

En ese mismo Capítulo tercero, se dice que a partir del año 2022 las motocicletas que se fabriquen, comercialicen e importen en Colombia, deberán contar con sistema de encendido automático de luces, conforme la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte. Se establece como velocidad máxima en las vías urbanas la de (50) kilómetros por hora, en el caso de las carreteras nacionales y departamentales no podrá sobrepasar los noventa (90) kilómetros por hora.

En el capítulo cuarto se propone modificar la ley 1843 de 2017, en lo relativo a las condiciones de responsabilidad ante infracciones de tránsito de acuerdo a la

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 369 DE 2020
SENADO**

por el cual se modifica el artículo 73, numeral 11, artículo 87 y el artículo 126 de la Ley 142 de 1994 de los servicios públicos.

PROYECTO DE LEY NÚMERO _____ DE 2020 SENADO

"Por el cual se modifica el artículo 73, numeral 11, artículo 87 y el artículo 126 de la ley 142 de 1994 de los servicios públicos".

1. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Constitución Política 1991, legisla a favor de los Servicios Públicos Domiciliarios como inherentes a la finalidad social del Estado, por lo tanto, el Congreso de la República debe legislar para que los criterios económicos y financieros no superen la finalidad del Estado como se estipulan en los siguientes artículos de la Carta Magna de Colombia:

Artículo 365. *Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios...*

Hoy en Colombia podemos asegurar que los criterios económicos y financiero están superando la finalidad del Estado, por tal razón el Congreso de la República debe asumir dentro de sus facultades la regulación a través de proyectos de Ley que contemplen todas las variables sociales, ambientales, económica y financiera.

Hace mucho tiempo se evidencia la inconformidad y las protestas frente a los altos costos de los servicios públicos domiciliarios.

El 31 de mayo del 2020, La Procuraduría Nacional, anuncio investigaciones por alzas en los servicios públicos en medio de la Pandemia, y si algo puso de presente la situación mundial del

<p>contagio del COVID-19 en Colombia, es la escasa capacidad de pago de la mayoría de los Colombianos en tema de los servicios públicos, esta realidad social se ha venido manifestando en diferentes territorios del país, en Norte de Santander, Santander, en Quindío, en la Costa Caribe. La protesta social se ha dado en diferentes formas, de forma virtual llamando a las empresas prestadoras de servicios con términos peyorativos como "ratas" ladrones" ... etc.</p> <p>La protesta social por los altos costos de los servicios públicos se presenta desde hace varios años, por diferentes comunidades como se presentó en el Carmen de Bolívar en el año 2019, en la cual la comunidad arrancó los contadores de sus casas y lo arrojaron frente a las oficina de la empresa, en el 2012 en San Martín de Lobo, sus habitantes quemaron los recibos de energía, y así mismo muchas otras comunidades y ciudades han hecho plantones, marchas y anuncian otras medidas de hecho como el no pago masivo de los servicios públicos.</p> <p>En los Territorios de clima Cálido la queja por los altos costos de los Servicios Públicos se hace más intensa, dado que deben hacer mayor consumo por el mayor uso de aires acondicionados o ventiladores para bajar la temperatura corporal.</p> <p>Después de tantos años de protesta, exigencia y solicitudes del país no se puede estar indiferente o sordos ante una problemática que afecta la economía de todas las familias especialmente de aquellas con poca capacidad de pago.</p> <p>Los altos costos del Servicio de energía también afectan la competitividad del país, especialmente a las industrias instaladas en territorios cálidos que tienen la exigencia de mejorar los ambientes laborales con el uso de aparatos eléctricos para bajar la temperatura ambiente. La fabricación de un mismo producto, usando la misma tecnología en un lugar frío tiene un costo menor de producción a uno que se produce en territorios cálidos por la necesidad usar otros aparatos eléctricos adicionales para bajar la temperatura térmica.</p>	<p>La protesta social por los altos costos de los servicios se encuentra fundamentada en que la estructura tarifa vigente no esta correspondiente a una realidad socio-económica del país y la forma de mitigar el impacto climático en las tarifas no se equilibra, ni corresponde a la realidad y necesidad de los territorios con altas temperaturas.</p> <p>A las anteriores motivaciones se le suman la situación actual de la pandemia que ha debilitado la economía del país aumentando el índice de desempleo en más de 10,9 puntos en la crisis del contagio, según informe de Dane:</p> <p><i>"Para el mes de mayo de 2020, la tasa de desempleo del total nacional fue 21,4%, lo que significó un aumento de 10,9 puntos porcentuales frente al mismo mes del año pasado (10,5%). La tasa global de participación se ubicó en 55,2%, lo que representó una reducción de 7,9 puntos porcentuales frente a mayo del 2019 (63,1%). Finalmente, la tasa de ocupación fue 43,4%, presentando una disminución de 13,0 puntos porcentuales respecto al mismo mes del 2019 (56,4%). En mayo de 2020, la tasa de desempleo en el total de las 13 ciudades y áreas metropolitanas fue 24,5%, lo que representó un aumento de 13,3 puntos porcentuales frente al mismo mes del año pasado (11,2%). La tasa global de participación se ubicó en 59,6%, lo que significó una reducción de 6,7 puntos porcentuales frente a mayo del 2019 (66,3%). Entre tanto, la tasa de ocupación fue 45,0%, lo que representó una disminución de 13,8 puntos porcentuales respecto al mismo mes del 2019 (58,8%)."</i></p> <p>Las estadísticas revelan que la capacidad de pago de los colombianos que históricamente ha sido vulnerable, hoy está en peores condiciones, por lo que el Estado debe mitigar este impacto en las familias en aras de garantizar los servicios públicos y cumplir la finalidad del mismo. El país hoy está ante una realidad revelada y manifiesta, que llama a generar cambios urgentes que garanticen y protejan la salud de los colombianos, y los Servicios Públicos Básicos</p>
<p>hacen parte de ese derecho fundamental que genera bienestar y Salud.</p> <p>Las consideraciones expuestas, han llevado a evaluar que existen estructuras tarifarias desactualizadas, tal como es el caso de energía, que no se han actualizado desde el año 2007, a pesar que el artículo 126 de la Ley 142 del 1994, da una vigencia de cinco años, hay servicios como este, donde la CREG las fijo hace 13 años y no las ha modificado de forma estructural.</p> <p>"ARTÍCULO 126. Vigencia de las fórmulas de tarifas. Reglamentado por el Decreto Nacional 3860 de 2005. Las fórmulas tarifarias tendrán una vigencia de cinco años, salvo que antes haya acuerdo entre la empresa de servicios públicos y la comisión para modificarlas o prorrogarlas por un período igual. Excepcionalmente podrán modificarse, de oficio o a petición de parte, antes del plazo indicado cuando sea evidente que se cometieron graves errores en su cálculo, que lesionan injustamente los intereses de los usuarios o de la empresa; o que ha habido razones de caso fortuito o fuerza mayor que comprometen en forma grave la capacidad financiera de la empresa para continuar prestando el servicio en las condiciones tarifarias previstas. Vencido el período de vigencia de las fórmulas tarifarias, continuarán rigiendo mientras la comisión no fije las nuevas".</p> <p>Este artículo de la ley es laxo y da paso a dilatar decisiones importantes y en términos generales deja a discreción de las Comisiones de Regulación y de las empresas de Servicios Públicos, los ajustes y cambios cuando ellos lo consideren, el artículo solo considera los casos fortuitos que comprometen la capacidad financiera de la empresa, y no considera los casos fortuitos de aspectos sociales como la actual pandemia.</p> <p>Siguiendo con el ejemplo del Servicio de Energía en Colombia, la actual estructura tarifaria, se diseñó y se implementó hace trece años (13), en un contexto socio-económico diferente y una realidad ambiental diferente, en un momento donde por ejemplo se</p>	<p>necesitaba invertir en grandes obras de estructuras energéticas en el país para prestar este servicio de interconexión nacional. Actualmente siguen rigiendo estas tarifas que se elaboran en una época distinta a la que hoy vivimos los colombianos, y cuyas necesidades de infraestructuras para la prestación de los Servicios cambiaron.</p> <p>Como segundo aspecto a considerar encontramos que, en la actual estructura tarifaria, se evidencia la carencia de criterios suficientes y necesarios para lograr tarifas justas que actualmente lesionan a los usuarios que se quejan de los altos costos del servicio, aquí se observa que la estructura no tiene variables de equidad como es el aspecto climático que afecta a los territorios cálidos. Tampoco contiene una variable de ajuste ante casos fortuitos del alto índice de desempleo que pone en riesgo la capacidad de pago de más del 50% de los colombianos.</p> <p>La falta de criterios y variables suficientes en la estructura tarifaria no ha permitido que se hagan los ajustes necesarios en las tarifas para mitigar el impacto generado como los ocasionados en casos fortuitos o variables socio-económica, tal como se está presentando durante esta pandemia. Esta carencia y debilidad estructural del diseño vigente de los servicios públicos básicos hizo que el Presidente Iván Duque, tratara de subsanarla a través de decretos como lo son el 517 de 4 de abril del 2020, y el 580 del 15 de abril de 2020</p> <p>Decreto 517 de 2020 "Por el cual se dictan disposiciones en materia de los servicios públicos de energía eléctrica y gas combustible, en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica declarado por el Decreto 417 de 2020".</p> <p>Decreto 580 de 2020 "Por el cual se dictan medidas en materia de los servicios públicos de acueducto, alcantarillado y aseo, en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica" EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA, En ejercicio de las atribuciones que le confieren el artículo 215 de la Constitución Política,</p>

<p><i>en concordancia con la Ley 137 de 1994, y en desarrollo de lo previsto en el Decreto 417 del 17 de marzo de 2020 "Por el cual se declara un Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio nacional "</i></p> <p>Estos decretos generaron un conflicto social y de Gobernabilidad en diferentes territorios del país, dado que facultaban a los alcaldes para asumir medidas de alivios con los recursos destinado a otras inversiones y quedaba a decisión de cada mandatario, por lo que alcaldes lo llevaron a cabo y otros desistieron de hacer uso del beneficio. Los decretos solo beneficiaron a los estratos socioeconómicos uno, dos y tres, siendo esto un tratamiento desigual entre los usuarios de una misma empresa de servicios públicos, pero también una gran desigualdad entre los habitantes de un territorio a otro en el mismo país, cuando la pandemia afecta a todos sin distinguir estrato socioeconómico.</p> <p>Otro aspecto importante, es la variable ambiental o climática que debe evidenciarse en la estructura tarifaria, de tal forma que dicho criterio beneficie a todo los habitantes de un territorio que presenta altas temperaturas sin discriminación de estrato social y que el actual subsidio que reciben los usuarios de estratos uno, dos y tres se conceda a todos.</p> <p>Todos los usuarios de territorios con altas temperaturas, deben verse beneficiados por este criterio y variable ambiental o climática, y no ser discriminados por el estrato socio económico, puesto que el clima los afecta a todos de igual manera.</p> <p>A pesar que el artículo 126 de la Ley 142 de 1994, da una vigencia de cinco años, estas no se cumplen para el caso de la energía eléctrica y en cambio recientemente CRA, ya actualizo su régimen tarifario, también vencido. Es ideal que este artículo sea obligatorio, para salvaguardar a los usuarios que puedan verse lesionados frente a la falta de actualización de las estructuras tarifarias</p>	<p>Se hace imperante promover a través de este proyecto de Ley, que las estructuras tarifarias de los servicios públicos básicos incluyan criterios y variables suficientes que permitan de manera inmediata ajustes de precios ante casos fortuitos no solo que ponen en riesgo la capacidad financiera de la empresa prestadora, si no ante calamidades socio-ambientales, como es el caso de la actual Pandemia del COVID-19, o fenómenos de desastres ambientales en cualquier territorio o comunidad del país.</p> <p>La actual crisis de la salud, ha dejado expuesto que las estructuras tarifarias como la de la energía, están diseñadas sobre criterios financieros y económicos que aseguran a todo lugar y tiempo las ganancias de las empresas y están superando el fin del Estado como lo establece el artículo 365 de la Constitución Política.</p> <p>Luego de motivar el necesario cambio del artículo 126 de la Ley mencionada, se hace igualmente obligatorio considerar la modificación del artículo 73 de la misma Ley.</p> <p>El ARTÍCULO 73. FUNCIONES Y FACULTADES GENERALES. <i>Las comisiones de regulación tienen la función de regular los monopolios en la prestación de los servicios públicos, cuando la competencia no sea, de hecho, posible; y, en los demás casos, la de promover la competencia entre quienes presten servicios públicos, para que las operaciones de los monopolistas o de los competidores sean económicamente eficientes, no impliquen abuso de la posición dominante, y produzcan servicios de calidad. Para ello tendrán las siguientes funciones y facultades especiales:</i></p> <p><i>73.11. Establecer fórmulas para la fijación de las tarifas de los servicios públicos, cuando ello corresponda según lo previsto en el artículo 88; y señalar cuándo hay suficiente competencia como para que la fijación de las tarifas sea libre.</i></p>
<p>La Ley deja a las comisiones un poder absoluto en el diseño y excluye la participación de las diferentes partes que garanticen la aplicación de los criterios y variables suficiente.</p> <p>En la misma dirección del objetivo principal de este Proyecto de Ley que pretende se modifiquen los artículos antes expuestos, se deben adicionar los criterios y variables que se han expuesto inicialmente como necesarias para acercarnos a un diseño de tarifas más favorables a los usuarios y garanticen la capacidad económica y financiera.</p> <p>Tal como establece el artículo 87 de la presente Ley, el régimen tarifario estará orientado por los criterios de eficiencia económica, neutralidad, solidaridad, redistribución, suficiencia financiera, simplicidad y transparencia, los criterios y variables como aspectos sociales, económicos y ambientales no se mencionan en este artículo, que ahora se hace necesario modificar para que sean incluidos.</p> <p>2. ARTICULADO DEL PROYECTO</p> <p>PROYECTO DE LEY NO _____</p> <p>Por medio de la cual se modifica y se adiciona a la Ley 142 de 1994 en sus artículos 73, 87 y 126.</p> <p>Artículo 1. Modifíquese el artículo 73, literal 11 de la Ley 142 de 1994 el cual para todos los efectos quedara así:</p> <p>Artículo 73.11. <i>Establecer la fórmula para la fijación de tarifas de los servicios públicos y aprobarlas garantizando la participación de planeación nacional, procuraduría nacional, defensoría del pueblo,</i></p>	<p><i>líderes sociales, veedores, defensores de los usuarios y delegados de las empresas de servicios públicos.</i></p> <p>Artículo 2. Adiciónese el numeral 8 al Artículo 87, el cual quedara así:</p> <p><i>87.8. Por aspectos climáticos y sociales entíendase que dentro de la estructura tarifaria debe quedar incluido dentro de los componentes de la estructura variables elementos que permitan ajustar las tarifas en cualquier momento sobre variables sociales tales como la capacidad de pago de un territorio o condiciones ambientales y climáticas del mismo.</i></p> <p>Artículo 3. Modifíquese el artículo 126 de la Ley 142 de 1994, el cual quedara así:</p> <p>Artículo 126. Vigencia de las fórmulas de tarifas. <i>Las fórmulas tarifarias tendrán una vigencia de dos años, o antes, si se presenta situaciones sociales o sea evidente que se cometieron errores de cálculo que lesionan injustamente a los intereses de los usuarios o de la empresa. La actualización de la fórmula tarifaria se hará de manera obligatoria dentro del tiempo que estipula la Ley, cada dos años debe revisarse, modificarse o actualizarse la fórmula conforme al artículo 73.11, la modificación o actualización de la vigencia tarifaria no puede exceder el índice del consumidor (I.P.C).</i></p>

<p>Parágrafo: Mientras no exista otra regulación para otorgar el subsidio de consumo de subsistencia, se debe actualizar el consumo aplicando el IPC por los años que no se han ajustado y ajustarlo anualmente bajo el mismo criterio del IPC.</p> 	<p style="text-align: center;">SECCIÓN DE LEYES SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARÍA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES</p> <p>Bogotá D.C., 04 de diciembre de 2020</p> <p>Señor Presidente:</p> <p>Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No. 369/20 Senado “POR EL CUAL SE MODIFICA EL ARTÍCULO 73, NUMERAL 11, ARTÍCULO 87 Y EL ARTÍCULO 126 DE LA LEY 142 DE 1994 DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS”, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores DAIRA DE JESUS GALVIS MENDEZ, MARITZA MARTINEZ ARISTIZABAL, ANTONIO LUIS ZABARAIN, ANDRES FELIPE GARCIA ZUCCARDI. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión SEXTA Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.</p> <p>GREGORIO ELJACH PACHECO Secretario General</p> <p style="text-align: center;">PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – DICIEMBRE 04 DE 2020</p> <p>De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión SEXTA Constitucional y enviase copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.</p> <p>CÚMPLASE</p> <p>EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>ARTURO CHAR CHALJUB SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA</p> <p>GREGORIO ELJACH PACHECO</p>
--	--

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 325 DE 2020 SENADO – 156 DE 2019 CÁMARA

por la cual se amplía la autorización a la Asamblea Departamental del Meta y a los concejos municipales de cada una de sus entidades territoriales para que ordenen la emisión de la estampilla “Universidad de los Llanos” y se dictan otras disposiciones

<p>Bogotá D.C. Diciembre 9 de 2020</p> <p>Honorable Senador ARTURO CHAR CHALJUB Presidente Honorable Senado de la República Bogotá. D.C.</p> <p>Asunto. Informe de Ponencia para Segundo Debate al Proyecto de Ley N° 325 de 2020 Senado – 156 de 2019 Cámara “POR LA CUAL SE AMPLIA LA AUTORIZACIÓN A LA ASAMBLEA DEPARTAMENTAL DEL META Y A LOS CONCEJOS MUNICIPALES DE CADA UNA DE SUS ENTIDADES TERRITORIALES PARA QUE ORDENEN LA EMISIÓN DE LA ESTAMPILLA “UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS” Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES</p> <p>Respetado Senador Char:</p> <p>En cumplimiento a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Tercera Constitucional del Senado de la República, en virtud de los artículos 153 al 156 de la Ley 5 de 1992, me permito someter a consideración el Informe de Ponencia para Segundo Debate del Proyecto de Ley N° 325 de 2020 Senado – 156 de 2019 Cámara “POR LA CUAL SE AMPLIA LA AUTORIZACIÓN A LA ASAMBLEA DEPARTAMENTAL DEL META Y A LOS CONCEJOS MUNICIPALES DE CADA UNA DE SUS ENTIDADES TERRITORIALES PARA QUE ORDENEN LA EMISIÓN DE LA ESTAMPILLA “UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS” Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES, en los siguientes términos:</p> <p>I. ORIGEN Y TRÁMITE</p> <p>Los textos de los Proyectos de Ley acumulados fueron radicados ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes en su orden el 156 de 2019 Cámara “POR LA CUAL SE RENUEVA LA EMISIÓN DE LA ESTAMPILLA “UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS” 32 AÑOS CONSTRUYENDO ORINOQUIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, por la H.S Maritza Martínez Aristizábal y el 177 de 2019 Cámara “POR LA CUAL SE AMPLIA LA AUTORIZACIÓN A LA ASAMBLEA DEPARTAMENTAL DEL META PARA ORDENAR LA EMISIÓN DE LA ESTAMPILLA “UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS” Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES” por el H.R. Jaime Rodríguez Contreras, el día 14 de Agosto de 2019, y fue publicado en la Gaceta del Congreso N° 758 de 2019.</p> <p>Se aprobó sin modificaciones en Comisión Tercera de la Cámara de Representantes, el día 5 de mayo de 2020, Gaceta N° 222 de 2020 y en Sesión Plenaria fue aprobado con modificaciones el 19 de Junio de 2020, mediante Gaceta N°466 de 2020.</p>	<p>El proyecto fue remitido a la Comisión Tercera del Senado de la República y esta célula legislativa designó como ponente al suscrito Senador, Germán Hoyos Giraldo, mediante correo electrónico según comunicación fechada el día 13 de agosto de 2020.</p> <p>El proyecto fue votado y aprobado para Primer Debate en Comisión Tercera del Senado de la República, el día 11 de noviembre de 2020, en los mismos términos que se aprobó en la plenaria de la Cámara de Representantes. En esta misma fecha, fui designado como ponente para presentar Informe en Segundo Debate a la Plenaria del Senado de la República.</p> <p>Cabe destacar que el presente Proyecto de Ley cumple con los requisitos contemplados en los artículos 154, 158 y 169 de la Constitución Política que hacen referencia a la iniciativa legislativa, unidad de materia y título de la Ley respectivamente.</p> <p>II. OBJETO y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY</p> <p>La presente iniciativa, tiene por objeto ampliar la autorización a la Asamblea Departamental del Meta y a los Concejos Municipales de cada una de sus entidades territoriales para que ordenen la emisión de la estampilla “Universidad de los Llanos” creada mediante la Ley 1178 de 2007; y un monto cuya emisión se autoriza será hasta por la suma de doscientos mil millones de pesos (\$200.000.000.000) adicionales a los recaudados. El presente valor se establece a precios constantes a la entrada en vigencia de la presente ley.</p> <p>1. Reseña Histórica de la Universidad de Los Llanos</p> <p>La Universidad de los Llanos (Unillanos), es una institución académica de educación superior, de carácter público, del orden nacional, creada inicialmente como “Universidad Tecnológica de los Llanos Orientales” - Utello, mediante la Ley 8° de 1974 y el Decreto 2513 del 25 de noviembre del mismo año, emanado del Ministerio de Educación Nacional.</p> <p>En el marco de la Ley 30 de 1992, y en cumplimiento de algunas condiciones y requisitos, el Ministerio de Educación Nacional mediante la Resolución 03273 de junio de 25 de 1993, le da el reconocimiento como Universidad, lo cual, ante la sociedad y el estado, le conceden unos derechos y obligaciones especiales, y luego de algunos ajustes de orden administrativo y normativo originados por esta transición, se expide el Acuerdo Superior No. 007 de 1998, adoptándose como razón social, el de “Universidad de los Llanos”, para todos los efectos legales.¹</p> <p>La entidad educativa cuenta con 5 facultades: Ciencias Agropecuarias y Recursos Naturales, Ciencias Básicas e Ingeniería, Facultad de Ciencias Humanas y de Educación, Facultad de Ciencias Económicas y Facultad de Ciencias de la Salud.</p> <p><small>¹ Fuente: Página de la Universidad de los Llanos https://www.unillanos.edu.co/index.php/historia</small></p>
---	--

La Infraestructura física de la Unillanos dispone de las siguientes sedes y centros de apoyo:

- Sede Barcelona: Sede principal ubicada en la vereda Barcelona ubicada en el km 12 vía Puerto López.
- Sede San Antonio: Villavicencio vía al Hospital principal de Villavicencio.
- Sede El Emporio: Villavicencio, vía a la glorieta de la grama
- Ceres: Los centros regionales de educación superior se encuentran distribuidos en varias zonas de la geografía nacional.
- Infraestructura Complementaria: granjas destinadas a campos de práctica y explotación agropecuaria en los municipios de Villavicencio, Puerto Gaitán, Granada y Villanueva (Casanare).

La Universidad de los Llanos es una Institución del orden nacional que desarrolla el servicio público de la Educación Superior, sujeta a inspección y vigilancia por el Ministerio de Educación Nacional.

2. LA EDUCACIÓN COMO PILAR FUNDAMENTAL EN EL DEPARTAMENTO DEL META

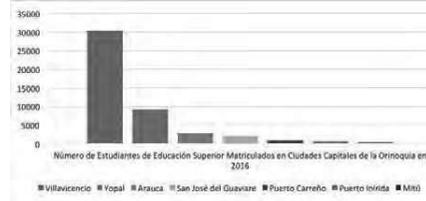
La Universidad de los Llanos tiene domicilio principal en Villavicencio, capital del departamento del Meta. Sin embargo, de conformidad a la Ley y al Estatuto General, puede establecer seccionales y dependencias en cualquier lugar del territorio nacional, priorizando como área de influencia la Orinoquia Colombiana.

Por tratarse de la ciudad con gran nivel de desarrollo y óptimas condiciones de calidad de vida de la Orinoquia, Villavicencio se ha venido consolidando progresivamente como el centro regional de educación superior, al cual llegan jóvenes de los departamentos vecinos a recibir sus estudios en pregrado y posgrado, tal como se concluye de la comparación con las ciudades capitales de los 6 departamentos que conforman la región (Arauca, Casanare, Vaupés, Vichada, Guanía, Guaviare y Meta) que se ilustra a continuación:

Departamento	Ciudad	Número
Meta	Villavicencio	30.146
Casanare	Yopal	9.291
Arauca	Arauca	2.631
Guaviare	San José del Guaviare	2.112
Vichada	Puerto Carreño	908
Guanía	Puerto Inírida	609
Vaupés	Mitú	218

² Fuente: Elaboración propia con datos del Ministerio de Educación Nacional e información tomada de https://www.datos.gov.co/Educaci-n/MEN_ESTADISTICAS-MATRICULA-POR-MUNICIPIOS_ES/y9ga-zwzy

En la gráfica siguiente³, se observa el número de estudiantes matriculados en programas de educación superior en el año 2016, en la ciudad de Villavicencio triplicó la cifra de la segunda capital de la región con mayor número de matriculados en el mismo período como se observa:



De igual manera, en comparación con los municipios del departamento donde también se ofrecen programas de educación superior la diferencia resulta sustancial, lo que demuestra que, por sus características, Villavicencio se ha constituido en un polo de atracción de población estudiantil de educación superior como se vislumbra:

Municipio	Progrado					Total Estudiantes Matriculados en IES	N° de IES
	Técnica Profesional	Tecnológica	Universitaria	Especialización	Maestría		
Villavicencio	1.101	5.046	23.271	842	156	30.416	24
Acacias		148	1.993	102	12	2.255	2
Castilla La Nueva	3	22	7			32	1
Cumaral		16	206	3	2	227	2
Granada	15	704	55			774	4
La Macarena	1					1	1
San Juan de Arama	3	11	2			16	1
San Martín			43		1	44	2
Total	1.123	5.947	25.577	947	171	33.765	37

Actualmente, en la ciudad de Villavicencio cuenta con importantes instituciones de educación superior que brindan sus servicios educativos como la Universidad de los Llanos. Esta Institución de Educación Superior Pública de orden nacional, es la primera universidad de la

³ Fuente: Ibidem.

⁴ Fuente: Elaboración propia con datos del Ministerio de Educación Nacional e información tomada de https://www.datos.gov.co/Educaci-n/MEN_ESTADISTICAS-MATRICULA-POR-MUNICIPIOS_ES/y9ga-zwzy

ciudad y de la región, cuenta con tres sedes actualmente activas y una más que entrará en funcionamiento y que cuenta con autorización del Ministerio de Educación en el Municipio de Granada.

Villavicencio tiene un crecimiento considerable en el número de estudiantes en programas de formación técnica profesional, maestría y formación tecnológica; se observa que el número de estudiantes matriculados entre 2012 y 2016, en programas de especialización, estuvo por debajo del número alcanzado en 2011. Situación que preocupa, dado el hecho, que este tipo de formación, contribuye en la mejora de la calidad y profundización de los conocimientos de los profesionales que laboran en la región y, razonablemente, en la calidad de los servicios que prestan, por lo que se puede afirmar que impactan de manera directa en la productividad y competitividad de la ciudad y la región.

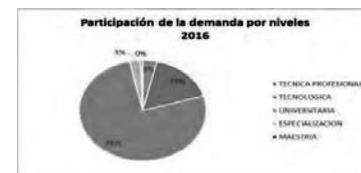
Año	Progrado					Total Estudiantes Matriculados en IES
	Técnica Profesional	Tecnológica	Universitaria	Especialización	Maestría	
2011	215	3.134	16.819	852	44	21.064
2012	278	3.340	18.202	703	63	22.586
2013	577	3.745	20.085	760	89	25.256
2014	1.091	4.179	20.974	524	170	26.938
2015	896	5.352	21.719	742	175	28.884
2016	1.101	5.046	23.271	842	156	30.416
Variación Porcentual	412%	61%	38%	-1%	255%	44%

El sector educativo superior viene registrando un crecimiento constante, pero que, para su consolidación en el largo plazo, se requiere un apoyo desde la institucionalidad especialmente en el acceso a los programas. Así, si se observa, por ejemplo, el caso de los programas de especialización, se puede afirmar que se trata de un sector que puede registrar variaciones positivas como negativas por lo que se requiere del apoyo institucional que permita su fortalecimiento.

A continuación, en la siguiente gráfica se observa⁶, la formación a nivel de título profesional o universitario sigue teniendo una dominante participación en la demanda educativa de la ciudad, lo cual indica que se requiere una institucionalidad con mayor capacidad de gestión para consolidar el acceso de los profesionales de la ciudad a programas de educación superior a nivel de posgrado -especializaciones, maestrías y doctorados-.

⁵ Fuente: Elaboración propia con datos del Ministerio de Educación Nacional e información tomada de https://www.datos.gov.co/Educaci-n/MEN_ESTADISTICAS-MATRICULA-POR-MUNICIPIOS_ES/y9ga-zwzy

⁶ Fuente: Elaboración propia con datos del Ministerio de Educación Nacional e información tomada de https://www.datos.gov.co/Educaci-n/MEN_ESTADISTICAS-MATRICULA-POR-MUNICIPIOS_ES/y9ga-zwzy



Por otra parte, es preciso examinar que el crecimiento de la demanda no se puede considerar como que la tarea sobre la cobertura tanto en el departamento como en la ciudad están cumplidas. Sin embargo, el análisis de las necesidades y perspectivas de la educación superior en Villavicencio debe considerar el hecho que, al servir como punto de formación para estudiantes de distintas poblaciones del departamento, la ciudad debería tener como objetivo contribuir al mejoramiento de la tasa de cobertura del Meta, la cual, según información del Ministerio de Educación, fue de un 37,4% para 2016 es decir, inferior a la media nacional, que se situó en 51,5% para el mismo año⁷.

Por lo tanto, la ciudad de Villavicencio se viene consolidando como un centro de formación de educación superior de la región de la Orinoquia. No obstante, esta labor no está acabada y requiere del apoyo de una institucionalidad con una fuerte capacidad de gestión de recursos que pueda generar alianzas en todos los niveles de la administración, de manera que este sector pueda afianzar sus logros actuales y proyectarse con seguridad en el mediano y largo plazo; objetivo este que se puede conseguir si se logra que la ciudad cuente con un régimen que le permita gestionar de manera más eficiente sus recursos, como sería a través de la renovación de la estampilla "Universidad de los Llanos".

3. LA UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS

La Universidad de los Llanos es una Institución del Orden Nacional que desarrolla el servicio público de la Educación Superior, sujeta a inspección y vigilancia por el Ministerio de Educación Nacional.

Creada mediante la Ley 8ª de 1974 y el Decreto 2513 de noviembre 25 de 1974 expedido por el Ministerio de Educación Nacional; y reconocida como Universidad mediante la Resolución número 03273 del 25 de junio de 1993 emanada del mismo Ministerio. Es un ente universitario autónomo, con carácter estatal, régimen especial y personería jurídica; le da el reconocimiento

⁷ Cfr. <https://semanarural.com/web/articulo/educacion-superior-en-el-meta-las-dificultades-para-que-jovenes-rurales-ingresen/320>

como Universidad, lo cual, ante la sociedad y el estado, le conceden unos derechos y obligaciones especiales, en consecuencia, presta un servicio académico, con autonomía administrativa, financiera y presupuestal; con rentas y patrimonio propios e independientes; además, se encuentra vinculada al Ministerio de Educación Nacional en lo referente a la política y a la planeación del sector educativo, al Sistema Nacional de Ciencia y Tecnología y al Sistema Nacional de Cultura; se rige por la Constitución Política, la Ley 30 de 1992, las demás disposiciones que le sean aplicables de acuerdo con su régimen especial y las normas internas emitidas en ejercicio de su autonomía.

La Universidad de los Llanos tiene domicilio principal en Villavicencio, capital del Departamento del Meta. Sin embargo, con arreglo a la ley y al Estatuto General, puede establecer seccionales y dependencias en cualquier lugar del territorio nacional, priorizando como área de influencia la Orinoquia colombiana.⁸

4. LA ESTAMPILLA “UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS”

La Ley 1178 del 27 de diciembre de 2007, autorizó a la Asamblea Departamental del Meta y a los Concejos Municipales ordenar la emisión de la estampilla “Universidad de los Llanos, 32 años construyendo Orinoquia”. En el artículo 3° estableció que dichos recursos se destinarían exclusivamente al desarrollo científico en las líneas de investigación institucionales y, a la apertura de nuevos programas académicos. De igual forma, designó la administración de los recursos al Consejo Superior de la Universidad de los Llanos. En consecuencia, la Asamblea Departamental del Meta a través de Ordenanza 662 del 29 de noviembre de 2008, autorizó la emisión de la estampilla “Universidad de los Llanos” y determinó el uso de este recaudo a lo indicado en la Ley 1178 de 2007.

Adicionalmente, los artículos 9°, 10 y 15 estipularon que el manejo de los recursos de estampilla se haría a través de la Junta Estampilla Unillanos, la cual estaría integrada por el Gobernador del Departamento, el Rector de la Universidad, representantes de los estudiantes ante el Consejo Superior de la Universidad, Secretario de Hacienda y Secretario de Planeación del departamento.

A través de la Ordenanza 724 de 2010, se reglamentó el cobro de la estampilla a contratos que celebren el departamento del Meta y municipios y sus entidades descentralizadas. Contraloría Departamental del Meta, Personerías Municipales del departamento del Meta, cuyo valor supere el diez por ciento de la menor cuantía de la contratación de cada entidad, aplicando la tarifa del 1% sobre el valor del contrato. Adicionalmente, gravó las licencias de construcción expedidas en el departamento del Meta.

⁸ Fuente: Páginas de la Universidad de los Llanos.

La mencionada ordenanza excluyó de su cobro a los contratos y convenios interadministrativos suscritos entre las entidades públicas del orden nacional, departamental y municipal, a las empresas sociales del Estado a nivel departamental y municipal, a excepción de la compra de equipos biomédicos y los servicios de transporte y a los contratos de prestación de servicios profesionales o no profesionales celebrados con personas naturales.

Igualmente, la Ordenanza 761 de 2011 incluyó dentro de esta excepción a los contratos que celebren los entes territoriales con las EPS. En virtud de lo normado, el Consejo Superior de la Universidad de los Llanos expidió el Acuerdo Superior 005 de 2011, donde aprueba la política de administración de los recursos recaudados de la estampilla “Universidad de los Llanos” y distribuye los recursos en dos políticas; i) Desarrollo científico en líneas de investigación institucionales, ii) Apertura de nuevos programas y preparación de la región en competitividad y productividad. Adicionalmente para cada política se estableció una estrategia con el respectivo porcentaje de inversión⁹.

Entre el 2009 y 2018 (agosto) se ha recaudado la suma de \$86 mil millones, según reportó la institución de educación superior, se ajustan a \$61 mil millones, en lo concerniente al monto total autorizado (\$100 mil millones en precios constantes de 2006), aún queda un remanente de \$38 mil millones por recaudar que, a su vez, dependen de factores como el mismo nivel de precios y la dinámica económica del departamento que impulsa el mayor o menor grado de actos económicos sujetos de la estampilla.

Así las cosas, se hace necesaria la renovación de la estampilla toda vez que cualquier tipo de afectación en las finanzas y rentas propias de la Unillanos generaría un impacto profundo en el nivel de acceso a educación superior no solo en el Meta, sino del resto de los departamentos como Arauca, Casanare, Vichada y Guaviare, donde todas estas entidades territoriales registran menores niveles de tasa de cobertura.

Los ingresos adicionales provenientes de la Estampilla tienen por finalidad recaudar recursos que permitan continuar consolidando a la IES como referente para la región y el país, resaltando el crecimiento de la demanda.

Por lo tanto, el análisis de las necesidades y perspectivas de la educación superior en Villavicencio debe considerar el hecho que, al servir como punto de formación para estudiantes de distintas poblaciones del departamento, la Universidad de los Llanos se viene consolidando de manera firme como un centro de formación de educación superior de la región de la Orinoquia. No obstante, esta tarea no está terminada y requiere del apoyo de una institucionalidad con una fuerte capacidad de gestión de recursos que pueda generar alianzas en todos los niveles, de manera que este sector pueda afianzar sus logros actuales y proyectarse con seguridad en el mediano y largo plazo; objetivo este que se puede conseguir

⁹ Fuente: Contraloría Departamental del Meta. Informe Definitivo Vigencia 2012-2013.

si se logra que la universidad cuente con mayores recursos, como sería a través de la renovación de la estampilla “Universidad de los Llanos”.

III. CONTENIDO DE LA INICIATIVA

a) Estructura del proyecto

El Proyecto de Ley se encuentra integrado por 9 artículos, además del título. Entre estos se encuentra el objeto y la vigencia del mismo.

Así, en el primer artículo se define el propósito del Proyecto de Ley y el valor de la emisión. En este se enuncia que la iniciativa tiene como propósito ampliar la autorización a la Asamblea Departamental del Meta y a los Concejos Municipales de cada una de sus entidades territoriales para que ordenen la emisión de la estampilla “Universidad de los Llanos” creada mediante la Ley 1178 de 2007.

Por su parte, el artículo segundo hace referencia al monto, cuya emisión de la Estampilla “Universidad de los Llanos” será hasta por la suma de doscientos mil millones de pesos (\$200.000.000.000) adicionales a los recaudados.

En el artículo tercero, expone la destinación del producido por la estampilla a la cual se refiere el artículo segundo. Dentro de esta se encuentra distribuir en los siguientes rubros: Desarrollo científico en las líneas de investigación institucionales de la Universidad de los Llanos, adoptadas mediante el Acuerdo Académico y/o a la apertura de programas académicos; desarrollo de la Infraestructura Educativa de las sedes de la Universidad de los Llanos y el Desarrollo de la Docencia, extensión de la Institución, a la apertura y desarrollo de programas académicos que la Universidad considere pertinentes para la región, de acuerdo con estudios de contexto, desarrollo y mejoramiento de la infraestructura física, tecnológica y bibliográfica, el desarrollo de la Ciencia la Tecnología y la innovación, así como el fortalecimiento de la internacionalización y el Bilingüismo de la Universidad.

En el artículo cuarto, se refiere a la responsabilidad que tiene el Consejo Superior de la Universidad para la administración de los recursos recaudados mediante la estampilla.

En este orden de ideas, el artículo quinto determina a la Asamblea Departamental del Meta para que fije las características, hechos económicos, tarifas, actos administrativos u objetos de gravamen, excepciones entre otros asuntos, con el objetivo de que opere la estampilla. Así mismo, le otorga potestad a la duma departamental para que faculte a los concejos municipales del Meta a hacer uso de la estampilla.

Además, precisa que las providencias que expida la Asamblea Departamental en virtud de esta Ley deben ser llevadas a conocimiento del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Incluye dos párrafos, donde indica el primero que el porcentaje del valor de hecho u objeto del gravamen será determinado por la Duma departamental, pero en todo caso no podrá exceder del 3%; y el segundo, indica que se excluyen de este pago los contratos de prestación de servicios suscritos con persona natural, cuyo valor no supere las 145 Unidades de Valor Tributario – UVT por concepto de honorarios mensuales. Y las demás excepciones que la asamblea considere pertinentes.

El artículo sexto hace referencia a la responsabilidad que tienen los funcionarios públicos de cumplir con lo descrito por la Ley.

De otra parte, el artículo séptimo otorga la competencia a cargo de la Secretaría de Hacienda Departamental para distribuir los recursos conforme a la Ley. Adicionalmente, el siguiente artículo enuncia el control por parte de la Contraloría Departamental del Meta para el cumplimiento oportuno de lo especificado en la iniciativa legislativa y, por último, el artículo noveno, concluye con la vigencia de la norma.

b) Modificaciones al texto en el trámite del proyecto

TEXTO DEL PROYECTO DE LEY PRESENTADO	TEXTO DE MODIFICACIONES APROBADO AL PROYECTO DE LEY EN EL TRÁMITE DEL SEGUNDO DEBATE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES Y APROBADO POR LA COMISION TERCERA DEL SENADO DE LA REPUBLICA	JUSTIFICACION DE LAS MODIFICACIONES
ARTICULO 1°. Objeto. Ampliar la autorización a la Asamblea Departamental del Meta y a los Concejos Municipales de cada una de sus entidades territoriales para que ordenen la emisión de la estampilla “Universidad de los Llanos” creada mediante la Ley 1178 de 2007.	ARTICULO 1°. Sin Modificación	
ARTICULO 2°. Monto. La Estampilla “Universidad de los Llanos”, cuya emisión se autoriza será hasta por la suma de doscientos cien mil millones de pesos (\$100.000.000.000.00) adicionales a los recaudados. El presente valor se establece a precios constantes a la entrada en vigencia de la presente ley.	ARTICULO 2°. Monto. La Estampilla “Universidad de los Llanos”, cuya emisión se autoriza será hasta por la suma de doscientos doscientos mil millones de pesos (\$200.000.000.000.00) adicionales a los recaudados. El presente valor se establece a precios constantes a la entrada en vigencia de la presente ley.	**Justificación a la modificación del artículo 2do.

<p>ARTICULO 3°. Destinación. El producido de los recursos provenientes de la estampilla "Universidad de los Llanos", se podrá destinar a los siguientes rubros:</p> <ul style="list-style-type: none"> Desarrollo científico en las líneas de investigación institucionales de la Universidad de los Llanos, adoptadas mediante el Acuerdo Académico y/o a la apertura de programas académicos. Desarrollo de la Infraestructura Educativa de las sedes de la Universidad de los Llanos. <p>ARTICULO 4°. El Consejo Superior de la Universidad continuará siendo el órgano encargado de la administración de los recursos recaudados mediante la presente estampilla, de acuerdo a lo estipulado en la presente ley.</p> <p>ARTICULO 5°. Determinación. Será la Asamblea del departamento del Meta quien determinará las características, hechos económicos, tarifas, actos administrativos u objetos de gravamen, excepciones y todos los demás asuntos pertinentes al uso obligatorio de la estampilla en las operaciones que se realizan en el departamento y en cada uno de sus municipios. Las providencias que en tal sentido expida la Asamblea Departamental del Meta, serán de conocimiento del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Hacienda.</p> <p>Parágrafo 1. El porcentaje del valor de hecho u objeto del gravamen será determinado por la Asamblea Departamental del Meta, pero en todo caso no podrá exceder del 3%.</p>	<p>ARTICULO 3°. Destinación. El producido de los recursos provenientes de la estampilla "Universidad de los Llanos", se podrá destinar a los siguientes rubros:</p> <ul style="list-style-type: none"> Desarrollo científico en las líneas de investigación institucionales de la Universidad de los Llanos, adoptadas mediante el Acuerdo Académico y/o a la apertura de programas académicos. Desarrollo de la Infraestructura Educativa de las sedes de la Universidad de los Llanos. Desarrollo de la Docencia, extensión de la institución, a la apertura y desarrollo de programas académicos que la Universidad considere pertinentes para la región, de acuerdo con estudios de contexto, desarrollo y mejoramiento de la infraestructura física, tecnológica y bibliográfica, el desarrollo de la Ciencia la Tecnología y la Innovación, así como el fortalecimiento de la internacionalización y el Bilingüismo de la Universidad. <p>ARTICULO 4°. Sin Modificación</p> <p>ARTICULO 5°. Sin Modificación</p>	<p>***Justificación a la modificación del artículo 3ro.</p>																																													
<p>Creación de Programas y Acreditación.</p> <p>La Institución pasó de 22 programas académicos ofrecidos en el 2009 a 38 programas en 2018, distribuidos así:</p> <ul style="list-style-type: none"> 15 programas de pregrado 23 programas de posgrado (15 Especializaciones, 7 Maestrías, 1 Doctorado) La Universidad ofrece el único Doctorado de la región. <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">AUMENTO DE LA OFERTA ACADÉMICA</th> </tr> <tr> <th>NIVEL DE FORMACION</th> <th>2009</th> <th>2019</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tecnología</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Pregrado</td> <td>15</td> <td>14</td> </tr> <tr> <td>Especialización</td> <td>0</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>Maestría</td> <td>0</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Doctorado</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p>Aumentó el número de programas acreditados de alta calidad, pasando de tener 2 programas acreditados en 2009, a 8 en 2018.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>NIVEL DE FORMACION</th> <th>2009</th> <th>2019</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pregrados</td> <td>2</td> <td>7</td> </tr> <tr> <td>Especialización</td> <td>0</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table> <p>Aumentó la población estudiantil en un 12.86%, pasando de 5584 estudiantes en 2009 a 6302 de 2018.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Estudiantes</th> <th>2009</th> <th>2019</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Pregrado</td> <td>5.384</td> <td>5.850</td> </tr> <tr> <td>Especialización</td> <td>200</td> <td>314</td> </tr> <tr> <td>Maestría</td> <td>0</td> <td>130</td> </tr> <tr> <td>Doctorado</td> <td>0</td> <td>8</td> </tr> </tbody> </table> <p>La tasa de deserción disminuyó hasta alcanzar un promedio de 9.25% en 2019, más de 4 puntos por debajo de la media nacional (14.96%).</p>	AUMENTO DE LA OFERTA ACADÉMICA			NIVEL DE FORMACION	2009	2019	Tecnología	0	1	Pregrado	15	14	Especialización	0	15	Maestría	0	7	Doctorado	0	1	NIVEL DE FORMACION	2009	2019	Pregrados	2	7	Especialización	0	1	Estudiantes	2009	2019	Pregrado	5.384	5.850	Especialización	200	314	Maestría	0	130	Doctorado	0	8		
AUMENTO DE LA OFERTA ACADÉMICA																																															
NIVEL DE FORMACION	2009	2019																																													
Tecnología	0	1																																													
Pregrado	15	14																																													
Especialización	0	15																																													
Maestría	0	7																																													
Doctorado	0	1																																													
NIVEL DE FORMACION	2009	2019																																													
Pregrados	2	7																																													
Especialización	0	1																																													
Estudiantes	2009	2019																																													
Pregrado	5.384	5.850																																													
Especialización	200	314																																													
Maestría	0	130																																													
Doctorado	0	8																																													
<p>Parágrafo 2. Se excluyen de este pago los contratos de prestación de servicios suscritos con persona natural, cuyo valor no supere las 145 Unidades de Valor Tributario – UVT por concepto de honorarios mensuales. Y las demás excepciones que la Asamblea considere pertinentes.</p> <p>ARTICULO 6°. La obligación de adherir y anular la estampilla que se autoriza mediante esta ley estará a cargo de los funcionarios del orden departamental y municipal que intervengan en los actos o hechos sujetos a gravamen estipulados por la Asamblea mediante ordenanza.</p> <p>ARTICULO 7°. Los recaudos provenientes de la estampilla estarán a cargo de la Secretaría de Hacienda Departamental y en el caso de los municipios corresponderá su recaudo a las tesorerías municipales, los que serán manejados en cuentas presupuestales de destinación específica dirigidas a la Universidad de los Llanos. Las tesorerías municipales les harán periódicamente las transferencias del recurso a la Secretaría de Hacienda Departamental, la que también llevará una cuenta de destinación específica de estos recursos, para garantizar la destinación prevista en el artículo 3° de la esta ley.</p> <p>ARTICULO 8°. La Contraloría Departamental ejercerá el control y vigilancia fiscal de los recursos provenientes de la estampilla autorizada.</p> <p>ARTICULO 9°. Vigencia. La presente ley entrará en vigencia una vez se complete el recaudo del monto contemplado en el artículo 2° de la Ley 1178 de 2007.</p>	<p>ARTICULO 6°. Sin Modificación</p> <p>ARTICULO 7°. Sin Modificación</p> <p>ARTICULO 8°. Sin Modificación</p> <p>ARTICULO 9°. Sin Modificación</p>																																														
<p>**Justificación a la modificación del artículo 2°:</p> <p>El Crecimiento institucional de la Universidad de los Llanos logrado con el recaudo de la estampilla, demuestra claramente la necesidad de continuar recibiendo recursos por este concepto. Es preciso reiterar el gran aporte que han hecho las estampillas a las diferentes Universidades del país, y la Universidad de los Llanos no ha sido la excepción logrando importantes avances en temas de inversión por este concepto.</p> <p>Estos recursos le han permitido tener logros tanto tangibles en infraestructura como no tangibles pero de gran impacto para la región como el aumento de la investigación y ampliación de la oferta académica, siendo de gran beneficio más allá de la institución.</p> <p>La Universidad consolida cifras de crecimiento importante, entre las cuales se destaca:</p> <p>Crecimiento en la planta docente de la Universidad, de la siguiente manera:</p> <p>La Institución ha invertido cerca de 3.912 Millones de pesos en formación docente, lo que permitió a la Universidad otorgar 75 apoyos en Maestrías y 17 apoyos en Doctorado. Se le reconoce al grupo de profesores el siguiente crecimiento:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>DOCENTES POR TIPO DE VINCULACION</th> <th>2009</th> <th>2019</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Carrera</td> <td>60</td> <td>110</td> </tr> <tr> <td>Ocasionales</td> <td>86</td> <td>138</td> </tr> <tr> <td>Catedráticos</td> <td>246</td> <td>367</td> </tr> <tr> <td>Total Docentes</td> <td>392</td> <td>615</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th>DOCENTES POR NIVEL DE FORMACION</th> <th>2009</th> <th>2019</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Especialista</td> <td>201</td> <td>239</td> </tr> <tr> <td>Magister</td> <td>86</td> <td>155</td> </tr> <tr> <td>Doctorado</td> <td>10</td> <td>20</td> </tr> </tbody> </table> <p>La Institución de enseñanza superior requiere para el fortalecimiento de la investigación, la docencia y la competitividad, así como la apertura de nuevos programas de pregrado y posgrado y ampliación en el espacio y programas de bienestar universitario en todos los campus. Se destacan las obras más importantes a la fecha, encaminadas a cumplir con estos propósitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> \$10.856 Millones de pesos invertidos en la construcción del nuevo edificio académico-administrativo del campus San Antonio (17 aulas, 12 oficinas, capacidad para 530 estudiantes). \$1.477 Millones de pesos destinados al mejoramiento del centro clínico veterinario. \$470 Millones de pesos invertidos en la Construcción de la biblioteca del Campus San Antonio. \$1.178 Millones de pesos invertidos en construcción del Coliseo cubierto del campus Barcelona. 	DOCENTES POR TIPO DE VINCULACION	2009	2019	Carrera	60	110	Ocasionales	86	138	Catedráticos	246	367	Total Docentes	392	615	DOCENTES POR NIVEL DE FORMACION	2009	2019	Especialista	201	239	Magister	86	155	Doctorado	10	20																				
DOCENTES POR TIPO DE VINCULACION	2009	2019																																													
Carrera	60	110																																													
Ocasionales	86	138																																													
Catedráticos	246	367																																													
Total Docentes	392	615																																													
DOCENTES POR NIVEL DE FORMACION	2009	2019																																													
Especialista	201	239																																													
Magister	86	155																																													
Doctorado	10	20																																													

<p>- Dotación y mejoramiento de al menos 40 laboratorios de la Universidad.</p> <p>- \$289 Millones de pesos de inversión en adecuación del centro de medios de la Facultad de Ciencias Económicas.</p> <p>- \$254 Millones de pesos destinados a la adecuación del comedor estudiantil que entrará en operación en el 2019-2.</p> <p>- \$34.230 Millones de pesos destinados al Mejoramiento y dotación de por lo menos 30 áreas Académicas, Administrativas e Infraestructura general.</p> <p>- \$17.950 Millones de pesos invertidos en programas como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Permanencia y graduación estudiantil • Seguimiento a egresados • Aseguramiento de la calidad (SIG, Acreditación y Ambiental) <p>Las anteriores cifras conseguidas principalmente por los recursos de la estampilla.</p> <p>Los recursos percibidos por concepto de la estampilla podrán llegar con mayor o menor celeridad según sea el gravamen que fijen Asambleas y concejos, y son una fuente de financiación que permite a la Universidad contar con unos recursos adicionales de manera segura, lo cual repercutirá en poder de endeudamiento para financiar grandes obras, así como la proyección de mayor cantidad de proyectos en las siguientes vigencias.</p> <p>Teniendo lo anterior como referente, se propone un aumento en el recurso recaudado de estampilla de hasta 200 mil millones de pesos con motivo de poder continuar con estas líneas de inversión y de crecimiento que ha venido sosteniendo la Universidad desde que inició la recepción del recurso, y que contribuirá a seguir cumpliendo con sus funciones misionales.</p> <p>***Justificación a la modificación del artículo 3°: La expedición del Decreto 1330 de 2019 trajo consigo la necesidad de cumplir con las condiciones de carácter institucional y otras específicas de los programas académicos. Estas condiciones abarcan desde la existencia de mecanismos de selección y evaluación de estudiantes y docentes, pasando por la existencia de un programa de egresados, un modelo de bienestar, la existencia de recursos suficientes para el cumplimiento de metas, la existencia de medios educativos de calidad, la disponibilidad de infraestructura física y tecnológica, hasta la relación de los programas con el sector externo. Dichas condiciones, se constituyen en los principales aspectos a evaluar por parte del Ministerio de Educación Nacional, con el fin de reconocer o no la oferta de programas académicos de calidad en las Instituciones de Educación Superior. En este mismo sentido, el Sistema Nacional de Información de la Educación Superior (SNIES) cuenta con una serie de indicadores de capacidad y resultado que miden principalmente los siguientes aspectos:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Docentes de planta • Docentes con estudios de doctorado • Programas académicos ofrecidos • Estudiantes matriculados • Grupos de Investigación • Docentes Investigadores • Infraestructura física • Infraestructura tecnológica y bibliográfica • Número de cupos para nuevos estudiantes • Actividades de bienestar desarrollados • Movilidad nacional e internacional de docentes y estudiantes <p>Esta propuesta responde al llamado de las IES a cumplir con las tres funciones sustantivas de Docencia, Investigación y Extensión, como eje fundamental de la academia, que armonizados entre sí permiten el planteamiento de soluciones a diversas problemáticas que se dan en el entorno social, convirtiendo a la Universidad en un actor fundamental dentro de la sociedad, no solo como ente educador, si no como ente de progreso y desarrollo para la región, al tiempo que le permitirá realizar inversiones en los aspectos asociados a la oferta de programas con las debidas condiciones de calidad.</p> <p>De igual forma, la destinación de recursos es acorde a las líneas de inversión de la Universidad, que ha permitido reforzar el desarrollo de los procesos académicos y el crecimiento de la Institución, llevándola a ser líder en temas de investigación e innovación en la región de la Orinoquia, siendo necesaria la implementación de las nuevas tecnologías e infraestructura que permita continuar con esta línea de trabajo.</p> <p>Finalmente, dada la importancia de la financiación de la inversión en la Institución, se han desarrollado jornadas de trabajo con la comunidad académica en las cuales han evidenciado temas puntuales que se deben fortalecer dentro de la Institución, ampliando así el horizonte de la destinación de los recursos asignados por concepto de estampilla, bien sea por renovación o ampliación de la misma. Se han mencionado como aspectos importantes a financiar, la oferta de nuevos programas, la inversión en infraestructura, la internacionalización del currículo y el soporte a las funciones sustantivas; en coherencia con los nuevos lineamientos del Ministerio y lo establecido en la planeación estratégica institucional.</p> <p>c) Consideraciones del proyecto</p> <p>El presente Proyecto de Ley tiene por objeto ampliar la autorización a la Asamblea Departamental del Meta y a los Concejos Municipales de cada una de sus entidades territoriales para que ordenen la emisión de la estampilla "Universidad de los Llanos" creada mediante la</p>
<p>Ley 1178 de 2007. De igual forma, la Asamblea Departamental del Meta a través de Ordenanza 662 del 29 de noviembre de 2008, autorizó la emisión de la estampilla "Universidad de los Llanos" y determinó el uso de este recaudo a lo indicado en la Ley 1178 de 2007.</p> <p>Teniendo en cuenta que dicha Ley fue expedida hace más de 13 años, y que estableció la suma de cien mil millones de pesos (\$100.000.000.000) como el monto máximo de recaudo para la estampilla, es necesario que se realice una actualización que permita continuar con dicho recaudo mediante la estampilla por un monto de \$200 mil millones adicionales a los inicialmente autorizados mediante la Ley 1178 de 2007.</p> <p>Estos montos adicionales tendrán por objeto recaudar recursos que permitan continuar consolidando a la IES como referente para la región y el país, al tiempo que permita seguir cerrando brechas de cobertura y acceso a la educación superior en la Orinoquia. De esta forma, se pretende contribuir a elevar el nivel de productividad y competitividad en esta, de cara a los nuevos retos que impone el mundo globalizado, tal y como se encuentra consignado en el artículo 3° de la Ley 1178 de 2007.</p> <p>IV. MARCO NORMATIVO.</p> <p>El proyecto de ley sometido a estudio se encuentra dentro del marco establecido tanto en la Constitución Política como en las demás normas que regulan la materia.</p> <p>- La <u>Constitución Política de Colombia de 1991</u>, dispone en su Artículo 150, en su numeral 12 establece:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>Artículo 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:</i></p> <p style="padding-left: 40px;">(...)</p> <p style="padding-left: 40px;">12. Establecer contribuciones fiscales y, excepcionalmente, contribuciones parafiscales en los casos y bajo las condiciones que establezca la ley.</p> <p style="padding-left: 40px;">(...)</p> <p>- <u>Constitución Política</u>, en el numeral 4 del Artículo 300, dispone:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>"Corresponde a las Asambleas Departamentales, por medio de ordenanzas:</i></p> <p style="padding-left: 40px;">(....)</p>	<p>4. Decretar, de conformidad con la Ley, los tributos y contribuciones necesarios para el cumplimiento de las funciones departamentales¹⁰.</p> <p>- <u>Constitución Política</u>, en el artículo 338 de la Constitución dispone:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>"Artículo 338. En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales. La Ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos.</i></p> <p style="padding-left: 40px;">(...)"¹¹</p> <p>- <u>Ley 1178 del 27 de diciembre de 2007</u> autorizó a la Asamblea Departamental del Meta y a los Concejos Municipales ordenar la emisión de la estampilla "Universidad de los Llanos, 32 años construyendo Orinoquia", en su Artículo 3 indica:</p> <p style="padding-left: 40px;"><i>"ARTÍCULO 3o. El producido de los recursos provenientes de la estampilla "Universidad de los Llanos", se destinarán exclusivamente al desarrollo científico en las líneas de investigación institucionales de la Universidad de los Llanos, adoptadas mediante el Acuerdo Académico número 002 de 2004 o el que lo sustituya y, a la apertura de programas académicos de Medicina, Ingeniería Ambiental, Ingeniería Forestal, Ingeniería de Petróleos, Ingeniería Civil, Filosofía, Bellas Artes y Sociología y en especial a la preparación de la región con miras a los Tratados de Libre Comercio en competitividad y productividad.</i></p> <p style="padding-left: 40px;"><i>El Consejo Superior de la Universidad de los Llanos será el órgano encargado de la administración de los recursos recaudados mediante la presente estampilla de acuerdo a lo estipulado en la presente ley".</i></p> <p>- <u>Ordenanza 662 del 29 de noviembre de 2008</u>, de la Asamblea Departamental del Meta, "Por la cual se autoriza la emisión de la Estampilla "Universidad de los Llanos" 32años construyendo Orinoquia".¹²</p> <p>- <u>Ordenanza 724 de 2010</u>, de la Asamblea Departamental del Meta, "Por medio de la cual se modifican y adicionan parcialmente las Ordenanzas 662 de 2008 y 670 de 2009"¹³.</p> <p>- <u>Ordenanza 761 de 2011</u>, de la Asamblea Departamental del Meta, "Por medio de la cual se adiciona a las ordenanzas Departamentales 466 de 2001 y 724 de 2010".¹⁴</p> <p>¹⁰ Constitución Política de la República de Colombia. ¹¹ Constitución Política de la República de Colombia. ¹² https://asambleameta.micolombiadigital.gov.co/sites/asambleameta/content/files/0000512531_20081129-adm-ordenanza-662-de-2008.pdf ¹³ https://asambleameta.micolombiadigital.gov.co/sites/asambleameta/content/files/0000492413_20100729-adm-ordenanza-724-de-2010.pdf ¹⁴ https://asambleameta.micolombiadigital.gov.co/sites/asambleameta/content/files/0000482394_20110727-adm-ordenanza-761-de-2011.pdf</p>

Jurisprudencia constitucional: En este mismo sentido la Corte Constitucional en Sentencia C-873 de 2002, frente al artículo 338 de nuestra carta política, resaltó:

Estampilla de entidades territoriales - Establecimiento legislativo de destinación del recurso recaudado.

"El artículo 338 de la Constitución no concede a las respectivas asambleas o concejos, de manera exclusiva, la facultad de determinar la destinación del recaudo, pudiendo hacerlo el Congreso en la ley habilitante, sin que por ello se restrinja el alcance del principio de autonomía territorial plasmado en la Constitución, ya que existe una conjunción entre este último y los principios de unidad económica nacional y soberanía impositiva en cabeza del Congreso, que permite hallar razonable una interpretación en ese sentido, siempre y cuando se entienda que la intervención del legislador sobre los recursos propios o fuentes endógenas de financiación es justificada en cada caso".

V. PROPOSICIÓN.

Con fundamento en las consideraciones expuestas, propongo y solicito a los miembros de la Plenaria del Senado de la República, dar Segundo Debate al Proyecto de Ley N° 325 de 2020 Senado - 156 de 2019 Cámara **"POR LA CUAL SE AMPLIA LA AUTORIZACIÓN A LA ASAMBLEA DEPARTAMENTAL DEL META Y A LOS CONCEJOS MUNICIPALES DE CADA UNA DE SUS ENTIDADES TERRITORIALES PARA QUE ORDENEN LA EMISIÓN DE LA ESTAMPILLA "UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS" Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**.

G Hoyos

GERMAN HOYOS GIRALDO
H. Senador de la República

VI. TEXTO QUE SE PROPONE PARA SEGUNDO DEBATE EN LA PLENARIA DEL SENADO DE LA REPUBLICA AL PROYECTO DE LEY N° 325 de 2020 - 156 DE 2019 CÁMARA, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY N° 177 DE 2019 CÁMARA "POR LA CUAL SE AMPLIA LA AUTORIZACIÓN A LA ASAMBLEA DEPARTAMENTAL DEL META Y A LOS CONCEJOS MUNICIPALES DE CADA UNA DE SUS ENTIDADES TERRITORIALES PARA QUE ORDENEN LA EMISIÓN DE LA ESTAMPILLA "UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS" Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. Ampliar la autorización a la Asamblea Departamental del Meta y a los Concejos Municipales de cada una de sus entidades territoriales para que ordenen la emisión de la estampilla "Universidad de los Llanos" creada mediante la Ley 1178 de 2007.

Artículo 2°. Monto. La Estampilla "Universidad de los Llanos", cuya emisión se autoriza será hasta por la suma de doscientos mil millones de pesos (\$200.000.000.000.00) adicionales a los recaudados. El presente valor se establece a precios constantes a la entrada en vigencia de la presente ley."

Artículo 3°. Destinación. El producido de los recursos provenientes de la estampilla "Universidad de los Llanos", se podrá destinar a los siguientes rubros:

- Desarrollo científico en las líneas de investigación institucionales de la Universidad de los Llanos, adoptadas mediante el Acuerdo Académico y/o a la apertura de programas académicos.
- Desarrollo de la Infraestructura Educativa de las sedes de la Universidad de los Llanos.
- Desarrollo de la Docencia, extensión de la Institución, a la apertura y desarrollo de programas académicos que la Universidad considere pertinentes para la región, de acuerdo con estudios de contexto, desarrollo y mejoramiento de la infraestructura física, tecnológica y bibliográfica, el desarrollo de la Ciencia la Tecnología y la innovación, así como el fortalecimiento de la internacionalización y el Bilingüismo de la Universidad.

Artículo 4°. El Consejo Superior de la Universidad continuará siendo el órgano encargado de la administración de los recursos recaudados mediante la presente estampilla, de acuerdo a lo estipulado en la presente ley.

Artículo 5°. Determinación. Será la Asamblea del departamento del Meta quien determinará las características, hechos económicos, tarifas, actos administrativos u objetos de gravamen, excepciones y todos los demás asuntos pertinentes al uso obligatorio de la estampilla en las operaciones que se realizan en el departamento y en cada uno de sus municipios. Las providencias que en tal sentido expida

la Asamblea Departamental del Meta, serán de conocimiento del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Hacienda.

Parágrafo 1. El porcentaje del valor de hecho u objeto del gravamen será determinado por la Asamblea Departamental del Meta, pero en todo caso no podrá exceder del 3%.

Parágrafo 2. Se excluyen de este pago los contratos de prestación de servicios suscritos con persona natural, cuyo valor no supere las 145 Unidades de Valor Tributario - UVT por concepto de honorarios mensuales. Y las demás excepciones que la asamblea considere pertinentes.

Artículo 6°. La obligación de adherir y anular la estampilla que se autoriza mediante esta ley estará a cargo de los funcionarios del orden departamental y municipal que intervengan en los actos o hechos sujetos a gravamen estipulados por la Asamblea mediante ordenanza.

Artículo 7°. Los recaudos provenientes de la estampilla estarán a cargo de la Secretaría de Hacienda Departamental y en el caso de los municipios corresponderá su recaudo a las tesorerías municipales, los que serán manejados en cuentas presupuestales de destinación específica dirigidas a la Universidad de los Llanos. Las tesorerías municipales les harán periódicamente las transferencias del recurso a la Secretaría de Hacienda Departamental, la que también llevará una cuenta de destinación específica de estos recursos, para garantizar la destinación prevista en el artículo 3° de la esta ley.

Artículo 8°. La Contraloría Departamental ejercerá el control y vigilancia fiscal, de los recursos provenientes de la estampilla autorizada.

Artículo 9°. Vigencia. La presente ley entrará en vigencia una vez se complete el recaudo del monto contemplado en el artículo 2° de la Ley 1178 de 2007.

G Hoyos

GERMAN HOYOS GIRALDO
Senador de la República

TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISION TERCERA DEL SENADO EN SESIÓN DEL DIA 11 DE NOVIEMBRE DE 2020 PROYECTO DE LEY N°. 325 de 2020 - 156 DE 2019 CÁMARA, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY N° 177 DE 2019 CÁMARA "POR LA CUAL SE AMPLIA LA AUTORIZACIÓN A LA ASAMBLEA DEPARTAMENTAL DEL META Y A LOS CONCEJOS MUNICIPALES DE CADA UNA DE SUS ENTIDADES TERRITORIALES PARA QUE ORDENEN LA EMISIÓN DE LA ESTAMPILLA "UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS" Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. Ampliar la autorización a la Asamblea Departamental del Meta y a los Concejos Municipales de cada una de sus entidades territoriales para que ordenen la emisión de la estampilla "Universidad de los Llanos" creada mediante la Ley 1178 de 2007.

Artículo 2°. Monto. La Estampilla "Universidad de los Llanos", cuya emisión se autoriza será hasta por la suma de doscientos mil millones de pesos (\$200.000.000.000.00) adicionales a los recaudados. El presente valor se establece a precios constantes a la entrada en vigencia de la presente ley."

Artículo 3°. Destinación. El producido de los recursos provenientes de la estampilla "Universidad de los Llanos", se podrá destinar a los siguientes rubros:

- Desarrollo científico en las líneas de investigación institucionales de la Universidad de los Llanos, adoptadas mediante el Acuerdo Académico y/o a la apertura de programas académicos.
- Desarrollo de la Infraestructura Educativa de las sedes de la Universidad de los Llanos.
- Desarrollo de la Docencia, extensión de la Institución, a la apertura y desarrollo de programas académicos que la Universidad considere pertinentes para la región, de acuerdo con estudios de contexto, desarrollo y mejoramiento de la infraestructura física, tecnológica y bibliográfica, el desarrollo de la Ciencia la Tecnología y la innovación, así como el fortalecimiento de la internacionalización y el Bilingüismo de la Universidad.

<p>Artículo 4°. El Consejo Superior de la Universidad continuará siendo el órgano encargado de la administración de los recursos recaudados mediante la presente estampilla, de acuerdo a lo estipulado en la presente ley.</p> <p>Artículo 5°. Determinación. Será la Asamblea del departamento del Meta quien determinará las características, hechos económicos, tarifas, actos administrativos u objetos de gravamen, excepciones y todos los demás asuntos pertinentes al uso obligatorio de la estampilla en las operaciones que se realizan en el departamento y en cada uno de sus municipios. Las providencias que en tal sentido expida la Asamblea Departamental del Meta, serán de conocimiento del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Hacienda.</p> <p>Parágrafo 1. El porcentaje del valor de hecho u objeto del gravamen será determinado por la Asamblea Departamental del Meta, pero en todo caso no podrá exceder del 3%.</p> <p>Parágrafo 2. Se excluyen de este pago los contratos de prestación de servicios suscritos con persona natural, cuyo valor no supere las 145 Unidades de Valor Tributario – UVT por concepto de honorarios mensuales. Y las demás excepciones que la asamblea considere pertinentes.</p> <p>Artículo 6°. La obligación de adherir y anular la estampilla que se autoriza mediante esta ley estará a cargo de los funcionarios del orden departamental y municipal que intervengan en los actos o hechos sujetos a gravamen estipulados por la Asamblea mediante ordenanza.</p> <p>Artículo 7°. Los recaudos provenientes de la estampilla estarán a cargo de la Secretaría de Hacienda Departamental y en el caso de los municipios corresponderá su recaudo a las tesorerías municipales, los que serán manejados en cuentas presupuestales de destinación específica dirigidas a la Universidad de los Llanos. Las tesorerías municipales les harán periódicamente las transferencias del recurso a la Secretaría de Hacienda Departamental, la que también llevará una cuenta de destinación específica de estos recursos, para garantizar la destinación prevista en el artículo 3° de la esta ley.</p>	<p>Artículo 8°. La Contraloría Departamental ejercerá el control y vigilancia fiscal, de los recursos provenientes de la estampilla autorizada.</p> <p>Artículo 9°. Vigencia. La presente ley entrará en vigencia una vez se complete el recaudo del monto contemplado en el artículo 2° de la Ley 1178 de 2007.</p> <p>Bogotá. D.C. 11 de Noviembre de 2020.</p> <p>En sesión de la fecha se le dio lectura a la proposición con que termina el informe para primer debate del Proyecto de Ley N°. 325 DE 2020 SENADO - 156 DE 2019 CÁMARA, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY N° 177 DE 2019 CÁMARA "POR LA CUAL SE AMPLIA LA AUTORIZACIÓN A LA ASAMBLEA DEPARTAMENTAL DEL META Y A LOS CONCEJOS MUNICIPALES DE CADA UNA DE SUS ENTIDADES TERRITORIALES PARA QUE ORDENEN LA EMISIÓN DE LA ESTAMPILLA "UNIVERSIDAD DE LOS LLANOS" Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES". Una vez aprobada la proposición la Presidencia sometió a consideración el articulado presentado por el ponente, <u>siendo aprobado sin modificaciones</u>. La Comisión de esta forma declara aprobado en su primer debate el proyecto mencionado. Acta No. 15 de 11 de noviembre de 2020. Anunciado el día 09 de noviembre de 2020, Acta 14 con la misma fecha.</p> <p style="text-align: center;"> Dr. JOSÉ ALFREDO GNECCO ZULETA <small>Presidente</small> Dr. GERMAN DARÍA HOYOS GIRALDO <small>Ponente</small> </p> <p style="text-align: center; margin-top: 20px;">RAFAEL OYOLO OPRDOSGOITIA <small>Secretario General</small></p>
--	---

CONTENIDO

Gaceta número 1467 - jueves, 10 de diciembre de 2020

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

	Págs.
Proyecto de ley número 368 de 2020 Senado, por la cual se dictan normas para garantizar los derechos a la vida, a la integridad personal y a la salud de los individuos mediante la seguridad vial bajo el enfoque de sistema seguro, y se dictan otras disposiciones	1
Proyecto de ley número 369 de 2020 Senado, por el cual se modifica el artículo 73, numeral 11, artículo 87 y el artículo 126 de la Ley 142 de 1994 de los servicios públicos	8

PONENCIAS

Informe de Ponencia para Segundo Debate al Proyecto de Ley Número 325 de 2020 Senado – 156 de 2019 Cámara, por la cual se amplía la autorización a la Asamblea Departamental del Meta y a los concejos municipales de cada una de sus entidades territoriales para que ordenen la emisión de la estampilla “Universidad de los Llanos” y se dictan otras disposiciones	11
--	----