



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

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

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXI - Nº 177

Bogotá, D. C., miércoles, 25 de abril de 2012

EDICIÓN DE 12 PÁGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMÓN OTERO DAJUD
 SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
 www.secretariasenado.gov.co

JESÚS ALFONSO RODRÍGUEZ CAMARGO
 SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
 www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 006 DE 2011 CÁMARA

por medio de la cual se adiciona un parágrafo transitorio al artículo 138 de la Ley 488 de 1998 y se dictan otras disposiciones en materia de desintegración física de vehículos automotores.

Bogotá, D. C., abril 16 de 2012

Doctor

LAUREANO ACUÑA DÍAZ

Presidente

Comisión Tercera Constitucional

Cámara de Representantes

Referencia: Ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 006 de 2011 Cámara, *por medio de la cual se adiciona un parágrafo transitorio al artículo 138 de la Ley 488 de 1998 y se dictan otras disposiciones en materia de desintegración física de vehículos automotores.*

Honorables Representantes:

En cumplimiento a la designación realizada por la Mesa Directiva y de conformidad con lo establecido en los artículos 174 y 175 de la Ley 5ª de 1992, someto a consideración de los honorables Representantes el informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 006 de 2011 Cámara, *por medio de la cual se adiciona un parágrafo transitorio al artículo 138 de la Ley 488 de 1998 y se dictan otras disposiciones en materia de desintegración física de vehículos automotores.*

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Objeto

El presente proyecto de ley pretende constituirse en parte de la solución para lograr sacar

de las estadísticas un gran número de vehículos obsoletos e inservibles, al incentivar la desintegración de aquellos automotores de servicio particular que han completado su ciclo de vida útil, por medio de la condonación por el término de dos años del impuesto de vehículos automotores adeudado por los contribuyentes del mismo, con el fin de cumplir con los requisitos que permitan llevar a cabalidad el proceso de desintegración física total y cancelación de la matrícula.

De igual forma se incentiva a que los propietarios de los automotores particulares, de una manera voluntaria accedan a “chatarizar” sus vehículos, al exceptuar por vía legislativa la exigencia de la presentación del certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, así como el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), como también el requisito de que el automotor llegue por sus propios medios a la entidad desintegradora. Así pues, cuando el propietario considere que su vehículo ha cumplido el término de vida útil y deba desintegrarlo, podrá ingresar al proceso de chatarrización sin incurrir en costos adicionales.

También se consagra como causal de cancelación de matrícula del respectivo vehículo, la desintegración física total del mismo, se otorga potestad reglamentaria al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, para que imponga los requisitos mínimos que deben seguir las entidades encargadas del desarrollo del proceso de chatarrización.

II. Fundamento del proyecto de ley

Los beneficios por los que propende esta iniciativa legislativa se enfocan en poder ofrecer al propietario del vehículo las facilidades de “salir” del mismo, sin que sea necesario tomar medidas

extremas como abandonarlo o simplemente optar por circular en condiciones que generan contaminación y violación a un interés colectivo tan importante como lo es el medio ambiente.

Hoy en día para acceder al proceso de desintegración a través de una “entidad chatarrizadora” uno de los requisitos es que el automotor entre por sus propios medios a la misma, medida que en muchos casos resulta exagerada, pues además de ser un obstáculo, se convierte en una alta carga económica a la cual se somete al propietario del automotor.

Pensemos por ejemplo en los miles de vehículos que se encuentran abandonados en parqueaderos, aunque sus propietarios quisieran acceder al proceso de chatarrización tendrían que ponerlos en funcionamiento para cumplir con el tan cuestionado requisito.

Este proyecto, además de ayudar al propietario del vehículo, colabora directamente con la movilidad de todo el país y sobre todo de ciudades principales en donde los problemas de esta índole siguen aumentando cada vez más. Es esta una problemática que sin duda se convierte en uno de los puntos neurálgicos que siguen sin soluciones efectivas y donde cada día ingresan más vehículos al parque automotor, pero no salen de circulación aquellos que ya cumplieron su vida útil.

“Según el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), al finalizar el año pasado había en el país 7'398.428 vehículos. De estos, 2'628.298 tienen menos de cinco años de uso; 1'337.386, entre 5 y 10 años; 954.846 tienen entre 11 y 15 años de uso; 867.083, entre 16 y 20 años de uso; y 1'610.815 automotores tienen más de 20 años en las calles.

Esto significa que casi el 50 por ciento de los vehículos según ese registro tiene más de ... años de servicio y un poco menos del 25 por ciento del parque automotor está viviendo ‘horas extras’, si se tiene en cuenta que en países como México y Estados Unidos el promedio de vida útil de un auto está entre los 10 y 15 años”¹.

Igualmente, las cifras que presentan las aseguradoras en temas de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) son alarmantes respecto de la elusión del pago de estas pólizas.

“Según Fasecolda, en el 2010 se expidieron 5'027.446 pólizas. El 41,1 por ciento corresponde a motocicletas (2.066.280), el 43,9 por ciento a autos familiares, camperos y camionetas (2.207.049) y el restante porcentaje a vehículos de carga, vehículos de seis o más pasajeros, autos de negocios y taxis, transporte público urbano e intermunicipal, oficiales y especiales.

Si se comparan con las del RUNT, las diferencias son abismales con Fasecolda. Hay casi

2'300.000 vehículos de diferencia. Y lo único que explicaría a carta cabal es la elusión del 18 por ciento que denuncian las aseguradoras, pues se tendría que casi 1'380.000 motos no tienen SOAT, y más de 700.000 autos, camperos y camionetas andan sin el SOAT, o al menos sin un seguro legal”.

Debido a estas problemáticas, y a que muy seguramente gran parte de esos dos millones de vehículos son de aquellos que ya cumplen ciclos de vida útil, resulta en extremo relevante que los procesos de desintegración se incentiven para propiciar espacios no solo de legalidad en la circulación, sino conciencia en la problemática de movilidad y de ambiente.

Por otra parte, es fundamental resaltar que esta ley abre una puerta de vital importancia en relación con los vehículos de uso particular, pues como tantas veces se ha hecho saber por los medios de comunicación, la chatarrización de este tipo de vehículos está siendo un camino tortuoso para sus propietarios, ya que no cuentan con las mismas regulaciones que en materia de servicio público de pasajeros y de carga se adelantan en el país.

Por esta razón, se otorga un beneficio a este tipo de propietarios, pues con la exención tributaria, entre las demás prerrogativas, se le reconoce de alguna manera lo que deja de percibir por su vehículo, más aún cuando el automotor particular, a diferencia de los de servicio público, por regla general se usa por la facilidad de movilidad y no para efectos de lucrarse del mismo.

Como ejemplo, bien es sabido que varias iniciativas han cursado por el Concejo de Bogotá y de alguna manera se ha avanzado en prácticas para permitir una regulación para la chatarrización de vehículos particulares. Sin embargo, este proyecto impulsa a que el proceso sea atractivo al usuario y se logren sacar de circulación vehículos que están en malas condiciones para ser usados.

III. Definición

La desintegración física consiste en la destrucción de todos los elementos y componentes del automotor, por parte de una entidad desintegradora debidamente autorizada, hasta convertirlos en chatarra.

Es importante resaltar que frente a esta definición no solo debe tenerse en cuenta la destrucción de las partes del vehículo, sino también la posibilidad de que entidades autorizadas puedan realizar la recuperación de piezas por medio de procesos ambientales adecuados.

IV. Marco constitucional

Dentro del marco constitucional que se tiene en cuenta para el presente proyecto de ley, la protección al ambiente se enmarca en un lugar vital, debido a que por medio del proceso de desintegración física de vehículos se previenen

¹ Ver (ONLINE): http://www.motor.com.co/vehiculos-motor/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-10044404.html.

y manejan las partes de los automotores que ya han cumplido su vida útil.

Esta protección resulta importante en nuestra Constitución, más aún cuando la misma ha sido determinada desde su creación como la Constitución ecológica, donde el ambiente adquiere el carácter de derecho colectivo y protege los intereses generales.

En la Constitución se enmarcan dos artículos para este efecto que se enuncian a continuación:

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

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

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

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

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

La Corte Constitucional señala su importancia en Sentencia C-595-2010, así:

“La Constitución de 1991 modificó profundamente la relación normativa de la sociedad colombiana con la naturaleza. Por ello esta Corporación ha señalado [...] que la protección del medio ambiente ocupa un lugar tan trascendental en el ordenamiento jurídico que la Carta contiene una verdadera ‘Constitución ecológica’, conformada por todas aquellas disposiciones que regulan la relación de la sociedad con la naturaleza y que buscan proteger el medio ambiente”.

La defensa del medio ambiente constituye un objetivo de principio dentro de la forma organizativa de Estado social de derecho acogida en Colombia. Ha dicho la Corte que constitucionalmente: “involucra aspectos relacionados con el manejo, uso, aprovechamiento y conservación de los recursos naturales, el equilibrio de los ecosistemas, la protección de la diversidad biológica y cultural, el desarrollo sostenible, y la calidad de vida del hombre entendido como parte integrante de ese mundo natural, temas, que entre otros, han sido reconocidos ampliamente por nuestra Constitución Política en muchas normas que establecen claros mecanismos para proteger este derecho y exhortan a las autoridades a diseñar estrategias para su garantía y su desarrollo. En efecto, la protección del medio ambiente ha adquirido en nuestra Constitución un carácter de objetivo social, que al estar

relacionado adicionalmente con la prestación eficiente de los servicios públicos, la salubridad y los recursos naturales como garantía de la supervivencia de las generaciones presentes y futuras, ha sido entendido como una prioridad dentro de los fines del Estado y como un reconocimiento al deber de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos”.

Se constituye pues en un derecho fundamental en conexidad con la vida, en un deber del Estado y en un objetivo social como lo mencionó la Corte Constitucional en Sentencia C-431-00:

... “La defensa del medio ambiente constituye un objetivo de principio dentro de la actual estructura de nuestro Estado Social de Derecho. En cuanto hace parte del entorno vital del hombre, indispensable para su supervivencia y la de las generaciones futuras, el medio ambiente se encuentra al amparo de lo que la jurisprudencia ha denominado ‘Constitución ecológica’, conformada por el conjunto de disposiciones superiores que fijan los presupuestos a partir de los cuales deben regularse las relaciones de la comunidad con la naturaleza y que, en gran medida, propugnan por su conservación y protección”...

... “Mientras por una parte se reconoce el medio ambiente sano como un derecho del cual son titulares todas las personas –quienes a su vez están legitimadas para participar en las decisiones que puedan afectarlo y deben colaborar en su conservación–, por la otra se le impone al Estado los deberes correlativos de: 1. Proteger su diversidad e integridad. 2. Salvaguardar las riquezas naturales de la Nación. 3. Conservar las áreas de especial importancia ecológica. 4. Fomentar la educación ambiental. 5. Planificar el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales para así garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. 6. Prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental. 7. Imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados al ambiente, y 8. Cooperar con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas de frontera...”.

... “Conforme a las normas de la Carta que regulan la materia ecológica, a su vez inscritas en el marco del derecho a la vida cuya protección consagra el artículo 11 del mismo ordenamiento, esta Corte ha entendido que el medio ambiente es un derecho constitucional fundamental para el hombre y que el Estado, con la participación de la comunidad, es el llamado a velar por su conservación y debida protección, procurando que el desarrollo económico y social sea compatible con las políticas que buscan salvaguardar las riquezas naturales de la Nación...”.

Con la jurisprudencia transcrita se constata que por la propia Constitución, el proyecto de ley resulta importante para proteger un interés de carácter común inherente a toda la sociedad.

Igualmente, se defiende el derecho de propiedad, en la medida que se genera la posibilidad de que la persona pueda disponer de su vehículo cuando considere que ya no tiene más vida útil y crea que puede iniciar un proceso de este tipo.

Sin embargo, no sucede lo mismo con el derecho de propiedad en cuanto a la circulación del carro en las condiciones indebidas, pues es claro que este tiene que ceder al interés general de protección del medio ambiente y en este sentido tiene un valor jurídico superior.

Así lo confirma la Sentencia C-488 de 2002 cuando señala que

“La propiedad implica obligaciones, para el Estado en cuanto a este le corresponde hacer prevalecer el interés público y social, sin desconocer los intereses subjetivos involucrados en la decisión. Y respecto de los particulares, habida cuenta que todo aquel que se encuentre en relación jurídica con los bienes debe propender porque estos realicen fines de interés general”.

V. Desarrollo legal de la desintegración

Actualmente y a diferencia de lo que ocurre con los vehículos de servicio público, el proceso de desintegración de automotores particulares no cuenta con una regulación legal completa y precisa que permita a los propietarios acceder de una forma voluntaria a este proceso, cuando consideren que el mismo ya cumplió su ciclo de vida útil.

Tratándose del servicio público la política de desintegración en el territorio nacional está estipulada en el artículo 21 de la Ley 688 de 2001, en la cual se determina la desintegración física así:

Artículo 21. *Desintegración física. Todo vehículo que cumpla su ciclo de vida útil de acuerdo con lo dispuesto en la ley, deberá ser sometido a un proceso de desintegración física. Este será reglamentado por el Ministerio de Transporte y controlado por las autoridades competentes.*

De acuerdo a lo anterior, el Ministerio de Transporte ha reglamentado la política general de desintegración o “chatarrización” vehicular, desconcentrando las funciones para regular la materia en los municipios y distritos con el fin de agilizar la política chatarrizadora.

En este entendido, el Ministerio de Transporte “entre las políticas sobre prestación del servicio público de transporte de carga por carretera, tiene el objetivo de regular y apoyar al transportador en el tema de la reposición vehicular, teniendo en cuenta que la sobreoferta vehicular es una de las causas que deterioran la óptima operación del sector.

Para este fin se expidió la Resolución número 10500 del 9 de diciembre de 2003, donde se regula el ingreso de vehículos al servicio público de transporte terrestre automotor de carga, expidiéndose posteriormente el Decreto número 1347 del 2 de mayo de 2005. Del mismo modo el

Conpes 3489 de 2007 establece como principio de política favorecer la optimización, modernización y actualización tecnológica del parque automotor dentro del contexto socioeconómico y físico del país con el fin de brindar la seguridad en el transporte y la atención efectiva de la demanda”².

Dentro de los objetivos que planteó el Ministerio de Transporte para el caso de desintegración de vehículos de carga se encuentran los siguientes:

1. Diseñar un procedimiento eficiente y transparente para la desintegración física de los vehículos de carga.
2. Contribuir al equilibrio entre la Oferta vehicular y la Demanda de transporte de carga terrestre.
3. Contribuir en la modernización del parque automotor de carga.
4. Contribuir al mejoramiento del medio ambiente.

En el marco de estas políticas se diferencia la Desintegración con fines de reconocimiento económico y la desintegración con fines de reposición, ambos procedimientos adelantados directamente por el Ministerio de Transporte.

Por otra parte, la Secretaría de Movilidad o de transporte de los diferentes municipios se encarga de temas referidos al transporte público y la desintegración vehicular de acuerdo a los diferentes requisitos que se han establecido por resoluciones y decretos.

Ejemplo de ello es el ejercicio que realiza la Secretaría de Movilidad del Distrito de Bogotá respecto de la desintegración de vehículos que prestan transporte público en la ciudad, con el objetivo de crear el marco para la implementación del Sistema Integrado de Transporte.

Bajo esa proyección y como ya se señaló, la desintegración de vehículos particulares no se encuentra reglamentada formalmente y por tanto cada particular adelanta ese proceso frente a las entidades desintegradoras autorizadas para los vehículos de transporte público o en cualquier entidad que esté registrada en la respectiva Cámara de Comercio como entidad que se dedica a la actividad de destrucción de autopartes.

Por lo anterior, resulta vital que por medio del presente proyecto de ley se incentive a los propietarios de vehículos de uso particular a tener unas condiciones adecuadas para ingresar al proceso de desintegración vehicular y se le generen además de la exención tributaria unos beneficios adicionales.

La Secretaría de Movilidad realiza la desintegración con dos fines: de un lado, el de reposi-

² Boletín Cámara de Grandes Usuarios de Servicios Logísticos. Informe de reposición, desintegración física y total de vehículos de transporte público de carga por carretera. ANDI. N° 03-23 del 19 de marzo al 25 de marzo de 2011.

ción en el que la desintegración del vehículo se da para acceder a la matrícula del nuevo automotor; de otro lado, está la desintegración con el fin de generar reducción de sobreoferta con cargo a recursos del factor de calidad.

Por medio de la Resolución número 2680 de 2007, se reglamentó el proceso de desintegración física de los vehículos de servicio público de transporte colectivo de pasajeros del radio de acción metropolitano, distrital y municipal en todo el territorio nacional.

Uno de los grandes retos y problemas que ha enfrentado el proceso de desintegración es la inconformidad de los usuarios dado que tratándose de vehículos particulares, sus propietarios no reciben valor alguno por las piezas extraídas, y por el contrario deben asumir costos para colocarlos en estado de funcionamiento en los excepcionales casos en los que las entidades desintegradoras acceden a chatarrizar.

Por ello, la condonación de la deuda al impuesto vehicular (para los vehículos particulares) y los demás beneficios contemplados en el proyecto de ley no son otra cosa que incentivos para que el usuario contribuyente de este impuesto pueda desintegrar su vehículo una vez considere que este cumplió su ciclo de utilidad.

VI. Impacto ambiental

Uno de los objetivos que busca la política ambiental es generar en la chatarrización una fuente de reciclaje y una reducción en la contaminación ambiental que produce un auto que ya cumplió su vida útil.

Incentivar la desintegración vehicular con la condonación de la deuda de impuesto conlleva propiciar la circulación de autos que sean amigables con el medio ambiente.

Hay que recordar además que esta iniciativa promueve la tarea del reciclaje de manera responsable, bajo entidades autorizadas que cumplen procesos técnicos específicos que no producen un efecto contaminante secundario en el proceso de desintegración vehicular.

Con lo anterior se previene además el surgimiento de mercados negros de chatarra, que pueden producir más contaminación y procesos no ambientales para este tipo de reciclaje.

La desintegración o “chatarrización” ayuda además a la prestación efectiva de servicios ambientales en el país y a producir acero de altísima calidad con carácter exportable, lo cual permite ver en el ambiente una apertura comercial importante para Colombia y convertirla en pionera de procesos de desintegración.

Prioriza en últimas la disminución de producción de pasivos ambientales y genera la búsqueda de lugares apropiados para dejar los residuos que así lo requieren.

El proceso de chatarrización se vuelve fundamental, debido a que si el automotor completa su vida útil existen en él muchos residuos que de

no ser tratados con la debida prudencia pueden causar residuos peligrosos y daños irreversibles en el medio ambiente.

6.1 Clases de residuos originados del vehículo

1. Residuos reciclados, identificados en el proceso de descontaminación y desarme de vehículos fuera de uso

- Residuos ferrosos
- Plásticos
- Aluminio
- Cableado

Residuos peligrosos	Qué contamina	Efectos
Aceites usados, baterías usadas	Agua y suelo	Afecta la calidad del suelo, muerte de flora y fauna. Los vapores son tóxicos para la flora y fauna.
Filtros de aceite, combustible y aire	Suelo	Afectan la calidad del suelo.
Llantas usadas (no es residuo peligroso pero sus derivados sí)	Suelo y aire	La biodegradación demasiado lenta, la quema genera gases perjudiciales para la salud.
Airbag	Agua y aire	El ácido sódico es altamente tóxico y soluble en agua.
Asbestos (pastillas de frenos y elementos del embrague)	Aire	Las fibras de amianto son altamente cancerígenas por inhalación.
Fluidos refrigerantes - gases de aire acondicionado de vehículos	Aire	Los CFC destruyen la capa de ozono si se sustituyen.

Tomado de http://www.cesvicolombia.com/manejo_ambiental.html

El manejo de estos residuos, debe ser en condiciones ambientales adecuadas, pues hay que evitar que por la vía de la desintegración se produzca más contaminación que por medio de las diferentes partes del carro.

En su tesis de Metodologías para el aprovechamiento y disposición ambiental de los vehículos al final de su vida útil para la ciudad de Bogotá, Luis Alfonso Cadena cita las preocupaciones ambientales del doctor Jorge Emmanuel en relación con procesos que se llevan hoy en día como la incineración. Para efectos de la presente ponencia nos permitimos citar lo:

“De la incineración y la pirólisis

Según diferentes fuentes, la pirólisis consiste en la descomposición físico-química de la materia orgánica bajo la acción del calor y en ausencia de un medio oxidante. Los productos de la pirólisis son gases, líquidos y residuo carbónico cuyas cantidades relativas dependen de las propiedades del residuo a tratar y de los parámetros de operación del equipo incinerador.

Según el doctor Jorge Emmanuel, consultor ambiental e ingeniero químico en un documento Pirólisis, gasificación y plasma parte III. La gasificación es en esencia lo mismo que la incineración en cuanto genera los mismos problemas. La pirólisis también puede llevar a causar graves problemas ambientales.

Según el doctor Jorge Emmanuel, en la gasificación desde el punto de vista de lo que ocurre a nivel químico no hay mucha diferencia entre el proceso de incineración en ausencia de oxígeno y la gasificación en donde se quema el producto del gas de síntesis, por lo que concluye que la gasificación produce básicamente las mismas emisiones al ambiente que otros tipos de incineradores de residuos (peligrosos) u hospitalarios.

Al igual que en cuenta la legislación colombiana, el doctor Emmanuel indica que este tipo de procesos pueden formar diferentes contaminantes:

Al igual que en la incineración, los productos que realmente se forman dependen, entre otras cosas, de la temperatura a la que se realice el proceso de pirólisis, la cantidad de tiempo que los residuos estén expuestos a esas temperaturas y la composición del residuo mismo, que en la práctica es una mezcla de diferentes materiales que varían según el momento. En el caso de la pirólisis rápida existen muchos datos sobre los productos producidos.

Por ejemplo, la pirólisis rápida de la madera genera altas concentraciones de diferentes ácidos, formaldehído, fenoles, etc. Y en menor concentración, benceno, benzopireno, y otros materiales tóxicos y cancerígenos.

La composición química del gas resultante y de los residuos líquidos y sólidos depende de las condiciones operativas que se hayan utilizado en la pirólisis, en particular la temperatura y el tiempo, así como de la composición del residuo.

Según el doctor Emmanuel, los estudios han demostrado que la pirólisis puede generar dioxinas y furanos, ya sea en la corriente de gases o en los residuos sólidos o líquidos generados. Se indica que por ejemplo que

En estudio ha demostrado que aún con concentraciones de oxígeno inferiores al 2% se forman cantidades considerables de dioxinas y furanos policíclicos altamente tóxicos. En otro estudio realizado con residuos domiciliarios, si bien los niveles de dioxinas fueron más bajos, los niveles de furanos resultaron ser más altos y el resultado neto fue un equivalente de toxicidad más elevado...

Por otro lado, como lo señala la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos⁶², es recomendable que cualquier tipo de incineración sea de manera controlada, esto es con las temperaturas que pudiese requerir el proceso, el tiempo de combustión y demás recomendaciones técnicas, así como la disposición de los residuos.

En conclusión, es importante que las Autoridades Ambientales y demás organizaciones involucradas en el proceso de gestión de vehículos al final de su vida útil, reglamenten el tipo y características de las diferentes modalidades de disposición para aquellos materiales que podrían ser utilizados como combustibles para

generación energética o para eliminación por técnicas de incineración o similares”.

A partir de esta cita, resulta determinante que por medio de las reglamentaciones de requisitos que implementa el Gobierno Nacional para el desarrollo de estos procesos, se tengan condiciones ambientales adecuadas para el tratamiento de piezas, y además, términos determinados para que se puedan reusar piezas de los vehículos.

6.2 Proceso de desintegración en el mundo

1. América Latina

En Latinoamérica el proceso de desintegración corre por parte del usuario, entregándolos al Estado para este fin. El usuario es quien decide sacar su vehículo de circulación cuando el automotor cumple su vida útil.

2. Europa

La Directiva 2005/53/CE de la Unión Europea “incluye disposiciones para la recogida de vehículos al final de su vida útil y establece plazos para las tasas de recuperación de materiales. Los productores deben cumplir con la totalidad o una parte significativa, de los costos de recogida y las medidas de recuperación.

El último titular de un vehículo al final de su Vida Útil, puede disponer de él de forma gratuita (‘libre de recuperación’). Los desmanteladores de vehículos deben obtener permisos para manejar valores límite de emisión”³.

3. Japón

Bajo la Ley de Reciclaje de Vehículos al final de su vida útil del 2002, que se basa en el principio de “responsabilidad compartida”, los consumidores en Japón pagan una tasa cuando compran un auto nuevo o, para los vehículos vendidos antes de la aplicación de la ley, en el momento de la inspección periódica obligatoria. La cuota es administrada por un tercero llamado Centro de Promoción Japonés de Reciclaje de Automóviles. Un sistema de manifiestos electrónicos se utiliza para ayudar a garantizar que estén debidamente reciclados vehículos al final de su vida útil⁴.

4. Estados Unidos

El usualmente preferido término usado para prácticas relacionadas es “administración de productos” (*product stewardship*), la cual se refiere a todas las partes involucradas en el ciclo de vida del producto (*i. e.*, productores, fabricantes, minoristas, usuarios y trituradores) para compartir responsabilidad por la reducción de los impactos de los productos en el ambiente. Se enfoca principalmente en programas de administración de productos relacionados con vehículos

³ CADENA OSORIO, Luis Alfonso. Tesis: Metodologías para el aprovechamiento y disposición ambiental de los vehículos al final de su vida útil para la ciudad de Bogotá. Fundación Universidad América. Facultad de Educación Permanente y Avanzada. Especialización en Gestión Ambiental. Bogotá, D. C., 2011. Páginas 17-18.

⁴ Ibídem.

a nivel nacional en U. S. que han tenido medidas voluntarias para hacer frente a contaminantes de particular interés o para promover objetivos o metas de reciclaje específicos⁵.

VII. Impacto fiscal

Dando cumplimiento al artículo 7° de la Ley 819 de 2003, se solicitó al Ministerio de Hacienda que emitiera concepto respecto al impacto fiscal que podría generar esta iniciativa, para lo cual esta cartera mediante Oficio UJ-0268/12 estableció que al ser el impuesto sobre vehículos automotores una renta nacional cedida a los departamentos y al distrito capital “no representaría impacto fiscal alguno para la Nación”.

Con lo anterior entonces se puede generar la duda de si al contemplar esta exención tributaria mediante ley se presentaría una intromisión del legislador en las competencias propias de las entidades territoriales, respecto al manejo de sus tributos, para lo cual es preciso citar el artículo 294 Constitucional.

Artículo 294. La ley no podrá conceder exenciones ni tratamientos preferenciales en relación con los tributos de propiedad de las entidades territoriales. Tampoco podrá imponer recargos sobre sus impuestos salvo lo dispuesto en el artículo 317.

Como se observa, la Constitución establece una limitante al legislador cuando se trate de tributos de propiedad de las entidades territoriales, lo cual en este caso no aplica, teniendo en cuenta que, como ya se mencionó, estamos frente a un impuesto de propiedad de la Nación (renta nacional) cedida a los departamentos, a quienes les compete recaudarlo y administrarlo, pero no modificarlo porque esta es una competencia propia del Congreso de la República, en el mismo sentido se encuentra el concepto del Ministerio de Hacienda al expresar que “En primer término, debe ponerse de presente que por ser el impuesto sobre vehículos automotores una renta nacional cedida, es el legislador el llamado a establecer cualquier tipo de beneficio tributario a través de una ley de la República, razón por la cual no podría predicarse una intromisión en la autonomía territorial contraria al artículo 287 de la Constitución Política, ni una transgresión al artículo 294 ibídem”.

VIII. Iniciativa gubernamental reservada

Si bien es cierto esta iniciativa legislativa trata de una exención tributaria respecto del impuesto de vehículos automotores, tema sobre el cual la Carta Política en el artículo 154 ha reservado a la iniciativa gubernamental el hecho de que haya iniciado su trámite por una propuesta congresional no es suficiente para que pueda tacharse de inconstitucional, pues la misma Corte Constitucional en repetida jurisprudencia ha señalado que el aval que otorgue el

Gobierno a un proyecto de iniciativa reservada subsana este vicio:

“Así, en primer lugar ha señalado que la iniciativa legislativa gubernamental no debe manifestarse imprescindiblemente en la presentación inicial de los proyectos ante el Congreso de la República por parte de los ministros, en los asuntos enunciados en el artículo 154 de la Carta, sino que también puede ser expresada mediante el consentimiento o aquiescencia que el Ejecutivo imparte a los proyectos que, en relación con esas mismas materias, se estén tramitando en el órgano legislativo aun cuando no hayan sido presentados por el Ejecutivo. Sobre este extremo ha sostenido esta Corporación:

...la iniciativa legislativa gubernamental no se circunscribe al acto de la mera presentación del proyecto de ley como en principio pareciera indicarlo el artículo 154 Superior. En realidad, teniendo en cuenta el fundamento de su consagración constitucional, cual es el de evitar que se legisle sin el conocimiento y consentimiento del Ejecutivo sobre materias que comprometen aspectos propios de su competencia, dicha atribución debe entenderse como aquella función pública que busca impulsar el proceso de formación de las leyes, no solo a partir de su iniciación sino también en instancias posteriores del trámite parlamentario. Entonces, podría sostenerse, sin lugar a equívocos, que la intervención y coadyuvancia del Gobierno Nacional durante la discusión, trámite y aprobación de un proyecto de ley de iniciativa reservada, constituye una manifestación tácita de la voluntad legislativa gubernamental y, desde esa perspectiva, tal proceder se entiende inscrito en la exigencia consagrada en el inciso 2° del artículo 154 de la Constitución Política. A este respecto, y entendido como un desarrollo del mandato previsto en la norma antes citada, el parágrafo único del artículo 142 de la Ley 5ª de 1992, por la cual se expide el reglamento del Congreso, es claro en señalar que “el Gobierno Nacional podrá coadyuvar cualquier proyecto de su iniciativa que curse en el Congreso cuando la circunstancia lo justifique”, y que “La coadyuvancia podrá efectuarse antes de la aprobación en las plenarias”.

Por lo tanto, con base en una interpretación flexible de las disposiciones constitucionales que fijan el marco de las funciones del Congreso, se ha sostenido que el consentimiento dado por el Gobierno a un proyecto de ley de iniciativa reservada y la participación activa de este en el proceso formativo de la ley, subsanan la vulneración de la iniciativa legislativa reservada en las materias señaladas en el artículo 154 superior. Dicho consentimiento se expresa en esos casos mediante la figura que jurisprudencialmente se ha denominado “aval del Gobierno”.

⁵ Ibídem.

IX. Modificaciones para segundo debate de acuerdo al concepto emitido por el Ministerio de Hacienda

Con el fin de cumplir con las sugerencias propuestas por el Ministerio de Hacienda mediante Concepto UJ-0268/12, del 5 de marzo de 2012, se presentan las siguientes modificaciones al articulado:

Se modifica el título del proyecto de ley, teniendo en cuenta que en el artículo primero se pretende adicionar un párrafo al artículo 138 de la Ley 488 de 1998, con una transitoriedad de dos años siguientes a la expedición de la ley, lo cual a criterio del Ministerio de Hacienda puede generar confusión ya que al quedar incluido este artículo dentro de la Ley de 1998 se podría pensar que la transitoriedad se cuenta desde la expedición de esa ley y por tanto nacería con una vigencia agotada, por lo cual se propone que se presente como una ley independiente en la cual se aclare que el término del beneficio inicia a partir de la expedición de la nueva ley.

Como consecuencia de lo anterior se modifica el encabezado del artículo 1º, y también se adiciona un párrafo que indica que el beneficio tributario contenido en el mismo solo se aplica a partir de la vigencia de la ley, por lo cual se deja claro que los procesos de liquidación y cobro coactivo que se encuentren en trámite antes de la expedición de la misma continuarán su curso normal y no quedan cobijados por la nueva disposición normativa.

MODIFICACIONES PROPUESTAS PARA SEGUNDO DEBATE

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE
<p>Proyecto de ley número 006 de 2011 Cámara <i>por medio de la cual se adiciona un párrafo transitorio al artículo 138 de la Ley 488 de 1998 y se dictan otras disposiciones en materia de desintegración física de vehículos automotores.</i></p>	<p>Proyecto de ley número 006 de 2011 Cámara <i>por medio de la cual se establece una exoneración tributaria sobre el impuesto de vehículos automotores y se dictan otras disposiciones en materia de desintegración física vehicular.</i></p>
<p>Artículo 1º. Adiciónese un párrafo transitorio al artículo 138 de la ley 488 de 1998, el cual quedara así: Parágrafo transitorio. Dentro de los dos años siguientes a la expedición de esta ley, se exonera del pago del impuesto de que trata el presente artículo a los propietarios o poseedores de vehículos automotores, que con ocasión de un proceso de desintegración física total requieran el paz y salvo del pago de dicho impuesto para el cumplimiento de requisitos para acceder a la cancelación de la matrícula. La exoneración se hará por la totalidad de la obligación que se adeude hasta la fecha de la cancelación de la matrícula del respectivo vehículo.</p>	<p>Artículo 1º. Dentro de los dos años siguientes a la expedición de esta ley, se exonera del pago del impuesto <u>sobre vehículos automotores de que trata el artículo 138 de la Ley 488 de 1998</u>, a los propietarios o poseedores de vehículos automotores, que con ocasión de un proceso de desintegración física total requieran el paz y salvo del pago de dicho impuesto para el cumplimiento de requisitos para acceder a la cancelación de la matrícula. La exoneración se hará por la totalidad de la obligación que se adeude hasta la fecha de la cancelación de la matrícula del respectivo vehículo.</p>

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE
<p>Una vez recibido el paz y salvo por concepto del impuesto de vehículos automotores, el propietario deberá dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes, solicitar la cancelación de la matrícula del respectivo automotor, so pena de perder los beneficios establecidos en el presente artículo.</p>	<p>Una vez recibido el paz y salvo por concepto del impuesto de vehículos automotores, el propietario deberá dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes, solicitar la cancelación de la matrícula del respectivo automotor, so pena de perder los beneficios establecidos en el presente artículo. <u>Parágrafo. Lo contenido en el presente artículo no se aplica para los procesos de liquidación o de cobro coactivo que se hubieren iniciado antes de la entrada en vigencia de la presente ley.</u></p>

X. Proposición

Por lo anteriormente expuesto, solicito dar segundo debate al Proyecto de ley número 006 de 2011 Cámara, *por medio de la cual se adiciona un párrafo transitorio al artículo 138 de la Ley 488 de 1998 y se dictan otras disposiciones en materia de desintegración física de vehículos automotores*, con las modificaciones propuestas.

De los honorables Congresistas,

Felipe Fabián Orozco,

Representante a la Cámara por el Cauca.

XI. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 006 DE 2011 CÁMARA

por medio de la cual se establece una exoneración tributaria sobre el impuesto de vehículos automotores y se dictan otras disposiciones en materia de desintegración física vehicular.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Dentro de los dos años siguientes a la expedición de esta ley, se exonera del pago del impuesto sobre vehículos automotores de que trata el artículo 138 de la Ley 488 de 1998, a los propietarios o poseedores de vehículos automotores, que con ocasión de un proceso de desintegración física total requieran el paz y salvo del pago de dicho impuesto para el cumplimiento de requisitos para acceder a la cancelación de la matrícula.

La exoneración se hará por la totalidad de la obligación que se adeude hasta la fecha de la cancelación de la matrícula del respectivo vehículo.

Una vez recibido el paz y salvo por concepto del impuesto de vehículos automotores, el propietario deberá dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes, solicitar la cancelación de la matrícula del respectivo automotor, so pena de perder los beneficios establecidos en el presente artículo.

Parágrafo. Lo contenido en el presente artículo no se aplica para los procesos de liquidación o de cobro coactivo que se hubieren iniciado antes de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 2°. Para acceder al proceso de desintegración física total de un vehículo automotor de servicio particular, no se exigirá que este cuente con el certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, ni el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), ni se requerirá que llegue por sus propios medios a la entidad desintegradora.

Sin embargo, no podrán ser objeto de desintegración física y/o cancelación de matrícula aquellos vehículos que estén afectados por prendas, medidas cautelares, o que sean objeto de depósito provisional en procesos penales.

Artículo 3°. Sin perjuicio de las demás causales establecidas en las normas vigentes, para efectos de la cancelación de la matrícula de un vehículo automotor también se tendrá como causal la desintegración física total del mismo, tratándose de vehículos particulares por la voluntad del propietario de someterlo a dicho proceso.

Artículo 4°. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible reglamentará dentro los seis meses siguientes a la expedición de la presente ley, las condiciones y requisitos ambientales por medio de los cuales las entidades desintegradoras y/o centros de tratamiento de vehículos fuera de uso deben desarrollar el proceso de desintegración física total vehicular.

Artículo 5°. *Vigencias y derogatorias.* La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,

Felipe Fabián Orozco,

Representante a la Cámara por el Cauca.

CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
(Asuntos Económicos)

Abril 23 de 2012

En la fecha se recibió en esta Secretaría la ponencia para segundo debate del Proyecto de ley número 06 de 2011 Cámara, *por medio de la cual se adiciona un parágrafo transitorio al artículo 138 de la Ley 488 de 1998 y se dictan otras disposiciones en materia de desintegración física de vehículos automotores*, y se remite a la Secretaría General de la Corporación para su respectiva publicación en la *Gaceta del Congreso*, tal y como lo ordena el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992.

La Secretaria General,

Elizabeth Martínez Barrera.

Bogotá, D. C., abril 23 de 2012

De conformidad con el artículo 165 de la Ley 5ª de 1992 “Reglamento del Congreso autorizamos el presente informe”.

El Presidente,

Laureano Augusto Acuña Díaz.

La Secretaria General,

Elizabeth Martínez Barrera.

* * *

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 091 DE 2011 CÁMARA

por medio de la cual se fortalece la protección de la integridad personal y se adiciona un inciso al artículo 113 de la Ley 599 de 2000.

Bogotá, D. C., 25 de abril de 2011

Doctora

ADRIANA FRANCO CASTAÑO

Presidenta Comisión Primera

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia: Proyecto de ley número 091 de 2011, por medio de la cual se fortalece la protección de la integridad personal y se adiciona un inciso al artículo 113 de Ley 599 de 2000.

Respetada Presidenta Franco:

Atendiendo la honrosa designación hecha por usted de conformidad con el Acta número 007 de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la honorable Cámara de Representantes y con base en lo establecido en los artículos 144, 150 y 156 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 091 de 2011, *por medio de la cual se fortalece la protección de la integridad personal y se adiciona un inciso al artículo 113 de la Ley 599 de 2000*, en los siguientes términos:

I. Origen del proyecto

El Proyecto de ley número 091 de 2011 fue radicado en Secretaría General el día 7 de septiembre de 2011, cuenta con la autoría del Representante *Óscar de Jesús Marín*. De conformidad con el Acta número 007 de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional fui designado ponente para primer debate, el día 27 de marzo fue radicada una Enmienda al pliego de modificaciones, para ajustar el articulado, y dicho texto fue aprobado el día 10 de abril del año en curso, y esta aprobación se encuentra registrada en el Acta número 031 de la Mesa Directiva de la Comisión Primera Constitucional de la honorable Cámara de Representantes.

II. Objeto del proyecto de ley

El presente proyecto de ley busca fortalecer la protección de la integridad personal, enfocada en la integridad corporal, la integridad de la salud y la vida de relación o integridad social,

buscando aumentar la pena para quien de manera dolosa o gravemente culposa atenta en contra de este bien.

Así como lo expresa la exposición de motivos, “la sociedad colombiana ha venido conociendo y padeciendo actos atroces y crueles, como es el hecho de desfigurarle el rostro arrojando ácido a una mujer. Estos actos, que atentan contra la integridad personal, se presentan sin ningún motivo aparente más que el de proporcionarle placer al victimario. El Estado, así como la sociedad, están obligados a rechazar todo tipo de violencia que afecte a cualquier persona y más aún cuando la violencia impartida deja secuelas que marcan de por vida tanto física como psicológicamente a un ser humano”.

III. Contenido del proyecto

El presente proyecto consta de tres (3) artículos con la vigencia. En el **artículo 1º** muestra el objeto del proyecto de ley, donde se busca fortalecer la protección del bien jurídico en el tipo penal que atente contra la integridad personal.

El **artículo 2º** adiciona un inciso al artículo 113 de la Ley 599 de 2000.

El **artículo 3º**, la vigencia.

VI. Fundamento constitucional

Los **artículos 5º, 11, 12, 13, 21, 85** son normas que protegen la *Integridad personal y la Vida*. Son:

Artículo 5º. El Estado reconoce, sin discriminación alguna, la primacía de los derechos inalienables de la persona.

Artículo 11. El derecho a la vida es inviolable.

Artículo 12. Nadie será sometido a desaparición forzada, a torturas ni a tratos o penas crueles, inhumanas o degradantes.

Artículo 13. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

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

El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

Artículo 21. Se garantiza el derecho a la honra. La ley señalará la forma de su protección.

Artículo 85. Son de aplicación inmediata los derechos consagrados en los artículos 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 33, 34, 37 y 40.

V. Fundamento legal

El delito por Lesiones Personales es uno de los más frecuentes en el país. El Código Penal tipifica el delito en el artículo 111 del Título I, “*Delitos contra la vida y la integridad personal*”. Capítulo III. De las lesiones personales

Lesiones: *El que cause a otro daño en el cuerpo o en la salud, incurrirá en las sanciones establecidas en los artículos siguientes.*

El bien jurídico protegido en este tipo penal es la integridad personal, anatómica y fisiológica o funcional de la persona, pero aquellas implican también una retoma tutela del derecho a la vida, porque todo lo que afecte el cuerpo o la salud entraña una agresión indirecta y mediana contra este último bien jurídico.

VI. Fundamento comparado

Como lo expresa la exposición de motivos, el derecho a la integridad personal está consagrado como aquel derecho humano que es fundamental y absoluto, tiene su origen en el respeto debido a la vida y sano desarrollo de la misma. Este derecho representa el resguardo propio de la persona, en toda su extensión, bien sea en su aspecto físico como psicológico y moral.

Por lo anterior, este derecho se encuentra consagrado en el Derecho Internacional desde el Estatuto del Tribunal Militar de Núremberg de 1945¹, la Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948 (artículo 5)², los Convenios de Ginebra de 1949 relativos a los conflictos armados (Protocolo II, artículo 4)³, etc.; pero no es sino hasta mediados de los años 60 cuando se da origen a los tratados generales de derechos humanos, como el Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos de 1966 (artículo 7º)⁴ y la Convención Americana sobre Derechos Humanos –Pacto de San José de Costa Rica– de 1968 (artículo 5)⁵.

¹ Estatuto del Tribunal Militar de Núremberg. Consulta realizada el día 2 de noviembre de 2011. Disponible en el sitio web <http://www.ehu.es/ceinik/tratados/7TRATADOSRELATIVOSACRIMENESDEGUERRA/CG73.pdf>

² Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948. Consulta realizada el día 2 de noviembre de 2011. Disponible en el sitio web <http://www.un.org/es/documents/udhr/>.

³ Convenios de Ginebra. Consulta realizada el día 2 de noviembre de 2011. Disponible en el sitio web http://www.reintegracion.gov.co/Es/ACR/Documents/pdf_normatividad/derechos/II_Convenio_de_Ginebra_1949.pdf.

⁴ Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos de 1966. Consulta realizada el día 2 de noviembre de 2011. Disponible en el sitio web http://www.oas.org/dil/esp/afrodescendientes_instrumentos_internacionales_pacto_DCP.pdf

⁵ Convención Americana sobre Derechos Humanos. Consulta realizada el día 2 de noviembre de 2011. Disponible en el sitio web <http://www.oas.org/juridico/spanish/tratados/b-32.html>.

Debido a la gran preocupación de la Comunidad Internacional con respecto a los derechos humanos y lo reiterado de las prácticas mundiales atentatorias de este derecho, también es aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas la Convención contra la Tortura y Otros Tratos Crueles Inhumanos o Degradantes, que entró en vigor el 25-06-1987, tras haber sido ratificada por veinte países. Para el año 2001 contaba con 124 Estados partes⁶.

Igualmente, en el ámbito del sistema interamericano de protección de los derechos humanos se suscribe en Cartagena de Indias (Colombia) el 9 de diciembre de 1985 en el decimoquinto período ordinario de sesiones de la Asamblea General de la Organización de Estados Americanos, la Convención Interamericana para prevenir y sancionar la Tortura, que entra en vigor el 28 de febrero de 1987.

VII. Consideraciones generales

Cada día más, nuestra sociedad se ve afectada por delitos atroces que atentan contra la vida y la integridad de las personas, en especial mujeres indefensas o que bajo el factor sorpresa son víctimas. Casos como el uso de para agredir a una persona, por diversas razones como venganza por actos pasionales, han aumentado de forma considerable en la sociedad colombiana, estos casos parten de hechos ocurridos en países musulmanes, sobre todo en Irak, Irán y Pakistán, donde es común este tipo de agresión en contra de la integridad, y en este caso específico de las mujeres.

Este tipo de actos cuenta con la motivación de ocasionar un perjuicio tanto a la integridad, estabilidad, equilibrio y salud, como a la vida propia en términos sociales, familiares, económicos, sexuales y sentimentales de aquella víctima, a quien a partir de este cruel acto sobre su rostro y cuello se le transforma no solo su presencia física, pues esta queda completamente desfigurada sin reconocimiento alguno por sus semejantes, sino que además logra afectar su vida en su entorno social.

En este sentido, sumado a la gravedad que representa para la víctima la agresión en la que se ve envuelta, se encuentra el hecho de que los agresores siguen libres o simplemente pagando penas cortas que terminan brindándoles a corto plazo la libertad, sin ningún tipo de garantía respecto a que puedan incurrir nuevamente en estos actos violentos. Por eso, es necesario proteger a este tipo de víctimas en contra de sus agresores.

⁹ Convención contra la Tortura y Otros Tratos Crueles Inhumanos o Degradantes. Consulta realizada el día 2 de noviembre de 2011. Disponible en el sitio web <http://www.juridicas.unam.mx/publica/librev/rev/derhum/cont/37/pr/pr32.pdf>

Proposición

Respetuosamente me permito proponerle a la Plenaria de la honorable Cámara de Representantes que apruebe la siguiente proposición: Por las anteriores consideraciones, dese **ponencia positiva y aprobar las modificaciones propuestas en el pliego de modificaciones** que se adjunta al Proyecto de ley número 091 de 2011, *por medio de la cual se fortalece la protección de la integridad personal y se adiciona un inciso al artículo 113 de Ley 599 de 2000.*

Hugo Velásquez Jaramillo,
Representante a la Cámara,
Coordinador Ponente.

PLIEGO DE MODIFICACIONES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 091 DE 2011 CÁMARA

por medio de la cual se fortalece la protección de la integridad personal y se adiciona un inciso al artículo 113 de la Ley 599 de 2000.

El Congreso de Colombia
DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto fortalecer la protección del bien jurídico en este tipo penal que es la integridad personal, que en su concepción más amplia incluye la integridad corporal, la integridad de la salud y la vida de relación o integridad social, buscando aumentar la pena para quien de manera dolosa o gravemente culposa atenta en contra de este bien.

Artículo 2°. Modifíquese el inciso 3° al artículo 113 de la Ley 599 de 2000, así:

Artículo 113. Deformidad. Si el daño consistiere en deformidad física transitoria, la pena será de prisión de dieciséis (16) a ciento ocho (108) meses y multa de veinte (20) a treinta y siete punto cinco (37.5) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Si fuere permanente, la pena será de prisión de treinta y dos (32) a ciento veintiséis (126) meses y multa de treinta y cuatro punto sesenta y seis (34.66) a cincuenta y cuatro (54) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Cuando las lesiones sean causadas en rostro y cuello con agente químico o cualquier elemento, que genere deterioro, daño de los tejidos y apariencia física, la pena se aumentará en el doble del mínimo y en una tercera parte del máximo.

Artículo 3°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación.

Hugo Velásquez Jaramillo,
Representante a la Cámara,
Coordinador Ponente.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN PRIMERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 091 DE 2011 CÁMARA

por medio de la cual se fortalece la protección de la integridad personal y se adiciona un inciso al artículo 113 de la Ley 599 de 2000.

El Congreso de Colombia
DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto fortalecer la protección del bien jurídico en este tipo penal que es la integridad personal, que en su concepción más amplia incluye la integridad corporal, la integridad de la salud y la vida de relación o integridad social, buscando aumentar la pena para quien de manera dolosa o gravemente culposa atenta en contra de este bien.

Artículo 2°. Modifíquese el inciso 3° al artículo 113 de la Ley 599 de 2000, así:

Artículo 113. Deformidad. Si el daño consistiere en deformidad física transitoria, la pena será de prisión de dieciséis (16) a ciento ocho (108) meses y multa de veinte (20) a treinta y siete punto cinco (37.5) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Si fuere permanente, la pena será de prisión de treinta y dos (32) a ciento veintiséis (126) meses y multa de treinta y cuatro punto sesenta y seis (34.66) a cincuenta y cuatro (54) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Si la deformidad afectare el rostro, la pena se aumentará en el doble del mínimo y en una tercera parte del máximo.

Artículo 3°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación.

En los anteriores términos fue aprobado el presente proyecto de ley, con modificaciones, según consta en el Acta número 31 del día 10 de abril de 2012; así mismo, fue anunciado para discusión y votación el día 28 de marzo de 2012, según consta en el Acta número 30 de esa misma fecha.

El Secretario Comisión Primera Constitucional,

Emiliano Rivera Bravo.

CONTENIDO

Gaceta número 177 - Miércoles, 25 de abril de 2012
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Págs.

PONENCIAS

Ponencia para segundo debate, modificaciones propuestas y texto propuesto al Proyecto de ley número 006 de 2011 Cámara, por medio de la cual se adiciona un párrafo transitorio al artículo 138 de la Ley 488 de 1998 y se dictan otras disposiciones en materia de desintegración física de vehículos automotores	1
Ponencia para segundo debate, pliego de modificaciones y texto aprobado en primer debate en la Comisión Primera al Proyecto de ley número 091 de 2011 Cámara, por medio de la cual se fortalece la protección de la integridad personal y se adiciona un inciso al artículo 113 de la Ley 599 de 2000	9