REPUBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - IVSTITIA ET LITTERAE

ISSN 0123 - 9066

AÑO X - Nº 241 | Bogotá, D. C., martes 22 de mayo de 2001 | EDICION DE 8 PAGINAS

DIRECTORES: MANUEL ENRIQUEZ ROSERO, SECRETARIO GENERAL DEL SENADO; ANGELINO LIZCANO RIVERA, SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

SENADO DE LA REPUBLICA

PONENCIAS

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 122 DE 2000 SENADO

por la cual se institucionalizan las Cámaras de la Industria de Transporte en Colombia.

Honorables Senadores:

De conformidad con la Mesa Directiva de la Comisión Sexta me dispongo a rendir ponencia de primer debate al Proyecto de ley número 122 de 2000 Senado, "por la cual se institucionalizan las Cámaras de la Industria de Transporte en Colombia", cuyo autor es el honorable Senador Guillermo Chávez C.

Antecedentes

El presente proyecto de ley busca la creación de cámaras de la industria del transporte como organismos de derecho privado, con autonomía presupuestal y personería jurídica. Pretendiendo asumir funciones públicas, además de tratar de homologarse a las Cámaras de Comercio, con el objeto de desarrollar, entre otros, los siguientes fines: Representar los intereses generales de la industria de transporte ante el Gobierno Nacional.

Crear un Sistema Unico de Información de Tránsito y Transporte, que contenga los registros del parque nacional automotor terrestre, de conductores e infractores, de empresas de transporte y de los organismos de tránsito, y todos los demás registros que en sus reglamentos y dentro del marco organizacional señalen actividades de transporte y tránsito.

Servir como órgano conciliador de las diferencias que surjan entre empresarios, o entre éstos con las autoridades por conflictos de interés; coadyuvar al Ministerio de Transporte, a la Comisión de Regulación de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte en las funciones requeridas por el Decreto-ley 101 de 2000. Facilitar, cuando las autoridades regionales o locales las habilite, el trámite de las tarjetas de operación, planillas de viaje, manifiestos de carga, bajo la figura de convenios interinstitucionales, recaudando y trasladando a los presupuestos oficiales el valor de las especies venales. Además, plantea otras funciones otorgadas por ley, por su reglamento o por norma concordante a su naturaleza.

Determina como fuente de sus ingresos las inscripciones, los registros de las empresas, de los vehículos particulares y de servicio público, los certificados; las cuotas anuales que el reglamento señale para las empresas y transportadores; las consultas al Sistema de información, etc.

Define en su organización como mínimo la integración de 20 entidades gremiales de transporte terrestre, representando las diferentes modalidades; con una dirección así: Junta Directiva, Dirección General y Capítulos modales. Dicha junta estará integrada por un representante del Gobierno Nacional y una por cada modalidad: carga, intermunicipal de pasajeros, colectivo municipal de pasajeros, mixto, servicios especiales y taxis.

Estipula como organismo para su control y vigilancia a la Superintendencia de Transporte.

Crea el Fondo Seguridad Vial Colombia como adscrito a la Cámara de la Industria de Transporte, destinado a promover la seguridad en las carreteras y vías públicas del país y a la conformación de Centros Integrales de control vial. Facultando al Gobierno Nacional para transferirle recursos de peajes, fiscales y tasas.

Dentro de algunas de las funciones que le otorga a este fondo están: canalizar e invertir los recursos destinados por el Gobierno Nacional, de tal manera que le permitan garantizar la seguridad vial del país; adelantar programas de prevención vial en asocio

con las autoridades de policía, militares, de inteligencia, etc. Además, establece Centros Integrales de control vial, conformados por la Policía Nacional y de carreteras, por la DIAN, con puesto de salud, hotel, estación de servicio, centro telefónico, cajeros automáticos, parqueaderos y autoridades competentes. Determina la infraestructura del S.V.C., con un Gerente, unidad técnica, unidad administrativa y revisoría fiscal.

De la ponencia

Es importante dar claridad con respecto a que este proyecto pretende recaudar los recursos que actualmente son percibidos por los organismos de tránsito estatales, que con las actuales circunstancias de ajuste fiscal se propone la reducción de presupuesto a los departamentos y municipios, estando con ello empobreciendo aún más a los entes territoriales, al restarle el manejo del recaudo de impuestos, contribuciones y tasas realizadas por los organismos de tránsito. La iniciativa aquí plasmada busca la transferencia de algunos de estos recursos para la creación de una cámara de industria del transporte. Si vemos en este momento que el gremio transportador pasa por momentos difíciles y se encuentra con problemas de más prioridad, como lo son entre otros, la creación de los fondos de reposición, no se condesciende la creación de una Cámara de Industria del Transporte centralizada.

El Ministerio de Hacienda en su concepto negativo al proyecto de ley, hace referencia a lo inconstitucional con las siguientes apreciaciones:

"Las Cámaras de Industria del Transporte como organismos de derecho privado con autonomía presupuestal y personería jurídica... en lo referente a los objetivos y funciones se tiene que señalar que, bajo los principios de democracia participativa imperantes en nuestra Constitución Política, no es de recibo que una sola agremiación, por imperio de la ley, represente "los intereses generales de la industria del transporte ante el Gobierno Nacional".

Por otra parte, uno de los objetivos y funciones de las Cámaras de la Industria del Transporte es coadyuvar al Ministerio de Transporte, a la Comisión Nacional de Regulación del Transporte y a la Superintendencia de Transporte... en la expedición de normas necesarias para armonizar el desarrollo de la infraestructura del transporte, regular los sistemas de registro e información de transporte que determine la ley... Sobre esto hay que indicar que estas funciones son regulaciones y el artículo 189 de la Constitución Política en el numeral 11 señala que corresponde al Presidente de la República, como jefe de Estado, jefe de gobierno y suprema autoridad administrativa, ejercer la potestad reglamentaria; es por esto que las cámaras que se pretenden crear no podrían "coadyuvar" en el ejercicio de sus funciones.

Frente al ingreso que se pretende recibir por estas Cámaras de Industria del Transporte, entre otros, el producto de los derechos autorizados por la ley por inscripciones, por los registros de las empresas, de los vehículos particulares y del servicio público en el territorio nacional, las consultas de los particulares al sistema de información. Considerados como ingresos públicos producto de una actividad administrativa realizada por un particular, lo cual deberán estar sujetos a la dirección de los organismos administrativos del Estado, contar con vigilancia de los organismos de control y regularse por las disposiciones fiscales que se ocupan de estos temas.

En otro aspecto, el artículo 11 del proyecto de ley crea el Fondo de Seguridad Vial como un ente adscrito a la Cámara de Industria y Transporte, como sistema especial para el manejo separado de cuentas, destinado a promover seguridad en las carreteras... a su vez el artículo 12 del proyecto establece financiamiento de este Fondo, y el Gobierno Nacional transferir recursos de peajes, fiscales, parafiscales, tasas o todo aquellos que bien considere. Sea lo primero advertir, la imprecisión de esta última norma, al resultar muy amplia y dejar en manos del Gobierno Nacional la determinación de cuáles serían los recursos que irían a este Fondo, se puede concluir entonces que, pasarse recursos como los mencionados en el proyecto al Fondo de Seguridad Vial se vulnera el artículo 355 de la Constitución Política, por considerarse una donación o auxilio a un particular, lo cual está prohibido taxativamente por la Constitución.

Artículo 355. (C.P.) Ninguna de las ramas u órganos del poder público podrá decretar auxilios o donaciones en favor de personas naturales o jurídicas de derecho privado...".

C-152 de 1999 por el magistrado: Doctor Eduardo Cifuentes.

La Constitución Política, en términos generales, prohíbe que con fondos públicos las autoridades efectúen auxilios o donaciones en favor de personas naturales o jurídicas. La Carta, sin embargo, por vía excepcional, autoriza al Estado para que pueda conceder subvenciones, estímulos económicos o subsidios a particulares, tratándose de actividades que aquella directamente considera dignas y merecedoras de apoyo. El artículo 71 de la C.P., ilustra una de estas situaciones excepcionales: "(...)

En el proyecto de ley se habla de recursos parafiscales, entendemos por ello entonces que se está haciendo alusión a las contribuciones, pues, éstas son las únicas que menciona la Constitución Política. En efecto, las contribuciones parafiscales son gravámenes establecidos con carácter obligatorio por la ley que afectan a un determinado grupo de personas o un determinado grupo económico y se utilizan para el beneficio del propio sector. Con esta base encontramos que las contribuciones están dadas para cumplir con un objetivo determinado y no se pueden desviar estos recursos para fines diferentes para los que fueron creadas. Lo cual nos lleva a que no se podrían destinar todas o algunas de las contribuciones parafiscales existentes, a un Fondo que no tendría fuerza vinculante con el sector económico o social inicialmente beneficiado por la contribución.

De otra parte, para tener en cuenta en el proyecto es lo referente a la administración del fondo, pues para esto es necesario la celebración de un contrato especial que tenga este fin. Lo anterior comportaría una modificación a la estructura del Estado, que necesariamente demanda la concurrencia del ejecutivo, según lo dispone el artículo 154 de la Constitución Política.

Por lo anteriormente expuesto se solicita respetuosamente el archivo de este proyecto de ley, firma doctor Juan Manuel Santos, Ministro de Hacienda.

Artículo 154 C.P. *"Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuesta de sus respectivos miembros, del Gobierno Nacional, de las entidades señaladas en el artículo*

156, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución.

No obstante, sólo podrán ser dictadas o reformadas por iniciativa del Gobierno las leyes a que se refieren los numerales 3, 7, 9, 11 y 22 y los literales a) b) y e), del numeral 19 del artículo 150; las que ordenen participaciones en las rentas nacionales o transferencias de las mismas, las que autoricen aportes o suscripciones del Estado a empresas industriales o comerciales y las que decreten exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales.

Las Cámaras podrán introducir modificaciones a los proyectos presentados por el Gobierno.

Los proyectos de ley relativos a los tributos iniciarán su trámite en la Cámara de Representantes y los que se refieran a relaciones internacionales, en el Senado".

Para mayor ilustración a la presentación de esta ponencia hacemos referencia a los siguientes conceptos sobre recursos parafiscales llevándonos, a estudiar las sentencias actuales referentes al tema de las funciones del Congreso:

"Cuando la ley usa la otra vía indicada por el artículo 150, numeral 12, de la Constitución, es decir, cuando crea ***una contribución parafiscal****, que por definición está* ***destinada*** *a determinado* ***sector****, y por tanto, es de destinación específica a partir de su misma esencia, no señala a la globalidad como sujeto pasivo de ella sino que la hace recaer en el mismo sector que habrá de beneficiarse. La regla constitucional que por el actor se estima* ***violada no puede estarlo cuando la destinación específica se refiere a contribuciones parafiscales*** *ni cuando alude a rentas nacionales de origen distinto al tributario, obtenidas por el Estado a través de mecanismos regulares y permanentes, como ocurre con los ingresos que puedan engrosar las arcas del tesoro por la vía contractual, entre otros, los que provienen de pagos a cargo de quienes son titulares de* ***concesiones, por la explotación que hacen de bienes o recursos públicos"****.*

Complementariamente, el Ministro de Transporte hace referencia de manera especial a algunos puntos del articulado, los cuales destacamos:

Respecto de los ingresos previstos en el artículo 3° del proyecto se incluyen los derechos por inscripción y registro de las empresas y vehículos particulares y de servicio público, lo mismo que sobre los certificados que se expidan:

– El pago por estos conceptos implican que las entidades que actualmente están percibiendo ingresos como el Ministerio de Transporte y Organismos de Tránsito, tanto departamentales como municipales, se verían seriamente afectados y conllevaría para estos últimos su desaparición toda vez que gran parte de sus recursos corresponde a estos rubros.

– Así mismo se establecen cuotas anuales para empresas y transportadores y otros cobros, que encarecerían los costos de operación y de las tarifas del transporte, tarifas, máxime cuando el sector se encuentra deprimido.

Objetivos y funciones

– En cuanto a la función de conciliar diferencias entre los empresarios o de estos con las autoridades, este tema tiene que sujetarse a las leyes específicas que regulan la materia.

– Los registros nacionales en materia de Transporte y Tránsito están contemplados en el proyecto de Código Nacional de Tránsito, el cual abarca estas materias de manera integral, coherente y, por unidad de materia, le corresponde a este Código y no a una ley de manera aislada.

– Respecto a la administración de los recursos con el objeto de promover acciones tendientes a la seguridad en las carreteras, se considera que los entes estatales tienen mejor infraestructura para ejecutar dichos programas y en tal virtud se han tomado las medidas para delegar en el Invías lo relativo a captar estos recursos y a la celebración de convenios con las autoridades de policía.

– La composición de la Cámara de Transporte Terrestre que incluye una Junta Directiva con 15 miembros y capítulos modales o sectoriales, implica la creación de un ente que resultaría muy oneroso para transporte y usuarios y además desempeñaría funciones asignadas a otros órganos del Estado.

– Finalmente es importante señalar que la función de inscripción y registro de las sociedades comerciales, actualmente corre a cargo de las cámaras de comercio y no se justificaría la creación de un organismo paralelo, encargado de desarrollar este mismo tipo de actividad en relación con las empresas de transporte terrestre automotor, lo que llevaría inexplicablemente a establecer un régimen discriminatorio que no tendría basamentos de conveniencia ni de eficiencia en la gestión de registro y control para el sector transportador.

Con fundamento en lo anterior este Ministerio solicita a los honorables Senadores Ponentes se sirvan rendir ponencia negativa y ordenar el archivo de este proyecto.

De su articulado

Sobre la creación jurídica (Art. 1° de la ponencia) de las Cámaras de Industria del Transporte, se advierte que este tipo de entes no requiere de ninguna ley para constituirse, puesto que al asimilarse como gremio nacional de naturaleza privada, la Constitución Política en su artículo 38, permite la creación de la libre empresa y se reconoce a todos los nacionales el derecho a la asociación.

Artículo 38 de la C.P. "Se garantiza el derecho de libre asociación para el desarrollo de las distintas actividades que las personas realizan en sociedad.

Respecto al desarrollo de funciones públicas, solo son delegables administrativamente en los casos de los servicios públicos no pudiéndose crear una dualidad de funciones.

Referente a crear un organismo de derecho privado, con autonomía presupuestal; solo se requiere registrar su minuta con las características propias de su objeto social y reglamentarias ante la Cámara de Comercio, para lograr su vida jurídica.

Con respecto a la pretensión de establecerle funciones análogas a las reservadas para las cámaras de comercio, se estima que su cobertura es demasiado ambiciosa, que no corresponde a su naturaleza exclusiva, pues el universo de las Cámaras de Comercio contempla también el gremio del transporte.

En cuanto al artículo 3°, que determina como ingresos para estas cámaras el producto de los derechos de inscripción, los registros de las empresas de vehículos particulares y públicos, de

los transportadores y certificados. Se tiene que estos derechos y las certificaciones tienen destinación específica de acuerdo al Código Nacional de Tránsito y cuyo manejo lo hacen los organismos del Estado; y este no puede crear contribuciones con destinación, recaudo, manejo y administración en cabeza de particulares.

En lo referente a funciones contempladas en el artículo 4° numeral 3 de este proyecto, encontramos la violación al artículo 154 de la Constitución Política, pues reserva como función de las Cámaras de Industria del Transporte la creación del Sistema Unico Nacional de Información de Tránsito y Transporte, que asumiría el control del recaudo de los trámites, matrículas, traspasos, central de multas, tarjetas de operación, licencias de tránsito etc., es decir, todos los ítem que aparecen en el formulario único nacional. Ahora, cuando se habla de llevar y desarrollar el sistema único de información de los organismos de tránsito, están asumiendo la responsabilidad del manejo de las especies venales, que son contribuciones o impuestos plasmados en servicios de transporte.

La destinación de estos recaudos solo pueden ser determinados por el Ministerio de Transporte estipuladas en la Ley 53 de 1989 artículos 2° y 7° donde se le otorgan todas estas funciones al Ministerio de Transporte

Ley 53 de 1989.

Artículo 2°. Asígnanse al Instituto Nacional de Transporte y Tránsito (hoy Mintransporte), las siguientes funciones:

a) Expedir las normas técnicas sobre tránsito terrestre automotor;

b) Adelantar el Inventario Nacional Automotor;

c) Llevar el registro y el inventario nacional de remolques, semirremolques, multimodulares y similares;

d) Reglamentar la expedición de las licencias de tránsito;

e) Elaborar y suministrar a los organismos de tránsito y transporte la placa única nacional y demás especies venales;

f) Llevar el Registro Nacional de Conductores;

g) Llevar el Registro Nacional de Infractores;

h) Elaborar y procesar la licencia de conducción y suministrar la misma a los organismos de tránsito o a los interesados;

i) Definir el sistema de información para llevar los registros, inventarios y en general todos los datos de que trata la presente ley;

j) Llevar el Registro Unico Nacional de Accidentes;

k) Llevar el Registro Nacional de Pólizas de Seguro Obligatorio;

l) Crear y reglamentar los registros nacionales que considere necesarios para el buen desarrollo de las actividades de transporte y tránsito;

m) Reglamentar, controlar la enseñanza automovilística, expedir licencia de funcionamiento a las escuelas de automovilismo y velar por su adecuado funcionamiento;

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

ñ) Diseñar los formatos que deban utilizar las oficinas de tránsito para el ejercicio de sus funciones y reglamentar el suministro de los mismos a dichos organismos;

o) Determinar las señales, convenciones y demarcaciones de tránsito por las vías del país y dar instrucciones sobre su interpretación y uso.

Parágrafo. El Instituto Nacional de Transporte y Tránsito, podrá delegar con la aprobación del Gobierno Nacional, en organismos oficiales o en funcionarios públicos el cumplimiento de las funciones que le estén encomendadas en materia de tránsito, cuando fuere conveniente para el mejor desempeño de las mismas.

Artículo 7°. El Instituto Nacional de Transporte y Tránsito será el encargado de expedir las normas para que los diferentes organismos de tránsito y/o transporte lleven el Registro Terrestre Automotor.

Parágrafo transitorio. Hasta tanto el Instituto Nacional de Transporte y Tránsito expida las nuevas normas sobre Registro Terrestre Automotor, los organismos de transporte y tránsito encargados de ejercer esta función, continuarán adelantándolo en la misma forma en que lo hacen actualmente.

Cuando se habla en el artículo 5°, de crearse con mínimo de 20 entidades gremiales, se está corriendo el riesgo de establecer un monopolio con características discriminatorias.

En su artículo 6°, define una Junta Directiva con trece miembros, de los cuales solo uno tiene representación estatal, está definiéndose como un ente de dominio absolutamente privado. Además, con facultades para elaborar y aprobar los estatutos, los reglamentos y la normatividad para su funcionamiento. Absorbe esta atribución que la Constitución Nacional otorga al ejecutivo en su artículo 189, numeral 11. Pues si se pretende crear estas Cámaras de Industria de Transporte por medio de una ley, debe someterse ésta a una reglamentación que observe y acate el mandato constitucional.

Artículo 189 C.P. *"Corresponde al Presidente de la República como Jefe de Estado, Jefe de Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa:*

(...)

Numeral 11. *"Ejercer la potestad reglamentaria, mediante la expedición de los decretos, resoluciones y órdenes necesarios para la cumplida ejecución de las leyes".*

En lo referente a crear el Fondo de Seguridad Vial Colombia (Art. 11), destinado a promover la seguridad en las carreteras, se entiende que las citadas cámaras asumirán el control policivo, desapareciendo la policía de carreteras que actualmente cumplen esta función.

¿Será que el Estado colombiano está en capacidad de entregar a particulares las funciones de policía, tanto de vigilancia como de prevención?

Con referencia al artículo 12, que contempla las transferencias del Gobierno Nacional de los recursos de peajes, fiscales, parafiscales y tasas para ser manejados por este ente, está no solo disolviendo el Fondo de Prevención Vial adscrito al Ministerio de Transporte sino supliendo las funciones que las autoridades de tránsito nacionales y regionales hoy poseen.

Es importante aclarar que los peajes reservan cien pesos ($100.00) por cada vehículo que les pague esta contribución, para ser transferidos al Ministerio de Transporte, con destinación específica a la financiación de la seguridad vial de las carreteras. Asumiendo que dicha suma pretende ser manejada por las cámaras de transporte.

Concluyendo, tenemos que este proyecto de ley está destinado a sustituir funciones del Ministerio de Transporte, Consejo Superior de Transporte, Comisión de Regulación de Transporte, Fondo de Prevención Vial y Organismos del Tránsito, Cámara de Comercio, Superintendencia de Puertos y Transporte.

Proposición

Por lo anteriormente expuesto, rindo ponencia negativa para Primer debate solicitando el archivo del Proyecto de ley número 122 de 2000, Senado, "por la cual se institucionalizan las Cámaras de la Industria de Transporte en Colombia".

De la Comisión,

José Matías Ortiz Sarmiento,

Honorable Senador de la República.

* * *

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 184 DE 2001 SENADO, 206 DE 2001 CAMARA

por medio de la cual se aprueba el "Cuarto Protocolo anexo al Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios con la lista de compromisos específicos de Colombia anexa", hecho en Ginebra el 15 de abril de 1997.

Honorables Senadores y Representantes a la Cámara:

Atendiendo el mensaje de urgencia enviado por el Gobierno Nacional, respetuosamente nos dirigimos a ustedes para presentarles la ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 184 de 2001 Senado, 206 de 2001 Cámara, "por medio de la cual se aprueba el 'Cuarto Protocolo anexo al Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios con la lista de compromisos específicos de Colombia anexa', hecho en Ginebra el 15 de abril de 1997".

Con la aprobación del Acuerdo de Marrakech, por el que se establece la Organización Mundial del Comercio –aprobado en Colombia por la Ley 170 de 1994–, los países miembros reconocieron la importancia de las relaciones económicas y su incidencia en el desarrollo integral de los Estados, especialmente los menos desarrollados mediante el incremento del comercio internacional que correspondiera a las necesidades de desarrollo económico propio.

Con el propósito de contribuir al logro de los objetivos planteados, los Estados miembros de la OMC suscribieron una serie de acuerdos encaminados a obtener, sobre la base de la reciprocidad y de mutuas ventajas, la reducción sustancial de aranceles aduaneros y de los demás obstáculos al comercio, así como la eliminación del trato discriminatorio en las relaciones comerciales internacionales, desarrollando así un sistema multilateral de comercio integrado más viable y duradero.

En el ámbito internacional se reconoce la importancia, cada vez mayor, del comercio de servicios para el crecimiento y desarrollo de la economía mundial y se ha buscado su expansión en condiciones de transparencia y de liberalización progresiva.

En la labor realizada en el marco de la Organización Mundial del Comercio y especialmente del Acuerdo General sobre Comercio de Servicios –el cual forma parte integrante del Acuerdo de Marrakech–, se reconoció el derecho de los Miembros a reglamentar el suministro de servicios en su territorio, y a establecer nuevas disposiciones al respecto, con el fin de realizar los objetivos de su política nacional, y la especial necesidad de los países en desarrollo de ejercer este derecho, dadas las asimetrías existentes en cuanto al grado de desarrollo de las reglamentaciones sobre servicios en los distintos países.

Colombia participó en las negociaciones de la Ronda Uruguay y suscribió a los acuerdos constitutivos de la Organización Mundial del Comercio, consciente de la importancia que para el desarrollo del país conllevaría la participación en el esquema multilateral de comercio. El Gobierno Nacional ha sido garante de la aplicación de los distintos acuerdos, al establecer las Listas de Compromisos Específicas y las Listas de Exenciones del artículo 11 del Acuerdo General sobre Comercio de Servicios, en materia de telecomunicaciones básicas.

En desarrollo de los compromisos adquiridos en el marco del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios, los Países Miembros interesados elaboraron el Cuarto Protocolo Anexo al Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios, mediante el cual han llevado a buen término las negociaciones previstas en la Decisión Ministerial relativa a las negociaciones sobre telecomunicaciones básicas, adoptada en Marrakech, y han complementado o modificado las Listas de Compromisos Específicos y la Lista de Exenciones del referido artículo.

Por lo tanto, es importante que nuestro país incorpore dentro de su estructura legal, normas que faciliten las condiciones para acceder a canales eficientes del derecho mercantil internacional, con el fin de mejorar el ambiente comercial, en virtud de que un régimen jurídico nacional inadecuado crea obstáculos para el comercio internacional, al depender una parte importante de ese comercio, de la utilización de técnicas modernas de comunicación.

Honorables Senadores y Representantes, estamos convencidos de la importancia del tema y de que el país participe en la evolución del comercio a través del cumplimiento de las obligaciones adquiridas en desarrollo de las negociaciones sobre la materia, como lo es el Cuarto Protocolo anexo al Acuerdo General sobre Comercio de Servicios de la OMC, que les presentamos.

Así pues, sometemos ante los honorables Senadores de la Comisión Segunda del Senado y los honorables Representantes de la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes la siguiente:

Proposición:

Dese primer debate para aprobar el Proyecto de ley número 184 de 2001 Senado, 206 de 2001 Cámara, *"por medio de la cual se aprueba el 'Cuarto Protocolo anexo al Acuerdo General*

sobre el Comercio de Servicios con la lista de compromisos específicos de Colombia anexa', hecho en Ginebra el 15 de abril de 1997".

Atentamente.

Ricardo Losada Márquez,

Senador de la República.

José Gentil Palacios Urquijo, Benjamín Higuita Rivera, Edgar Ruiz Ruiz,

Representantes a la Cámara.

* * *

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 244 DE 2000 CAMARA, 205 DE 2001 SENADO

por la cual se autoriza la emisión de la estampilla Pro-desarrollo Científico y Tecnológico del "Instituto Tecnológico de Soledad, Atlántico Itsa", y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 17 de mayo de 2001

DOCTOR

CARLOS GARCIA ORJUELA

PRESIDENTE COMISION III

SENADO DE LA REPUBLICA

E. S. D.

Referencia: Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 244 de 2000 Cámara, 205 de 2001 Senado, "por la cual se autoriza la emisión de la estampilla Pro-desarrollo Científico y Tecnológico del 'Instituto Tecnológico de Soledad, Atlántico Itsa', y se dictan otras disposiciones".

Señor Presidente, honorables Senadores:

Destaco con satisfacción la honrosa designación para presentar ponencia al proyecto de ley de la referencia, el cual pretende generar recursos económicos para el Instituto Tecnológico de Soledad, Atlántico, ITSA, institución de educación superior de carácter oficial y del orden nacional, creada 50 años después de fundada la Universidad del Atlántico. Es pues, el ITSA la segunda entidad oficial de educación superior en el departamento del Atlántico y la primera en el municipio de Soledad, integrante del área Metropolitana del Distrito Industrial y Portuario de Barranquilla.

Con sede principal en el municipio de Soledad, en el cual funcionan más de 200 establecimientos de educación básica y media y un número importantísimo de jóvenes que terminan la secundaria tienen hoy la posibilidad de ingresar a la educación superior. El proyecto de ley, se constituye como la mejor alternativa al permitir la ampliación de cobertura y atender miles de jóvenes caracterizadamente de los estratos socioeconómicos 1, 2 y 3, no solo de Soledad, sino del Distrito de Barranquilla y del departamento del Atlántico.

Cabe destacar que en la composición de la comunidad estudiantil del Instituto, el 80.9% pertenecen al departamento del Atlántico de los cuales el 59% es de Barranquilla y el resto pertenecen a municipios como Ponedera, Sabanalarga, Puerto Colombia, Baranoa, Galapa, y Santo Tomás. Además se observa una composición significativa de estudiantes provenientes de Córdoba, Bolívar, Sucre y Magdalena principalmente producto del desplazamiento forzoso.

El incremento poblacional ha traído consigo un incremento urbanístico, en la cual sus medios no han sido explotados por no encontrarse suficientes recursos humanos especializados en las diferentes áreas que exige en estos momentos la demanda ocupacional, creándose con lo anterior un delicado problema de origen educativo.

En la actualidad es considerable el número de bachilleres que egresan de los diferentes planteles educativos que se encuentran en la Costa Caribe, con intenciones de contribuir al progreso de la región y que en la mayoría de los casos ven frustrados sus sueños de continuar sus estudios superiores. Para estos estudiantes, se ofrece una opción de formación Tecnológica en el ITSA, en tecnologías de punta como la electrónica, las telecomunicaciones electromecánica, la informática y próximamente en tecnología en producción agroindustrial, electromedicina, energías alternativas.

En el Congreso Nacional de Educación Superior, realizado en la ciudad de Barranquilla, del 1° al 4 de diciembre de 1999, se abordaron diferentes tópicos que ayudarían en la construcción de una nueva universidad, una nueva región y un nuevo país. En el eje temático **Proyecto de Nación**, de autoría del doctor Víctor Manuel Moncayo, Rector de la Universidad Nacional de Colombia, se plantea: "A pesar del creciente avance de las nuevas tecnologías de la comunicación y del despliegue de nuevos paradigmas y estrategias pedagógicas, una buena parte de nuestra organización educativa sigue siendo confinada al salón de clase, lejana de la realidad social. La escuela no es la tierra nutricia para la imaginación y la creatividad de las pedagogías activas, creativas, vivenciales, flexibles, abiertas, participativas, que promuevan la autonomía intelectual del educando". Y este distanciamiento entre la academia y la realidad lo puede superar de manera más efectiva la tecnológica ofreciendo educación para el desempeño laboral teniendo como premisa el desarrollo regional y local.

Sociedad del conocimiento

La educación de este nuevo siglo, está guiada por la **Construcción de la Sociedad del Conocimiento**, en la creación de nuevos modelos pedagógicos, donde la universidad, la sociedad en su conjunto, los gobiernos locales y regionales y el sector productivo deberán actuar como un todo, para dar respuestas a la singularidad de los problemas socioeconómicos particulares y generales.

Una propuesta novedosa, requiere una nueva mentalidad en la formación de Técnicos y Tecnólogos capaces de asimilar las nuevas tecnologías de punta, como las Telecomunicaciones, la Internet, el Comercio Electrónico, la Electrónica, la Agrónica, la Ingeniería Ambiental, las Ciencias del mar, aplicada a todo un contexto regional nacional y global, como también con iniciativa para desarrollar empresas y cadenas productivas, generadoras de valor agregado a los productos de la región.

Esto traerá consigo nuevas fuentes de empleo local y regional, en el proceso de afianzar un desarrollo productivo sostenible.

Es bueno señalar la insistencia tanto del sector productivo, como también del gobierno nacional en la oferta de programas de formación técnica y tecnológica. A este respecto el Icfes, el Ministerio de Educación Nacional y la Sociedad Francesa de Exportación de Recursos Educativos están desarrollando un proyecto de Creación de Centros de Excelencia Académica. De este proyecto piloto hace parte el Instituto Tecnológico de Soledad Atlántico y está pensado en una primera instancia hacia cinco instituciones de carácter tecnológico, pero el objetivo final es ser un modelo multiplicador y guía hacia la excelencia en la formación Tecnológica en el país.

La Corte Constitucional en Sentencia C-089 de 2001, al referirse sobre la autonomía territorial y la intervención del legislador, calificó a las estampillas como "recursos propios" o provenientes de las fuerzas endógenas y permite la injerencia activa del legislador (Congreso de la República).

Tramitación

Se surtieron los debates y las correspondientes aprobaciones reglamentarias en la honorable Cámara de Representantes. El primero en la Comisión Constitucional Tercera Permanente el día 14 de junio de 2000 y en sesión plenaria el día 24 de abril de 2001.

Los recursos de la estampilla se invertirán en el plan de inversión diseñado para tal fin, que incluirá:

Adecuación de la planta física del "Itsa" que permita contribuir en la ampliación de la cobertura de nuevos cupos oficiales; dotación de tecnología de punta en áreas específicas de la misión institucional incluido el desarrollo de la educación virtual; un plan piloto con colegios técnicos, del departamento; a la investigación científica y formación de talento humano en educación avanzada y de posgrado.

Lo anterior, tendiente a disminuir la brecha entre oferta y demanda de cupos educativos en el nivel superior, que deja sin posibilidad a miles de bachilleres, generándose así frustraciones a gran escala; igualmente, a crear un modelo de articulación de la educación media con la educación superior y la industria, con miras a producir conocimiento original, en busca del desarrollo económico del país con progreso social.

Justificación del proyecto

1. Este proyecto de ley es de origen parlamentario y se explica por sí mismo, en los artículos que consagra la Constitución Nacional que le permiten al Congreso de la República hacer las leyes y reformarlas, en particular los artículos 150 y 154 así como el 338 que permite en tiempos de paz crear las leyes en Congreso del Orden Parafiscal como es el caso del presente proyecto. Igualmente, acorde al Decreto 1222 de 1986.

2. Es necesario reconocer la educación y en particular la educación superior como un factor importante de desarrollo, sin cuya consolidación no será posible afrontar el cambio estratégico hacia el saber y la construcción del conocimiento.

3. La Comisión de Sabios, la Comisión de Ciencia y Tecnología y el Plan Nacional de Desarrollo destacan la importancia de que Colombia ingrese rápidamente por la ruta de la Sociedad del Conocimiento y este proyecto de ley contribuye a la posibilidad real de materializar esta consigna en el departamento del Atlántico aprovechando su posición estratégica.

4. Este proyecto de ley se convierte en la posibilidad real de ascenso social de los estratos 1, 2, y 3 que constituyen las mayorías en el departamento, ya que redunda en mayor cobertura de cupos de Educación Superior y en procura de excelencia académica.

Propongo el siguiente articulado.

PROYECTO DE LEY 244 DE 2000 CAMARA, 205 DE 2001 SENADO

por la cual se autoriza la emisión de la estampilla Pro-desarrollo Científico y Tecnológico del Instituto Tecnológico de Soledad, Atlántico Itsa y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Autorízase a la Asamblea Departamental del Atlántico para que ordene la emisión de la estampilla "Instituto Tecnológico de Soledad, Atlántico", constituida para tal fin.

Artículo 2°. Los recaudos ordenados en la presente ley serán consignados por el ente recaudador en cuenta especial del "Instituto Tecnológico de Soledad, Atlántico, "Itsa".

Artículo 3°. La emisión de la estampilla se autoriza hasta por la suma de dos mil quinientos millones de pesos ($2.500.000.000.00) anuales, a pesos constantes del año 2001.

Artículo 4°. Autorízase a la Asamblea Departamental del Atlántico para que determine las características, tarifas y demás asuntos referentes al uso obligatorio de la estampilla en las actividades y operaciones que deben realizarse en el departamento y en el Distrito Industrial y Portuario de Barranquilla.

Las Ordenanzas que expida la Asamblea Departamental en desarrollo de lo dispuesto en la presente ley, serán dados al conocimiento del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y de Educación Nacional.

Parágrafo. La Asamblea del departamento del Atlántico, podrá autorizar la sustitución de la estampilla física por otro sistema del recaudo que en todo caso cumpla con el objetivo de la presente ley.

Artículo 5°. La tarifa contemplada en esta ley no podrá exceder el 2% del hecho sujeto al gravamen.

Artículo 6°. El control fiscal sobre la inversión de los recursos provenientes de la estampilla, estará a cargo de la Contraloría Departamental del Atlántico.

Artículo 7°. Dentro de los hechos y actividades económicas sobre los cuales se obliga al uso de la estampilla, la Asamblea Departamental podrá incluir contratos y otros renglones económicos que permite la ley.

Artículo 8° Destinación. El valor recaudado por concepto de la estampilla se destinará exclusivamente para atender el Plan de Inversión del Instituto Tecnológico de Soledad Atlántico - Itsa, previa aprobación del Consejo Directivo.

Artículo 9°. La presente ley rige a partir de su promulgación; comuníquese y cúmplase.

Proposición

Dése primer debate al proyecto de ley número 244 de 2000 Cámara, 205 de 2001 Senado, "por la cual se autoriza la emisión

de la estampilla Pro-desarrollo Científico y Tecnológico del 'Instituto Tecnológico de Soledad, Atlántico, Itsa, y se dictan otras disposiciones".

Piedad Zuccardi,

Senadora Ponente.

SENADO DE LA REPUBLICA

COMISION TERCERA

CONSTITUCIONAL PERMANENTE

(Asuntos Económicos)

Bogotá, D. C., 17 de mayo de 2001

En la fecha se recibió en esta comisión ponencia y texto definitivo para primer debate del Proyecto de ley número 205 de 2001 Senado, 244 de 2000 Cámara, "por la cual se autoriza la emisión de la estampilla Pro-desarrollo Científico y Tecnológico del 'Instituto Tecnológico de Soledad', Atlántico, Itsa, y se dictan otras disposiciones", se presentó en 8 folios útiles y constante de 9 artículos.

Luis Miguel Padilla Bula,

Secretario (E.),

Comisión Tercera Senado de la República.

CONTENIDO

Gaceta número 241-Martes 22 de mayo de 2001

SENADO DE LA REPUBLICA

Págs.

PONENCIAS

Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 122 de 2000 Senado, por la cual se institucionalizan las Cámaras de la Industria de Transporte en Colombia. 1

Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 184 de 2001 Senado, 206 de 2001 Cámara, por medio de la cual se aprueba el "Cuarto Protocolo anexo al Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios con la lista de compromisos específicos de Colombia anexa", hecho en Ginebra el 15 de abril de 1997. 5

Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 244 de 2000 Cámara, 205 de 2001 Senado, por la cual se autoriza la emisión de la estampilla Pro-desarrollo Científico y Tecnológico del "Instituto Tecnológico de Soledad, Atlántico Itsa", y se dictan otras disposiciones. 6

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA 2001