



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

ISSN 0123 - 9066

AÑO XI - Nº 442

Bogotá, D. C., viernes 25 de octubre de 2002

EDICION DE 12 PAGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMON OTERO DAJUD  
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

ANGELINO LIZCANO RIVERA  
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

## CAMARA DE REPRESENTANTES

### PROYECTOS DE LEY

#### PROYECTO DE LEY NUMERO 104 DE 2002 CAMARA

*por la cual se establece la cuota para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Público Terrestre y se dictan normas sobre su recaudo y administración.*

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1°. *De la creación de la cuota para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Público Terrestre.* Créase la cuota de contribución parafiscal para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Público Terrestre la cual se regirá por las condiciones y términos estipulados en la presente ley.

Artículo 2°. *De la Cuota para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Público Terrestre.* La Cuota para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Público Terrestre será un ítem adicional dentro de la estructura de precios de la gasolina motor y del combustible diesel y se generará por la venta de estos combustibles por parte del Distribuidor mayorista y corresponderá al equivalente al cinco por ciento (5%) del margen señalado por el Gobierno al distribuidor minorista de combustibles líquidos derivados del petróleo por cada galón de gasolina y combustible diesel.

Artículo 3°. *Del Fondo de Conversión a GNV para el Transporte Público Terrestre.* Créase el Fondo de Conversión a Gas Natural Vehicular (GNV) para el Transporte Público Terrestre, para el manejo de los recursos provenientes del recaudo de la Cuota para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Público Terrestre.

El producto de la Cuota para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Público Terrestre, se llevará a una cuenta especial bajo el nombre de Fondo de Conversión a GNV para el Transporte Público Terrestre.

Parágrafo 1°. El Fondo y la cuota aquí creados tendrán una duración máxima de diez (10) años y su administración corresponderá al sector privado bajo el esquema administrativo empleado en el manejo de recursos de tipo parafiscal para lo cual el Gobierno Nacional suscribirá el contrato respectivo con el Consejo Superior del Transporte.

Parágrafo 2°. El Gobierno Nacional dentro de los siguientes tres (3) meses contados a partir de la expedición de la presente ley, reglamentará todo lo relacionado con lo establecido en los artículos precedentes.

Artículo 4°. *De los objetivos del Fondo de Conversión a GNV para el Transporte Público Terrestre.* Los recursos del Fondo de Conversión a GNV para el Transporte Público Terrestre se utilizarán, preferencialmente, en:

1. Apoyar proyectos de mejoramiento de los sistemas de combustión de los vehículos de transporte público a través su conversión a Gas Natural Vehicular (GNV) entregando a los beneficiarios respectivos, como financiación no reembolsable, no menos del cincuenta por ciento (50%) del costo de la conversión respectiva, como una manera de disminuir la contaminación ambiental, reducir los subsidios a los combustibles líquidos, disminuir la factura energética y de mantenimiento de los vehículos de transporte público y la presión sobre las tarifas, mejorar la balanza comercial del país, incentivar la inversión privada en el sector gasífero y en la búsqueda de hidrocarburos, aumentar los años de duración de los vehículos de transporte público, utilizar la capacidad ociosa de la actual infraestructura del sector de gas natural, aumentar los años de duración de nuestras reservas de petróleo y generar empleo y riqueza nacional.

2. Llevar a cabo programas de capacitación y actualización continuas, en conocimientos y habilidades, de las personas y entidades vinculadas a programas y proyectos de conversión de sistemas de uso de combustibles líquidos por Gas Natural Vehicular.

3. Apoyar financieramente a cooperativas, organizaciones solidarias y pequeños empresarios colombianos para que se vinculen a programas y proyectos de conversión de sistemas de uso de combustibles líquidos por Gas Natural Vehicular o de sustitución de motores de combustión.

4. Apoyar financieramente a los propietarios de vehículos de transporte público para que se vinculen a redes de seguridad y protección en carreteras y ciudades que llegaren a crear el Gobierno Nacional y las autoridades locales y regionales.

5. Diseñar e implementar estrategias para la educación y fomento del uso del GNV dentro de la ciudadanía, con base en campañas de información utilizando medios masivos de comunicación y otros canales idóneos.

6. Llevar a cabo programas y proyectos que procuren el desarrollo de nuevas tecnologías y/o el mejoramiento en cuanto a calidad, eficiencia y eficacia de los sistemas de transporte público en el país, previa aprobación de la Junta Directiva del Fondo de Conversión a GNV para el Transporte Público Terrestre.

Parágrafo. Cuando el sector privado se encuentre interesado en la financiación de un determinado proyecto o programa para ser desarrollado con recursos del Fondo, se requerirá que los empresarios vinculados a dichos proyectos o programas paguen intereses comerciales o entreguen parte de las inversiones a realizar, a título de donación al Fondo de Conversión a GNV para el Transporte Público Terrestre, donación que tendrá el mismo tratamiento tributario que la ley le dé a las inversiones en desarrollo científico y tecnológico.

Artículo 5°. *De la Junta Directiva del Fondo.* El Fondo de Conversión a GNV para el Transporte Público Terrestre tendrá una Junta Directiva conformada por:

1. El Ministro de Minas y Energía ó su Delegado, quien la presidirá.
2. Dos (2) Representantes del Consejo Superior del Transporte.

Artículo 6°. *Del recaudo.* El recaudo de la cuota señalada en el artículo 2° lo hará el distribuidor mayorista de combustibles líquidos en el momento del pago de la gasolina motor o el combustible diesel.

Artículo 7°. *De la administración del Fondo.* El Gobierno Nacional, a través del Ministerio del Transporte, contratará con el Consejo Superior del Transporte, como entidad cúpula supragremial y órgano de concertación entre el gremio transportador y el sector público, la correcta administración y recaudo final de los recursos del Fondo de Conversión a GNV para el Transporte Público Terrestre.

El respectivo contrato de administración tendrá una duración de diez (10) años, contrato en el cual se incluirá lo relativo al manejo de los recursos, la definición y ejecución de planes, programas y proyectos, las facultades y prohibiciones de la entidad administradora y los demás requisitos y condiciones que se requieran para el cumplimiento de sus objetivos legales, así como la contraprestación que recibirá el Consejo por la administración cuyo valor será de un diez por ciento (10%) del recaudo anual.

Parágrafo 1°. Por ser los programas del Fondo programas de "Uso Racional y Eficiente de la Energía (URE)" regulados por la Ley 697 de 2001, dichos programas y sus respectivos proyectos se considerarán como "de interés social, público y de conveniencia nacional, fundamental para asegurar la competitividad de la economía colombiana".

Parágrafo 2°. La Junta Directiva del Fondo aquí creado podrá aprobar convenios y subcontratos para la ejecución de sus planes, programas y proyectos con otras agremiaciones y entidades vinculadas al transporte público o a la distribución de gas combustible que le presente la administración del Fondo.

Parágrafo 3°. Las empresas distribuidoras de gas natural intervendrán en los planes, programas y proyectos adelantados con el aval del Fondo dentro de los principios de libertad de competencia y de no utilización abusiva de su posición dominante de que trata el artículo 2.6 de la Ley 142 de 1994 y demás normas concordantes, no pudiendo participar, directa o indirectamente, en la cadena de distribución minorista de gas natural vehicular ni en la de conversión y regulación de talleres de conversión.

Artículo 8°. *Del Plan de Inversiones y Gastos.* El Consejo Superior del Transporte, como entidad administradora del Fondo de Conversión a GNV para el Transporte Público Terrestre, elaborará anualmente el Plan de Inversiones y Gastos por programas y proyectos, el cual sólo podrá ejecutarse una vez haya sido aprobado por la Junta Directiva del Fondo.

Artículo 9°. *De la vigilancia administrativa.* - El Ministerio de Minas y Energía hará el seguimiento y evaluación de los programas y proyectos emprendidos por el Fondo, para lo cual la entidad administradora deberá rendir los respectivos informes semestrales.

Con la misma periodicidad, la entidad administradora del Fondo remitirá a la Tesorería General de la República un informe sobre el monto de los recursos recaudados en el semestre anterior por concepto de cuotas, sin perjuicio de que tanto el Ministerio de Minas y Energía como la Tesorería General de la República puedan indagar sobre tales informes en los libros y demás documentos que sobre el Fondo guarde la entidad administradora.

Artículo 10. *Del control fiscal.* El Consejo Superior del Transporte, como administrador del Fondo de Conversión a GNV para el Transporte Público Terrestre, rendirá cuentas a la Contraloría General de la República sobre la inversión de los recursos del Fondo.

Para el ejercicio de este control fiscal la Contraloría General de la República adoptará sistemas adecuados.

Artículo 11. *De las multas y sanciones.* El Gobierno Nacional podrá imponer multas y sanciones por la mora ó la defraudación en el recaudo y la consignación de la Cuota para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Público prevista en esta ley, sin perjuicio de las acciones penales y civiles a que haya lugar.

Artículo 12. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las demás disposiciones que le sean contrarias.

Julio Alberto Manzur Abdala,  
Senador de la República.

## EXPOSICION DE MOTIVOS

### I. El marco jurídico

El concepto de parafiscalidad, de origen francés<sup>1</sup> y que tomó cuerpo jurídico en casi todos los países europeos, se introdujo a nivel constitucional en 1991 bajo el entendido de que los recursos parafiscales son aquellos ingresos del Estado que se manejan extrapresupuestalmente con el fin de agilizar y permitir cierta autonomía en su manejo a las entidades que las perciben. Más aún, tal y como consta en la Gaceta Constitucional número 79, "*las contribuciones parafiscales son exacciones que cobran, directa y/o indirectamente, determinadas personas jurídicas a los usuarios de los servicios que ellas prestan*", tal y como se propone en la siguiente iniciativa de ley.

Debe tenerse en cuenta, sobre el tema que nos ocupa, que de conformidad con los numerales 1 y 12 del artículo 150 de la Constitución Política, Compete al Congreso "*establecer ... contribuciones parafiscales<sup>2</sup> en los casos y bajo las condiciones que establezca la ley*".

Demás está señalar que el establecimiento de esta clase de contribuciones no requiere del aval ó iniciativa del Gobierno para ser tramitadas por el Parlamento Colombiano<sup>3</sup>.

Es evidente, entonces, que la Constitución autoriza al Congreso para que, a través de la ley, establezca contribuciones parafiscales, como la cuota de que trata el artículo 2° del proyecto de ley "*por la cual se establece la Cuota para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Público Terrestre y se dictan normas sobre su recaudo y administración*".

Más aún, como se trata de una ley ordinaria, el presente proyecto de ley puede ser aprobado por mayoría ordinaria durante una misma legislatura, es decir, en dos períodos correspondientes a las sesiones ordinarias<sup>4</sup> del Congreso, debiendo ser presentada esta iniciativa, primero, a la consideración de la Cámara de Representantes por tratarse del establecimiento de un tributo, tal y como lo ordena el artículo 143 de la Ley 5ª de 1992.

### II. El aval de los gremios y del sector

De otro lado, debe tenerse en cuenta que la iniciativa legislativa propuesta fue sometida a la consideración de la XXV Convención Nacional del Transporte y del XIII Congreso Nacional del Transporte Terrestre celebrado en Bogotá en agosto 29 y 30 de 2002 siendo acogida en forma unánime por los delegados de 31 agremiaciones del sector que asistieron a este último evento.

Adicionalmente, la iniciativa en comento cuenta con el aval del Consejo Superior del Transporte<sup>5</sup> y tanto el texto de su articulado como la exposición

<sup>1</sup> La palabra la originó Robert Schuman, quien en 1946 publicó una relación de todos los ingresos públicos del Estado francés conocido como "el inventario Schuman" habiendo bautizado como "PARAFISCALES" a algunos de ellos. Recuérdese que el Ministro Schuman fue quien logró, en los años 50, crear la Comunidad Económica Europea.

<sup>2</sup> Contribuciones éstas que tienen como característica esencial la destinación específica; no entran a engrosar el monto global del presupuesto nacional y se diferencian clara y específicamente de los impuestos y tasas. (Corte Constitucional. Sentencia C-040 de febrero 11 de 1993). Las contribuciones parafiscales pueden ser percibidas en provecho de ciertos organismos públicos (caso, por ejemplo, del Sena, el Seguro Social ó del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar), mixtos (caso, por ejemplo, de la Federación Nacional de Cafeteros o de las Cámaras de Comercio) o privados, (como ocurre con el caso del presente Proyecto de Ley o con el de la "cuota ganadera" que colecta y maneja FEDEGAN).

<sup>3</sup> Como si ocurre cuando se ordena una participación ó transferencia de las rentas nacionales; cuando se autorizan aportes del Estado ó se decretan exenciones de impuestos ó contribuciones, ó cuando se trata de aquellas iniciativas de ley 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 de la Constitución Nacional, como reza en el inciso 2° del artículo 154 de la misma Ley de Leyes.

<sup>4</sup> El primer período de sesiones comienza el 20 de julio y termina el 16 de diciembre y el que se inicia el 16 de marzo y concluye el 20 de junio de cada año, según las voces del artículo 138 de la Constitución Política.

<sup>5</sup> Entidad SUPRAGREMIAL, cúpula, conformada por las asociaciones representativas de la industria del transporte público terrestre automotor, vocera y representante de las diferentes modalidades del transporte en Colombia, tales como las siguientes: a) *del transporte colectivo urbano*: Asotur, Cotransa, Conaltur, Fecoltran y Unit; b) *del transporte individual (taxis)*: Codetaxis, Conaltaxis, Confedetaxis y Corpotaxis; c) *del transporte carretero intermunicipal*: Aditt, Acolmi, Asocaribe, Asonatrasur, Asotrans, Analtrap, Fetraniscop y Asitraps; d) *del transporte de carga*: A.T.C, Asecarga, A.C.P.M.T, Fedetransol y Atrin; e) *del transporte especial (turismo)*: Acoltes, Asonaltet, Fenaltraes y Fenaltre y f) *del transporte mixto e intermodal*: Atransec, Fecotranscanar y Utrac.

de motivos fueron consultados con expertos en el tema habiendo contado para su elaboración con la asesoría de la Comisión de Energía de la Sociedad Colombiana de Ingenieros declarada como Centro Consultivo del Gobierno Nacional por medio de la Ley 46 de 1904.

### III. El objetivo principal del proyecto y la Constitución y la Ley

Ahora bien, el objetivo principal del Proyecto de Ley al igual que el del Fondo que manejará los dineros correspondientes al recaudo de la cuota en mención es el de **“obtener grandes beneficios económicos y sociales para el país incentivando la inversión privada en alrededor de 300 nuevas islas de llenado, 66 talleres de conversión y numerosas nuevas empresas vinculadas al programa respectivo utilizando gas natural comprimido<sup>6</sup> como sustituto de otros combustibles con mayor costo económico<sup>7</sup>, social y ambiental para los colombianos”**, Incentivando, Incrementando y Acelerando<sup>8</sup> el actual programa de conversión a Gas Natural Vehicular (GNV)<sup>9</sup> de manera tal que, en escasos 4 a 5 años se hayan convertido 99.858 vehículos de servicio público urbano<sup>10</sup>.

Todo ello teniendo en cuenta que la organización y funcionamiento del Estado Colombiano debe, en todo momento, perseguir los fines esenciales que trata el artículo 2° de la Carta, el cual en lo pertinente dice que:

**“Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad y promover la prosperidad general...”**

Adicionalmente bien puede afirmarse que el objetivo principal buscado a través de este proyecto de ley hace parte importante de los programas **“URE”** o de **“Uso Racional y Eficiente de la Energía”<sup>11</sup>** regulados por la Ley 697 de 2001 y a los cuales esta norma los declaró como **“de interés social, público y de conveniencia nacional, fundamental para asegurar... la competitividad de la economía colombiana”<sup>12</sup>**.

Más aún, este proyecto de ley bien podría considerarse como un desarrollo específico del artículo 2° de la Ley 697 de 2001 el cual ordena que:

**“El Estado debe establecer las normas e infraestructura necesarias para el cabal cumplimiento de la presente ley, creando la estructura legal, técnica, económica y financiera necesaria para lograr el desarrollo de proyectos concretos URE (como el de la conversión a GNV objeto del proyecto de ley) a corto, mediano y largo plazo, económica y ambientalmente viables”**,

Tal y como ocurre con la propuesta contenida en los artículos 25 y 32 del Proyecto de Reforma Tributaria presentado por el Gobierno Nacional a la consideración del Congreso<sup>13</sup> al igual que con la indicada en el numeral 1 del artículo 4° del presente proyecto de ley a través del cual se busca el mejor aprovechamiento de los recursos energéticos de que dispone el país tratando de conseguir la mayor relación beneficio-costos en las actividades vinculadas al transporte público involucrando para ello un uso mucho más eficiente de la energía contenida en nuestros combustibles fósiles, dentro del marco del desarrollo sostenible respetando la normatividad vigente sobre medio ambiente la cual, grosso modo, dice que **“El que Contamina Paga”** y, por ello, en nuestro caso específico, la cuota parafiscal propuesta se establece respecto al consumo de gasolina motor y ACPM o combustible diesel por ser estos dos energéticos mucho más contaminantes que el gas natural, tal y como bien puede apreciarse en la siguiente tabla estableciendo como **“marcador 100”** a la gasolina corriente para, con esta base, proceder a precisar los índices de contaminación de los otros combustibles.

| Combustible     | CO  | HC  | NOx | PbO | C6H6 | Partículas |
|-----------------|-----|-----|-----|-----|------|------------|
| Gasolina Cte    | 100 | 100 | 100 | 100 | 100  | 100        |
| Gasolina sin Pb | 28  | 10  | 25  | no  | 50   | no         |
| Diesel          | 10  | 10  | 75  | no  | 50   | más de 100 |
| GLP (Propano)   | 15  | 60  | 30  | no  | 8    | no         |
| Gas Natural     | 7   | 5   | 37  | no  | 8    | no         |

### IV. La conveniencia del proyecto

Bajo el entendido de que la justicia social exige que no haya recursos ociosos en nuestra economía<sup>14</sup> y que todas las posibilidades que el país tenga en materia de generación de empleo y riqueza se deben utilizar al máximo debido a que no hay nada tan contrario a la justicia social como el desempleo ó la ineficiencia porque ambos roban a la comunidad algo que podría ser suyo, algo a lo que tiene derecho.

Por ello, soy un firme convencido que la justicia social debe procurar porque el Estado utilice al máximo los recursos humanos y económicos disponibles y, por tanto, dicha justicia debe preocuparse por el empleo, por

crear nuevas plazas para los desocupados pero, además, por conseguir que el empleo sea estable y esto es, amigos del Congreso, **lo que precisamente se lograría con el cambio de uso de combustibles escasos<sup>15</sup>, contaminantes<sup>16</sup>, costosos<sup>17</sup> e inseguros<sup>18</sup> por Gas Natural que es un energético abundante, mucho menos contaminante y más seguro y barato para los usuarios y la economía nacional.**

Por ello lo que se pretende con este proyecto de ley es que los recursos a coleccionar durante un período de 10 años, se destinen a beneficiar, inicialmente, a los propietarios de 99.858 vehículos de transporte público<sup>19</sup> que no utilizan

<sup>6</sup> Conocido comercialmente como GAS NATURAL VEHICULAR (GNV) COMPRIMIDO a una presión de alrededor de 200 Bares (unos 3.000 a 3.500 psi).

<sup>7</sup> A título de ejemplo, en octubre 1° de 2002 el millón de BTUs de energía eléctrica costaba \$61.547 (a \$210/kwh) mientras que el mismo millón de BTUs de gasolina valía \$31.196 (a \$3.600/galón) y el de diesel \$17.761 (a \$2.550/galón) cuando la misma cantidad de energía calórica generada con gas natural le costaba a los colombianos \$15.149 (a \$535 el Mt3).

<sup>8</sup> Recuérdese como en Río de Janeiro en escasos 3 años (entre 1999 y diciembre del 2001) se convirtieron a gas natural alrededor de 60 mil vehículos debiendo anotar que hoy el 90% de los taxis de esta ciudad utilizan gas natural como combustible para lo cual fue necesario instalar 91 estaciones de servicio lo cual hizo que el consumo de GNV pasara de 169,3 millones de Mt3 en el año 2000 a 285 millones en el 2001 esperándose que en el año 2005 Brasil va a tener un millón de vehículos operando con gas natural, consumiendo 9 millones de Mt3 diarios los cuales van a ser vendidos por unas mil estaciones de servicio.

<sup>9</sup> Que estima que se van a convertir a GNV **“cerca de 54 mil nuevos vehículos durante los próximos 10 años”**, tal y como aparece consignado en el documento titulado **“Gas Natural Vehicular, una alternativa para la movilidad limpia”** publicado por la UPME en junio de 2002.

<sup>10</sup> Consiguiendo los fondos requeridos para la conversión respectiva a través de la cuota parafiscal propuesta pudiendo pignorar las futuras recaudaciones para poder lograr este cometido en el tiempo propuesto.

<sup>11</sup> A propósito, el término **“URE”** lo define el artículo 3° de la Ley 697 de 2001 como **“el aprovechamiento óptimo de la energía en todas y cada una de las cadenas energéticas, desde la selección de la fuente energética, su producción, transformación, transporte, distribución, y consumo incluyendo su reutilización cuando sea posible, buscando en todas y cada una de las actividades de la cadena, el desarrollo sostenible”**.

<sup>12</sup> Véase, a propósito, el artículo 1° de la Ley 697 de 2001.

<sup>13</sup> Texto al cual se le podría introducir la cobertura de los beneficios allí consignados a la maquinaria y equipos requeridos para realizar el programa aquí propuesto tal y como nos lo indicó el señor Ministro de Minas y Energía durante reunión que tuvo lugar el pasado 18 de septiembre.

<sup>14</sup> A propósito, **al finalizar el año 2000 la capacidad de producción de gas natural del país era de 987 millones de pies cúbicos diarios (MPCD) mientras que el consumo era de 576,6 MPCD** (de los cuales 9 MPCD se destinaron a programas de GNV) lo cual quiere decir que, por esa época, teníamos una capacidad ociosa equivalente a un 41,6% debiendo tener en cuenta que de los 170 millones de pies cúbicos diarios (MMPCD) de capacidad que hoy tiene el gasoducto Mariquita – Cali sólo estamos utilizando 24,9 MMPCD (equivalente a un precario 14,6%) debiendo pagarle al concesionario por los 170 MMPCD en mención, con enormes costos para la economía nacional, local y regional.

<sup>15</sup> En Colombia tenemos reservas de petróleo para menos de 8 años mientras que las de gas natural nos alcanzan para más de 34 años a la tasa actual de consumo, de acuerdo con datos de la UPME.

<sup>16</sup> Tal y como se indicó anteriormente y se detalla y precisa más adelante.

<sup>17</sup> Si a la gasolina corriente le asignamos un valor o factor de **“100”**, el EQUIVALENTE para el GNV sería hoy de 43, mientras que el correspondiente al ACPM ó combustible diesel sería de 67 y el del GLP de 60, debiendo tener en cuenta que, **como regla práctica, 1 metro cúbico de gas natural sustituye 1,13 litros de gasolina** (aunque la UIS encontró una equivalencia energética REAL de 2,89 Mt3 de gas por cada galón de gasolina) **ó 0,82 litros de ACPM ó combustible diesel** y que, a precios del año 2000, un millón de BTUs de gasolina corriente valía US\$10,5 mientras que la misma cantidad calórica de gas natural comprimido costaba US\$6,30 (equivalente a un 60%) en las estaciones de servicio debiendo tener en cuenta que durante dicho año el precio de la gasolina se incrementó en un 31,26%, el del gas natural un 20,40% y el del combustible diesel (o ACPM) en un escaso 9,70% habiendo reportado el DANE un incremento del Índice de Precios al Consumidor de un 8,75%.

<sup>18</sup> Un estudio realizado en Estados Unidos con 8 mil vehículos, durante 3 años, encontró que la tasa de accidentalidad de los vehículos a gas natural (incluyendo colisiones, incendio, lesiones, etc) resultó ser un 37% más baja que la de aquellos que operan con gasolina motor debiendo tener en cuenta que, por ejemplo, la temperatura de ignición del gas natural es de alrededor de 650° C mientras que la de la gasolina es de 350° C.

<sup>19</sup> 24.747 buses y 75.111 taxis existentes en aquellas ciudades y poblaciones con más de 8 mil vehículos de transporte público que hoy operan con gasolina motor y que podrían ser convertidos a Gas Natural Vehicular de manera inmediata.

Gas Natural Vehicular debido a que no tienen suficiente capacidad de pago para cubrir el costo actual de la conversión requerida por su respectivo vehículo automotor.

Debe tenerse en cuenta que éste ha sido el principal "cuello de botella" para que, durante los más de 22 años de existencia en Colombia del programa de Gas Natural Vehicular (GNV), en diciembre 31 de 2001 sólo se contara con 35 estaciones de servicio para suministro de GNV, 39 talleres de conversión y escasos 11.642 vehículos<sup>20</sup> convertidos a gas en el país<sup>21</sup>.

Precisamente para acabar con este escollo, se está proponiendo que se destinen los recursos provenientes de la cuota parafiscal a que antes se hizo mención con el fin de que ellos sirvan fundamentalmente para financiar o cofinanciar<sup>22</sup> dichas conversiones ó instalaciones.

Debemos anotar, colegas del Congreso, que en el caso que nos ocupa, **nuestra propuesta tiene** (además del objetivo de generar 97 mil nuevos empleos en los próximos 4 años) **el múltiple propósito de:**

1. Incentivar la inversión privada en el sector gasífero y en la búsqueda de hidrocarburos.
2. El de disminuir la factura energética y de mantenimiento<sup>23</sup> a los propietarios de los vehículos en mención.
3. El de mejorar la balanza comercial del país en no menos de US\$112 millones anuales<sup>24</sup>.
4. El de disminuir notablemente la contaminación ambiental<sup>25</sup>.
5. El de generar riqueza para la Nación<sup>26</sup>.
6. El de disminuir anualmente en \$112 mil millones los subsidios a los combustibles líquidos y la presión sobre las tarifas de transporte.
7. El de utilizar parte de la enorme capacidad ociosa existente en la actual infraestructura que posee el sector del gas natural<sup>27</sup>.
8. El de aumentar los años de duración de los vehículos que lo utilicen, y
9. El de aumentar los años de duración de nuestras reservas de petróleo, tal y como se consigna en el numeral 1 del artículo 4° del proyecto de ley.

Adicionalmente, con el esquema que se propone, se evitaría que el sector de transporte público sienta y asuma el impacto del anunciado desmonte de los subsidios a la gasolina y el combustible diesel anunciados recientemente por el Gobierno Nacional, debido a que es bien sabido que el sector transporte ocupa el segundo lugar en importancia en lo que tiene que ver con el consumo total de energía final con una participación del 31%<sup>28</sup> debiendo anotar que **de este 31% Sólo un 1% corresponde a Gas Natural mientras que el 99% restante proviene de derivados del petróleo, principalmente gasolina motor (con un 63%) y combustible diesel o ACPM (con un 26%).**

Lo anterior quiere decir que este importante sector de la economía debería constituirse en el principal objetivo del Estado Colombiano (por su participación en "la canasta energética" y su importancia en la economía nacional) en todo lo que tiene que ver con la racionalización del actual consumo de combustibles, el aumento de la eficiencia energética, la reducción de la contaminación ambiental, la diversificación de la oferta de combustibles y el fortalecimiento de la balanza comercial del país, objetivos éstos que, a propósito, hacen parte de los que se persiguen con el presente proyecto de ley.

De igual manera hemos partido de la base de que a los colombianos, al igual que al resto de la humanidad, les interesa la producción de energía limpia que no contamine o que contamine menos que algunos de los energéticos actualmente consumidos por el país.

Por ello resulta importante tener en cuenta que los automotores, a nivel mundial, son los causantes de:

- El 90% de la contaminación con plomo.
- El 72% de las emisiones de monóxido de carbono.
- El 60% de las emisiones de los NOx.
- El 38% de las correspondientes a los hidrocarburos no quemados y,
- El 35% de las partículas que se emiten a la atmósfera.

Y resulta que todo esto afecta la calidad medioambiental en los entornos urbanos y, por tanto, desmejora la calidad de vida de los ciudadanos al igual que la salud humana debido a que el CO trae consigo problemas cardiovasculares, mientras que los NOx y SOx afectan el sistema respiratorio y los CH producen cáncer e irritan los ojos.

A nivel planetario, debe tenerse en cuenta que hoy existen 600 millones de vehículos en el mundo esperándose que en el 2010 esta cifra va a ser de 1.000 millones mientras que en el 2060 llegará a la escalofriante cifra de 2.500 millones de automotores contaminando el planeta al estimarse que el consumo

actual de combustibles se triplicará como consecuencia de este fenómeno de tipo exponencial.

De otro lado, si consideramos el caso de Bogotá en donde hoy habitan un poco más de 6 millones de habitantes y existen 832 mil vehículos (con una densidad muy baja por habitante<sup>29</sup>) las proyecciones de Planeación Distrital indican que en el 2030 van a existir 10 millones de habitantes y 5 millones de vehículos contaminando la Capital de la República, con el agravante de que a 2.600 metros de altura tenemos un 27% menos de oxígeno disponible<sup>30</sup>, debiendo tener en cuenta que mediciones recientes<sup>31</sup> indican que La Contaminación Urbana creció en más de un 30% en Bogotá durante la década de los ochenta, lo cual hace imperativo emprender, desde ya, una acción que conduzca a evitar que esta tendencia exponencial continúe.

Debe tenerse en cuenta que mediciones realizadas en 1992 indicaron que, durante dicho año, se emitieron 318.795 toneladas de contaminantes (léase de CO, HC, Nox y SOx tal y como se detalla en la Tabla número 1) de las cuales un 60,7% provenía del sector automotor lo cual quiere decir que, por esa época (hace 10 años), el parque automotor estaba emitiendo más de 530 toneladas diarias de contaminantes en la capital de la República mientras que es bien sabido que, entre 1995 y el año 2001, entraron en operación alrededor de 195 mil vehículos de transporte público con motor diesel que actualmente le están costando \$652 mil millones de subsidios a la economía nacional<sup>32</sup> y le están generando al país 13.600 toneladas anuales de emisiones adicionales que no se producirían si dichos vehículos estuvieran operando con GNV.

Debe tenerse en cuenta que la mayor contaminación ponderada de emisiones a la atmósfera en la ciudad de Bogotá la producen los buses, tal y como se indica en la siguiente tabla tomada del informe de JICA del Japón en cantidad de toneladas de emisiones registradas por ellos durante el año 1992.

<sup>20</sup> En mucho menos tiempo (de 1985 al 2000) Argentina llegó a 647.590 vehículos convertidos a gas natural y 913 estaciones, Rusia a más de 500 mil, Italia a más 400 mil, Nueva Zelandia a más de 350 mil; Estados Unidos y Canadá a más de 200 mil, debiendo tener en cuenta que Argentina inició su programa hace 16 años y hoy cuenta con 950 estaciones de servicio y más de 1.600 talleres de conversión que facturan alrededor de US\$970 millones por año.

<sup>21</sup> Véase, a propósito, el documento "*Gas Natural Vehicular, una alternativa para la movilidad limpia*" publicado por la UPME en junio de 2002.

<sup>22</sup> Bien como se propone en el párrafo del artículo 4° del Proyecto o a través de una posible gestión con el GEF (Global Environmental Fund) por medio de los Mecanismos de Desarrollo Limpio que maneja el Banco Mundial.

<sup>23</sup> Al equivaler su precio, por Resolución Ministerial, a un 60% del precio de la gasolina, requerir cambios de aceite cada 15 a 30 mil kilómetros pudiendo durar las bujías hasta 120 mil kilómetros y no ser posible que le roben este combustible al vehículo como si ocurre con la gasolina o el diesel.

<sup>24</sup> Por los 131 millones de galones de gasolina que se dejarían de importar cuyo subsidio por galón es de US\$0,30.

<sup>25</sup> De acuerdo con el GAS RESEARCH CENTER de Inglaterra, el gas natural: a) No produce material particulado, b) Reduce 6 veces las emisiones de Oxido de Nitrógeno (NOx), c) Reduce entre 6 y 8 veces la emisión de hidrocarburos no metánicos y d) Reduce en 4 veces las emisiones de Monóxido de Carbono (CO).

<sup>26</sup> Al lograrse una vinculación activa de capital que incentivará desarrollo económico y generación de empleo, regalías e impuestos.

<sup>27</sup> Al consumirse anualmente 270 millones de metros cúbicos de gas natural comprimido que reemplazarían a 131 millones de galones de gasolina motor importada.

<sup>28</sup> Dato tomado del documento "*Gas Natural Vehicular, una alternativa para la movilidad limpia*" publicado por la UPME en junio de 2002.

<sup>29</sup> Bogotá tiene hoy 130 carros por cada mil habitante mientras que en las ciudades estadounidenses esta cifra es de 650 y en las europeas de 469.

<sup>30</sup> Esto hace que la potencia de un motor que opere con gas natural pierda, en promedio, un 13% de potencia (de acuerdo con pruebas realizadas en el Banco de Pruebas de la Escuela de Ingeniería Mecánica de la UIS) lo cual obliga, además, a que se tenga que instalar un sistema de dosificación electrónico de gas natural con el fin de mantener una relación constante aire/combustible.

<sup>31</sup> Las realizadas por JICA del Japón en 1992.

<sup>32</sup> Gracias a una Política Equivocada del Gobierno Nacional que ahora piensan corregir acabando con los Subsidios tanto al combustible diesel como a la gasolina motor.

TABLA NUMERO 1  
Contaminación en Bogotá, D. C., en 1992  
(en Toneladas Métricas/ año)

|              | CO             | HC            | Nox          | Sox          |
|--------------|----------------|---------------|--------------|--------------|
| Automóviles  | 149.235        | 12.039        | 5.039        | 496          |
| Buses        | 100.545        | 5.781         | 2.644        | 475          |
| Camiones     | 38.651         | 2.025         | 1.567        | 298          |
| <b>Total</b> | <b>288.433</b> | <b>19.845</b> | <b>9.250</b> | <b>1.269</b> |

Más aún, un estudio posterior realizado por el DAMA y el PNUD en 1999 reportó los siguientes valores de emisiones registrados durante 1998 en la Capital de la República en toneladas métricas anuales para los diferentes tipos de vehículo de transporte público que conforman su parque automotor:

TABLA NUMERO 2  
Contaminación en Bogotá D.C., en 1998  
(en Toneladas Métricas/ año)

|        | Taxis     | Buses   | Busetas | Colectivos | Total     |
|--------|-----------|---------|---------|------------|-----------|
| NOx    | 10.829    | 5.707   | 4.502   | 556        | 21.594    |
| CH4    | 880       | 207     | 208     | 45         | 1.340     |
| NM VOC | 32.033    | 9.794   | 9.985   | 1.588      | 53.400    |
| CO     | 205.562   | 74.706  | 77.412  | 10.136     | 367.816   |
| N2O    | 25        | 10      | 7       | 2          | 44        |
| CO2    | 2.019.192 | 803.568 | 731.447 | 111.761    | 3.665.968 |

Lo cual daría un **Total de Emisiones Equivalente (TEE) de CO2 de 3.707.784 toneladas por año**<sup>33</sup> que bien vale la pena tratar de reducir a la brevedad posible.

Vale la pena anotar que en este último estudio se indica que *si todos los vehículos "grandes" (buses y busetas) existentes en Bogotá trabajarán con diesel la cantidad de emisiones equivalentes de CO2 sería de 3.796.931 toneladas anuales.*

Debo anotar que, de igual manera y en el mismo sentido la Escuela de Ingeniería Mecánica de la Universidad Industrial de Santander, a través de pruebas realizadas en sus Bancos de Pruebas<sup>34</sup>, encontraron que, cuando usaron gas natural en un motor a gasolina marca Renault de 2.000 C.C., las emisiones disminuyeron un 97% para el CO, un 89% para los HC y un 11% para el CO2 comparado con el uso de gasolina como combustible en el mismo motor.

Las cifras y hechos anteriormente citados sirven de base de sustentación o justificación respecto a la imperiosa necesidad de establecer una política que no sea retórica sino que, como se dice en el argot popular, disponga de "Dientes" para conjurar los problemas en mención y tratar de convertirlos (en la medida de lo posible) en realizaciones positivas para el país y, por ende, para sus habitantes.

Demás está señalar que frente a una situación similar, en el Brasil el Ayuntamiento de Sao Paulo decidió rebajar en un 25% el impuesto de rodamiento a quienes convirtieran sus vehículos a gas natural y, además, los premió con la posibilidad de circular libremente durante algunas horas del "pico y placa".

Ahora bien, si se realizan los cálculos respectivos resulta posible afirmar que cuando se lleve a cabo el programa aquí propuesto el consumo de GNV va a sustituir importaciones de gasolina motor que hoy realiza Ecopetrol<sup>35</sup> por el equivalente a US\$112,66 millones anuales con los naturales beneficios para la economía y la balanza comercial del país.

Todos estos hechos reales son los que nos han permitido proponer que se cree "**la Cuota para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Público Terrestre**" por el equivalente al 5% del margen de rentabilidad señalado por el Gobierno al distribuidor minorista de combustibles líquidos derivados del petróleo por cada galón de gasolina y combustible diesel<sup>36</sup>, cuota a través de la cual se recaudarían alrededor de \$ 28 mil millones anuales con los cuales es posible llegar a convertir, en promedio, 10 mil vehículos de transporte público por año<sup>37</sup> si se cofinancia o subsidia un máximo del 50% del valor de la conversión, tal y como se propone en el proyecto de ley.

Debe tenerse en cuenta que los \$28 mil millones antes citados equivalen a *tres como seis (3,6) veces menos que lo que Ecopetrol esta pagando hoy (como subsidio) por los 22 mil barriles diarios de gasolina que tiene que*

*importar (adquirida a un precio promedio de US\$0,86/galón debiendo venderla a US\$ 0,56/galón<sup>38</sup>) lo cual quiere decir que tan pronto como se haya realizado la conversión a gas de unos 30 mil vehículos el país estaría Compensando Totalmente el valor pagado anualmente por la cuota parafiscal propuesta con el subsidio dejado de pagar por concepto de la gasolina importada sustituida con su conversión a GNV.*

A título meramente informativo cabe anotar que los \$11,26 de recargo por galón para el caso de la gasolina motor corriente equivalen a un precario 0,33% del precio máximo de venta de este combustible incluida la sobretasa en agosto de 2002, debiendo tener en cuenta que el aumento de dicho precio generado por el incremento de un 5% a la sobretasa nacional de la gasolina<sup>39</sup> propuesto por el Gobierno Nacional equivale a \$136,96 por galón (**12,16 veces más**) siendo naturalmente mucho más cuantiosos y diversos los beneficios a conseguir en el caso de la cuota parafiscal propuesta.

A manera de explicación para el lector debemos anotar que para realizar las proyecciones respecto a la duración del Fondo y del recaudo antes citadas hemos tomado como base las siguientes cifras que aparecen consignadas en un estudio realizado por el DAMA y el PNUD sobre el tema en 1999 (exceptuando el valor de los "kits") así, debiendo tener en cuenta que para el caso que nos ocupa es necesario proceder a multiplicar las cifras de demanda aproximadamente por dos (2):

#### Valor de los "Kits" de conversión<sup>40</sup>:

|                       |           |
|-----------------------|-----------|
| Taxi (inyección)      | US\$1.200 |
| Bus (carburador)      | US\$3.500 |
| Buseta (carburador)   | US\$2.900 |
| Colectivo (inyección) | US\$1.800 |

#### Tanqueo promedio por vehículo:

|           |             |
|-----------|-------------|
| Taxi      | 16 Mt3/día  |
| Bus       | 120 Mt3/día |
| Buseta    | 85 Mt3/día  |
| Colectivo | 25 Mt3/día  |

Operando 25 días al mes equivalentes a 300 días por año.

#### Vehículos a convertir = 51.868, así:

|            |        |
|------------|--------|
| Taxis      | 38.821 |
| Buses      | 5.591  |
| Busetas    | 4.816  |
| Colectivos | 2.640  |

#### Cantidad de islas requeridas = 149

Con base en un tope de venta por estación de 300.000 Mt<sup>3</sup> mensuales y una inversión por isla de US\$400.000 (sin lote).

#### Talleres de conversión necesarios = 33

Con una inversión de US\$25.000 por taller esperándose los siguientes rendimientos progresivos en estas instalaciones:

<sup>33</sup> Utilizando para ello la siguiente fórmula: TEE = 21 x CH4 + 310 x NO2 + CO2.

<sup>34</sup> Véase páginas 15 a 19 de la Revista Gas Vehicular Año 2 N° 5 de mayo-junio de 2001.

<sup>35</sup> Con enormes costos para esta empresa estatal al tener que subsidiar estas importaciones debiendo tener en cuenta que generalmente esta gasolina tiene un índice octano de alrededor de 100 mientras que la colombiana es de 85 a 90 octanos y el gas natural posee un índice de 130 octanos lo cual permite que un vehículo con motor de gas rinda un 5% más de kilometraje que uno con motor a gasolina.

<sup>36</sup> Equivalente a \$11,26/galón para el caso de la gasolina motor (\$225,27 x 5%) y a \$9,53/galón para el caso del ACPM ó combustible diesel (\$190,58 x 5%), de acuerdo con las Resoluciones de Minminas 180787 y 180788 de julio 31 de 2002 de julio 31 de 2002 respectivamente.

<sup>37</sup> Razón por la cual se propone que el Fondo y la cuota parafiscal propuestos tengan una duración de 10 años.

<sup>38</sup> Equivalente a \$1.473,74 por galón que ECOPETROL percibe como "INGRESO AL PRODUCTOR", de acuerdo con lo establecido por la Resolución No 180787 de julio 31 de 2002 del Ministerio de Minas y Energía.

<sup>39</sup> Véase a propósito el artículo 50 del Proyecto de Ley de Reforma Tributaria presentado a la consideración del Congreso el pasado 19 de Septiembre.

<sup>40</sup> Valores promedio tomados de la página 11 de la Revista Gas Vehicular Año 1 No 3 del Cuarto Trimestre del 2000.

|                    | <u>1er año</u> | <u>2º y 3er año</u> | <u>4º en adelante</u> |
|--------------------|----------------|---------------------|-----------------------|
| Taxis y Colectivos | 2 diarios      | 3 diarios           | 5 diarios             |
| Buses y Busetas    | 0,5 diarios    | 0,75 diarios        | 1 diario              |

Dando como resultado **una inversión a realizar en sistemas de conversión, estaciones de servicio y talleres equivalente a US\$150.190.710** de los cuales US\$87.358.200 (un 58%) corresponden a los KITS de conversión, objeto principal del Proyecto de Ley debiendo anotar que con ello se estaría cubriendo aproximadamente la mitad del mercado potencial antes citado a nivel país requiriéndose, por tanto, de alrededor de \$455 mil millones<sup>41</sup> (a una tasa de \$2.600 por dólar) para poder alcanzar la meta aquí propuesta durante los 10 años de duración del programa, del Fondo y de vigencia de la cuota parafiscal aquí propuesta.

Por las razones anteriores, no cabe duda que una iniciativa como la que se está proponiendo tendrá efectos muy favorables sobre la economía del país.

A manera de simple acotación final es necesario advertir que la Corte Constitucional en Sentencia C- 040 de febrero 11 de 1993 reiteró que **“las tasas parafiscales, a pesar de su naturaleza EXTRAPRESUPUESTARIA, pueden ser incorporadas a los presupuestos. Sin embargo, para no desvirtuar esa naturaleza, tal incorporación sólo puede operar para efectos de su administración, pero no en cuanto a su origen y destinación”**, agregando la Corte que **“como se ve, las contribuciones parafiscales tienen determinadas características que las hacen ciertamente diferentes a otros tipos de gravámenes y en especial a los impuestos”**, con lo cual este tipo de contribuciones hacen parte de las que pueden tener una destinación específica.

Por último, en el texto del proyecto de ley se consigna todo lo que tiene que ver con el sistema de recaudo de la nueva cuota parafiscal y la forma de administrar<sup>42</sup>, vigilar y controlar el Fondo de Conversión a GNV para el Transporte Público Terrestre, si esta iniciativa se convierte en Ley de la República.

Atentamente,

*Julio Alberto Manzur Abdala,*  
Senador de la República.

CAMARA DE REPRESENTANTES  
SECRETARIA GENERAL

El día 16 de octubre del año 2002 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 104, con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Senador *Julio Alberto Manzur Abdala*.

El Secretario General

*Angelino Lizcano Rivera.*

\*\*\*

**PROYECTO DE LEY NUMERO 105 DE 2002 CAMARA**

*por la cual se autoriza a la Asamblea Departamental del Magdalena para que ordene la emisión de la “Estampilla de Fomento Turístico” y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia  
DECRETA:

Artículo 1°. Autorizar a la Asamblea Departamental del Magdalena para que ordene la emisión de la Estampilla de Fomento Turístico, cuyo producido entrará a formar parte del patrimonio del Fondo Mixto de Promoción Turística de Santa Marta y del Magdalena.

Artículo 2°. Autorizar a la Asamblea Departamental del Magdalena para que determine las características, tarifas y todos los demás asuntos referentes al uso obligatorio de la estampilla en todas las actividades y operaciones que deban realizar en el departamento y sus municipios.

Parágrafo 1°. La Asamblea Departamental del Magdalena podrá autorizar la sustitución de las estampillas físicas por otro medio, método o sistema de recaudo del gravamen sobre el acto o hecho sujeto a estampilla que permita cumplir con seguridad y eficacia el objeto de lo dispuesto en la presente ley.

Artículo 3°. La obligación de adherir y anular la estampilla a que se refiere esta ley, queda a cargo de los funcionarios departamentales y municipales que intervengan en los actos.

Artículo 4°. El recaudo obtenido por el uso de la estampilla se destinará a inversiones y promociones turísticas, de conformidad con los planes sectoriales de turismo del nivel nacional, departamental, distrital o municipal y en ningún caso financiarán gastos ordinarios de funcionamiento.

Artículo 5°. La Totalidad del producido de la estampilla a que se refiere esta ley, será distribuido así:

1. El noventa por ciento (90%) para el Fondo Mixto de Promoción Turística de Santa Marta y el Magdalena.

2. El nueve por ciento (9%) para los municipios recaudadores, que serán invertido en el fomento de las actividades turísticas de acuerdo a la política de competitividad, promoción y mercadeo del Fondo Mixto de Promoción Turística de Santa Marta y del Magdalena y de la Dirección Nacional de Turismo.

3. El Uno por ciento (1%) restante, engrosará a una cuenta especial de tesorería del Fondo Mixto de Promoción Turística de Santa Marta y del Magdalena, y será destinado a cubrir los gastos de la emisión de la estampilla a que se refiere la presente ley.

Artículo 6°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deja sin efecto todas las disposiciones que le sean contrarias.

*Joaquín José Vives Pérez,*  
Representante a la Cámara.

**EXPOSICION DE MOTIVOS**

Por sus connotaciones económicas y sociológicas, las actividades turísticas han adquirido un significativo papel dentro del desarrollo de las naciones. Se concibe al turismo no solo como jalonador de otros renglones de la economía, sino como aspecto fundamental en el bienestar del ser humano y como actividad que debe ser sustentable en los entornos donde se presenta.

De acuerdo con la visión de la política de competitividad, mercadeo y promoción turística, para el año 2020 Colombia habrá posicionado la actividad turística como una de las de mayor importancia para el desarrollo económico del país; por consiguiente, será un país que habrá fortalecido la competitividad de sus productos y destino en un trabajo que permitirá una relación armónica nación-región, donde los sectores públicos nacional y local jugarán un papel determinante en la generación de condiciones óptimas para el desempeño empresarial.

En orden de ideas, Colombia habrá consolidado siete productos básicos que recogerá toda su oferta turística nacional: Esos productos son Sol y Playa; Historia y Cultura; Agroturismo, Ecoturismo; Deportes y Aventura; Ferias y Fiestas; y, Ciudades Capitales.

Las regiones se habrán especializado en ofertas diferenciadas y los municipios se habrán comprometido en programas de mejoramiento en diferentes frentes teniendo como objetivo la competitividad de sus productos turísticos. Es así como se habrán consolidado ofertas como termalismo, crucerismo, parques temáticos y turismo náutico.

Existirá un trabajo mancomunado entre el sector público y privado y los diferentes prestadores de servicios turísticos que se identificarán como parte de una cadena de valor amplia, en la que su aporte es definitivo para la competitividad del producto y del destino. En ese sentido, estarán comprometidos con la calidad y la diferenciación del producto.

Tradicionalmente la política de promoción y mercadeo en Colombia ha estado enfocada hacia el turismo receptivo, sin desconocer que la Corporación Nacional de Turismo adelantó algunas campañas dirigidas al turismo doméstico, como fueron “Colombia, para amarla hay que andarla”, “Enamorándose de su Colombia” y “Colombia tu nuevo destino”, entre otras. En el Campo del Turismo receptivo, la Corporación Nacional de Turismo diseñó la campaña “Colombia, el País Continente”.

Las acciones promocionales, tanto nacionales como internacionales, han carecido de suficiente soporte de investigación de mercados. Tampoco ha existido una labor persistente y de largo plazo en la definición de productos y en la mejora de la competitividad de los destinos.

De acuerdo con la política turística, la competitividad se impulsará a través de acuerdos regionales de competitividad, en virtud de los cuales, la Nación-representada por el Ministerio de Comercio y los Diferentes Ministerios o Instituciones del orden nacional, la región – representada por los departamentos y/o diferentes instituciones del orden regional- y las localidades – representada por los municipios y las diferente instituciones municipales – y los

<sup>41</sup> A razón de \$45,5 mil millones anuales de los cuales, no menos de \$22,75 mil millones deberán ser aportados por el Fondo propuesto.

<sup>42</sup> Incluyendo en esta actividad la que correspondería a la Junta Directiva del Fondo y al Consejo Superior del Transporte, como entidad cúpula supragremial y órgano de concertación entre el gremio transportador y el sector público.

empresarios, identifican una visión del producto en el que los diferentes actores consideran que la región posee una ventaja comparativa importante y los obstáculos que existen para alcanzar esa visión, es decir, para consolidar ese producto, las acciones que habría que adelantar para superar esos obstáculos y las entidades que tendrían que comprometerse para la solución de cada uno de los problemas.

Todas estas acciones necesitan de recursos que permitan la infraestructura y promoción suficiente para hacer realidad este futuro. Ante la incuestionable crisis de las rentas nacionales es claro que en el futuro inmediato los recursos nacionales no podrán contribuir suficientemente para estos propósitos, motivo por el cual se busca en los niveles regionales y locales un complemento. No obstante, el panorama en estos niveles tampoco es el mejor. El Departamento del Magdalena, dotado a lo largo y ancho de condiciones naturales para ser pionero del desarrollo turístico esta intervenido financieramente por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público en los términos de la Ley 550 de 1999, y la gran mayoría de los municipios acusan déficit fiscal severo.

La promoción y explotación turística de El Sol y la Playa, la Ecología, de la Cultura y la Historia, La Aventura, el Turismo Deportivo (Buceo, Pesca, Sky, etc), los Congresos y Convenciones, la llegada del cruceros, de los 200 asentamientos prehispánicos, entre ellos la Ciudad Perdida, de la Sierra Nevada, de su extraordinaria variedad de flora y fauna en todos los pisos térmicos existentes, requieren de nuevos recursos, de un esfuerzo regional para desarrollar nuestras ventajas comparativas.

Es por esto que se ha pensado en una nueva contribución, que para que no haga parte de la tradicional ineficacia del gasto público colombiano, para que se traduzca en desarrollo y no en burocrático gasto improductivo, se destinará solo para promoción e inversión y en ningún caso a financiar costos de funcionamiento del Estado.

Es de anotar que esta iniciativa se encuadra dentro de la Constitución, en cuanto esta señala como función del Congreso, artículo 150, numeral 5, conferir atribuciones especiales a las asambleas departamentales, y a su vez, son funciones de estas, artículo 300 de la misma carta, Decretar, de conformidad con la Ley, los tributos y contribuciones necesarios para el cumplimiento de las funciones departamentales, entre las que está, en el numeral tercero del mismo artículo, el turismo.

Esperamos, que esta autorización, que ya existe para otros departamentos, sea igualmente concedida para el Magdalena, que cuenta con las mejores condiciones naturales para liderar el desarrollo turístico del país.

Cordialmente,

*Joaquín José Vives Pérez,*  
Representante a la Cámara.

CAMARA DE REPRESENTANTES  
SECRETARIA GENERAL

El día 16 de octubre del año 2002 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 105, con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante *Joaquín José Vives Pérez,*

El Secretario General,

*Angelino Lizcano Rivera.*

\*\*\*

### PROYECTO DE LEY NUMERO 106 DE 2002 CAMARA

*por medio de la cual se modifican los artículos 255 y 256 de la Ley 5ª de 1992 (Informe sobre viajes al Exterior).*

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1º. El artículo 255 de la Ley de 1992 quedará así:

Artículo 255. Todas las misiones al exterior, que en ejercicio de funciones públicas y con cargo al Tesoro Público se deban realizar, deben ser previamente informadas al Congreso de la República, indicando el destino, duración, objeto, nombre de los comisionados, origen y cuantía de los recursos a utilizar. Cualquier modificación o cancelación de las misiones debe igualmente ser informada.

El informe debe pasarse con por lo menos 7 días de anticipación a la fecha del viaje, término dentro del cual el Congreso podrá objetarlo. No obstante, cuando se trate de viajes urgentes del Presidente de la República, de los Ministros del Despacho, El Fiscal General de la Nación, El Procurador General de la Nación, El Contralor General de la República, El Defensor del

Pueblo o los Presidentes de La Corte Constitucional, El Consejo de Estado, La Corte Suprema de Justicia y El Consejo Superior de la Judicatura, el informe se presentará tan pronto sea posible, antes, durante o después del viaje. No obstante, serán responsables, política y disciplinariamente por el mal uso de la calificación de urgencia.

El deber de informar estará a cargo de mismo funcionario que autorice la misión, al igual que del funcionario que saldrá en misión. El incumplimiento de este deber será considerado como falta gravísima.

Artículo 2º. El artículo 256 de la Ley 5ª de 1992 quedará así:

Artículo 256. Los informes serán presentados a las Comisiones Segundas Constitucional Permanente de cada Cámara. En cada una de ellas se designará un ponente, que en el improrrogable plazo de 72 horas presentará un informe sobre la conveniencia del viaje. Si el informe que apruebe la comisión objeta el viaje, este se cancelará, aunque los interesados podrán apelarlo a la plenaria de la respectiva Cámara. El viaje solo se realizará si la Plenaria lo autoriza.

En caso que el Congreso no estuviese reunido, esta función será ejercida por la Mesa Directiva del Congreso.

Solo si la Comisión o la Mesa Directa, según el caso, objeta el viaje, este se cancelará. En cualquier otro evento el viaje se podrá realizar.

Las Comisiones Segunda Constitucional Permanente de cada Cámara llevarán un registro estadístico sobre todos los viajes.

*Joaquín José Vives Pérez, Jesús Ignacio García Valencia, Clara Pinillos Abozaglo, Zamir Silva Amín,* Representantes a la Cámara.

### EXPOSICION DE MOTIVOS

Las normas que se pretenden reformar consagran el deber de las entidades públicas de informar, al inicio de cada período ordinario de sesiones del Congreso, sobre las misiones al exterior que se hayan realizado, indicando el destino, duración, objeto, nombre de los comisionados, origen y cuantía de los recursos a utilizar. Lamentablemente en muy pocas ocasiones este deber se cumple.

Hoy cuando el país acusa una gran crisis fiscal, no existe información consolidada sobre los viajes al exterior de sus funcionarios que permita conocer cuánto gastamos en ese ítem y que tan conveniente para el país han sido esos viajes. Por esa razón hemos creído conveniente que el Congreso de la República, máxima expresión de la democracia, y que desde hace más de dos años viene dando ejemplo de austeridad nacional en esta materia, deba conocer con anticipación la realización de cada viaje.

Este mecanismo permitirá consolidar la información nacional sobre cuánto gastamos en misiones al exterior e igual que establecerá la posibilidad de impedir viajes injustificados, hoy sin control alguno, convertidos olímpicamente en turismo oficial en épocas de crisis.

Son por demás muchas las entidades que constantemente ordenan misiones al exterior sin que dichos gastos pasen por el control de la opinión pública: Superintendencias como la de Servicios Públicos, Coldeportes y un gran número de entidades descentralizadas y territoriales contribuyen a incrementar nuestro déficit sin que se advierta. Igualmente, no pocos Alcaldes, Gobernadores, Diputados y Concejales han incurrido en conductas similares. La propuesta de este proyecto busca por demás que los gastos de misiones al exterior se hagan visibles ante la opinión colombiana.

Establece el proyecto que sean las Comisiones Segundas de Senado y Cámara, especializadas en relaciones exteriores, las que hagan el examen inicial de la conveniencia de la misión al exterior. Creemos que por su especialidad, nadie mejor que ellas para determinar si una misión o un gasto de esta naturaleza debe realizarse. Solo en caso que una de ellas objete el viaje, la respectiva plenaria, si la decisión es apelada por el interesado, podrá referirse al tema. En este evento el viaje no podrá realizarse a menos que lo autorice la plenaria. No obstante, si por cualquier razón la Comisión no se pronuncia antes de la misión, esta podrá realizarse.

No pretende el proyecto hacer imposible ni inflexible el cumplimiento de misiones al exterior. Por esa razón, cuando se trate de altos funcionarios, que por razones de urgencia deban salir en misión oficial del país, podrán hacerlo sin sujeción al informe previo, pero manteniendo en todo caso el deber de presentar el informe en tanto sea posible y asumiendo la responsabilidad política y disciplinaria por la calificación de Urgencia de la misión.

Creemos que con este proyecto ponemos fin a un desangre silencioso de recursos públicos, contribuimos a construir relaciones internacionales efi-

cientes y hacemos visible una actividad trascendente dentro de un mundo globalizado, pero de la que en ocasiones se abusa en el sector público.

*Joaquín José Vives Pérez, Jesús Ignacio García Valencia, Clara Pinillos Abozaglo, Zamir Silva Amín*, Representantes a la Cámara.

#### CAMARA DE REPRESENTANTES

##### SECRETARIA GENERAL

El día 16 de octubre del año 2002 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 106, con su correspondiente exposición de motivos, por el honorables Representantes *Joaquín José Vives Pérez, Jesús Ignacio García Valencia, Clara Pinillos Abozaglo, Zamir Silva Amín*.

El Secretario General,

*Angelino Lizcano Rivera.*

\* \* \*

### PROYECTO DE LEY NUMERO 108 DE 2002 CAMARA

*por la cual se regulan los planes de vivienda de interés social, la aplicación de los subsidios de vivienda de interés social y se dictan otras disposiciones.*

#### TITULO I

##### DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1°. La presente ley regula los planes de vivienda de interés social y la aplicación de los Subsidios Familiares de Vivienda de Interés Social, SFV, los procesos para la asignación de los mismos que efectúen todas las personas naturales o jurídicas, de carácter oficial o privado, con o sin ánimo de lucro, con recursos públicos, parafiscales o privados, a cualquier título.

Cuando los recursos de subsidios provengan en todo o en parte del presupuesto nacional, las entidades otorgantes de ellos, independientemente de su naturaleza jurídica, deberán sujetarse a lo dispuesto en la presente ley.

Artículo 2°. *Noción de Subsidio Familiar de Vivienda, SFV*. El SFV es un aporte estatal en dinero, en crédito subsidiado o en especie que se otorga por una sola vez al beneficiario del mismo sin cargo de restitución, o restituible si es crédito subsidiado o si se presentan las causales de restitución y/o reintegro que se señalan adelante.

El subsidio constituye un complemento del ahorro del beneficiario para facilitarle la adquisición, construcción o mejoramiento de una solución de vivienda de interés social. El aporte en especie puede estar representado en lotes de terreno de propiedad de entidades públicas nacionales.

Artículo 3°. *Soluciones de vivienda a las que puede aplicarse el SFV*. Los hogares a los que les asignen Subsidios Familiares de Vivienda deberán destinarlos para la construcción o adquisición de soluciones de vivienda cuyo precio no supere los setenta (70) salarios mínimos legales mensuales (smlm).

Parágrafo 1°. Para la adquisición de viviendas de interés social cuyo precio esté fijado entre más de 70 y hasta ciento treinta y cinco (135) Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes, se establece el crédito subsidiado de que trata el Título VII de esta ley.

Artículo 4°. Los subsidios y créditos subsidiados estarán dirigidos a los hogares cuyos ingresos mensuales no superen los cuatro (4) Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes.

#### TITULO II

##### DE LOS PLANES DE VIVIENDA

Artículo 5°. Se entiende como Plan de Vivienda de Interés Social un conjunto de cinco (5) o más soluciones de vivienda, que conforman uno o varios proyectos, cumpliendo los requisitos mínimos determinados por el Gobierno Nacional y por las entidades territoriales correspondientes.

Estos planes podrán incluir acciones urbanísticas y/o constructivas de soluciones de vivienda que se encuentren dentro de los parámetros de precios expresados en esta ley en salarios mínimos legales mensuales.

Tanto en las áreas urbanas como en las rurales, pueden corresponder a postulaciones de proyectos colectivos o individuales, nucleados o dispersos y ser objeto de una o varias licencias de construcción.

Artículo 6°. Los planes de vivienda correspondientes a proyectos de postulaciones colectivas en sitio propio pueden comprender desde la adquisición del terreno para su posterior adecuación mediante obras de urbanismo, hasta la construcción de las soluciones de vivienda de sus afiliados.

Artículo 7°. El tercer inciso del artículo 62 de la Ley 9ª de 1989 quedará así:

Cuando una Junta Comunitaria de Vivienda u OPV, incluya dentro de su objeto la adquisición del lote para la construcción de su vivienda, antes de proceder a comprometer o formalizar su compra deberá obtener un concepto favorable de la respectiva Oficina de Planeación Municipal o su equivalente, donde conste la ubicación del terreno dentro del uso de suelos del municipio, con indicación de si es susceptible de urbanizarse, que no se encuentra en zona de riesgo, o de estar afectado por obras futuras.

Esta certificación será expedida en el termino improrrogable de ocho (8) días siguientes a la petición y deberá protocolizarse en la escritura pública de adquisición del terreno.

Parágrafo. La certificación anterior no constituye permiso de urbanismo ni concepto favorable para el proyecto, el que deberá reunir los requisitos que el POT del respectivo municipio disponga.

Artículo 8°. El precio del lote y demás condiciones de la negociación deberá ser debatido y aprobada por la Asamblea General de la Junta Comunitaria de Vivienda, por la mayoría que determina la Ley para reformas estatutarias en este tipo de organizaciones. De esta situación se elaborará un acta con los requisitos estatutarios.

El Notario no podrá autorizar la escritura de venta ni la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos tomará nota de la transferencia si no se ha protocolizado el acta de aprobación de la negociación.

Conforme se establece en esta ley, los aportes para esta compra estarán depositados a título de fiducia en administración, cuenta de ahorros o cualquier otra modalidad de vinculación financiera, en una entidad financiera sometida a la vigilancia estatal previamente escogida por la comunidad y a órdenes de la Junta en las condiciones que establezcan los afiliados al proyecto de vivienda.

Artículo 9°. El inciso cuarto del artículo 62 de la Ley 9ª de 1989 quedará así:

Ninguna organización comunitaria, ni junta de vivienda podrá captar directamente los recursos económicos y financieros del proyecto a desarrollar, incluyendo los aportes para compra de terrenos, sin perjuicio de recaudar directamente las cuotas de afiliación y/o sostenimiento de la misma organización.

Artículo 10. Cuando una organización comunitaria desarrolle un proyecto, pactará con cualquier entidad del sector financiero que se encuentre sometida a la vigilancia de la Superintendencia Bancaria o la Superintendencia de Economía Solidaria, una modalidad de cuenta de ahorro programado, de depósito fiduciario o cualquier otra modalidad que determine el reglamento que para tal fin expida el Gobierno Nacional, para que sea cada uno de los afiliados o asociados al proyecto quienes realicen los depósitos ante esos organismos.

El reglamento que expida el Gobierno Nacional determinará el porcentaje máximo de comisión que podrá cobrar el sector financiero por el encargo fiduciario para captar recursos para proyectos de construcción de vivienda de interés social, el rendimiento mínimo que deba producir el depósito individual o colectivo que se genere por la captación de los recursos y las garantías que se deberán brindar a las organizaciones comunitarias y a sus afiliados individualmente para la protección de los recursos que se entreguen en custodia o manejo.

Artículo 11. En todo proyecto los afiliados, individualmente o en grupo, tendrán derecho a la inspección de la totalidad de documentos que integren el proyecto, tanto los que se encuentren en poder de las personas jurídicas que postulan o que operan el proyecto, como a los que determinen la adjudicación de subsidios y/o aplicación de los recursos.

Artículo 12. En los municipios donde las Cajas de Compensación Familiar no desarrollen sus propios planes de vivienda ni les hayan dado elegibilidad a proyectos de constructores privados, los afiliados a las Cajas de Compensación, sin que deban estar afiliados a una misma Caja de Compensación, podrán inscribirse en proyectos comunitarios y el valor de los S.F.V. será entregado a la respectiva organización de vivienda en la misma oportunidad y condiciones establecidas para el resto de la comunidad, en los términos de esta ley.

#### TITULO III

##### DE LA ELEGIBILIDAD

Artículo 13. Elegibilidad es la verificación de ser un proyecto viable jurídica, técnica y financieramente con el objeto de poder ser apoyado

mediante subsidios y créditos subsidiados, en los términos de los Decretos 2620 de 2000 y 1585 de 2001. Dicha verificación se hará por los entes que determine el Gobierno Nacional y estará sujeta al reglamento que expida el mismo.

Parágrafo. La elegibilidad de un proyecto por cualquier ente autorizado para ello, hará el proyecto elegible ante cualquier organismo que otorgue subsidio y/o crédito subsidiado, sin requisito adicional alguno.

Artículo 14. Cuando los oferentes de proyectos de Vivienda de Interés Social urbano o rural sean Organizaciones Populares de Vivienda, OPV, con financiación solidaria y sistemas de autogestión o participación comunitaria, deberán llenar los siguientes requisitos a efecto de obtener la elegibilidad de los mismos:

a) Estar legalmente constituidas y que su objeto sea desarrollar y/o promocionar Proyectos de Vivienda de Interés Social;

b) Acreditar que su Representante Legal, el Asesor o el Director Técnico del proyecto tiene una experiencia mínima de cinco (5) años como constructor y/o gestor y promotor de proyectos de vivienda;

c) Garantizar de la manera como el Gobierno lo reglamente, la correcta utilización de los subsidios que le sean asignados;

d) Demostrar que la financiación del proyecto que promueven se hace a través de economía solidaria o que su ejecución se realiza por sistemas de autogestión o participación comunitaria;

e) Someterse a interventoría externa con arreglo a lo establecido al respecto en la ley.

Parágrafo. Se entiende por financiación solidaria aquella en la cual los afiliados participan directamente mediante aportes en dinero o trabajo comunitario, o en las dos modalidades.

Se entiende por sistema de autogestión o participación comunitaria la que permite dentro del desarrollo del proyecto la participación de los afiliados administrativa, técnica y financieramente. Esta puede ser por autoconstrucción o por administración delegada.

#### TITULO IV

##### DEL OTORGAMIENTO DE SUBSIDIOS

Artículo 15. El proceso de otorgamiento de subsidios comprende:

- a) Postulación;
- b) Calificación;
- c) Asignación;
- d) Entrega del subsidio.

Artículo 16. La postulación es la solicitud individual o colectiva que se hace a un ente otorgante de subsidios para su asignación.

Artículo 17. La calificación es la evaluación de los factores y variables que determine el Gobierno nacional para que cada hogar postulante pueda ser beneficiario de SFV. La calificación la hará la entidad que para tal efecto determine el Gobierno Nacional.

Artículo 18. La Asignación es el otorgamiento que se hace de subsidios, que comprende asignación global y asignación individual.

La entidad encargada de calificar las postulaciones a los SFV, únicamente podrá hacer su asignación de manera global, por Departamentos y/o por Municipios, publicando la cantidad o número de subsidios que les han sido asignados a cada uno de ellos, sin entrar a determinar de manera particular los nombres de hogares beneficiarios.

Artículo 19. La asignación individual comprende la identificación del hogar beneficiario del subsidio. Teniendo en cuenta las excepciones contempladas en esta ley, la asignación individual, en cada una de las cabeceras municipales acreedoras de los subsidios, deberá hacerse mediante el mecanismo de sorteo público entre los posibles beneficiarios que hagan parte de listados que envíen las instituciones calificadoras, los cuales deben incluir cuando menos un número igual al doble de los subsidios que se van a asignar, o cuando ello no sea posible, la totalidad de los postulantes al mismo.

Atendiendo a la categoría del municipio y a su esquema de organización por Alcaldías Menores o Comunas, el Gobierno reglamentará lo concerniente a estos sorteos públicos y a la metodología que se debe observar a efecto de garantizar plenamente la participación ciudadana en los mismos.

Parágrafo 1°. Los recursos que el Gobierno Nacional quiera destinar para la asignación de SFV, a proyectos de vivienda que estimulen o premien el

esfuerzo municipal en las políticas de desarrollo de la VIS, o que correspondan a lineamientos de política sectorial del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, deberán observar todos los procedimientos establecidos en esta ley.

Parágrafo 2°. Para la asignación que las Cajas de Compensación Familiar hagan de los subsidios a sus afiliados, se seguirá utilizando el procedimiento que actualmente cada entidad ha venido aplicando sin que se requiera sorteo público.

Artículo 20. Cuando se trate de una postulación colectiva para ser beneficiarios de SFV, la asignación se hará directamente por la entidad otorgante de subsidios.

Artículo 21. Sin perjuicio de la concurrencia entre los entes territoriales de que trata el artículo 24 de la Ley 3ª de 1991 para la financiación de programas de VIS, un plan o proyecto puede recibir varios subsidios para los hogares o el hogar que lo conforman, y en ella también pueden participar personas naturales y otras entidades privadas y/o públicas del orden nacional como aportantes.

Artículo 22. Sin perjuicio de las demás que determine el Gobierno Nacional, inclúyanse dentro de los criterios para la calificación de los aspirantes a la asignación de SFV, la ponderación de las siguientes variables:

– Hogares cuyo jefe de hogar sea una persona con discapacidad que corresponda al 50% o más de su capacidad laboral, debidamente demostrada.

– Hogares en los que un miembro sea Soldado regular.

– Hogares de soldados profesionales o su equivalente, no afiliados a la Caja Promotora de Vivienda Militar.

Artículo 23. La entrega del Subsidio la realizará la entidad otorgante al proyecto declarado elegible según los mecanismos consagrados en esta ley y según lo determine el reglamento. Si la entrega es en especie se hará directamente al beneficiario por los Fondos de Vivienda.

#### TITULO V

##### DE LA RESTITUCION DEL SUBSIDIO

Artículo 24. La aplicación de un subsidio es la utilización de manera integral y definitiva de este recurso estatal, conforme los requisitos bajo los que fue concedido.

En este sentido el Estado no pierde su derecho a reclamar el cumplimiento de su aplicación, tanto al receptor del subsidio, como al beneficiario del mismo y las personas que habitan una solución de VIS en cuya construcción se haya operado el otorgamiento de un subsidio.

Para efectos de verificar la aplicación integral del subsidio, cualquier persona directamente o las veedurías ciudadanas, podrán utilizar los mecanismos legales que establece este Título, de manera que le permitan al Estado reclamar su derecho.

Artículo 25. La falta de aplicación de un subsidio otorgado, habiéndose recibido, configura el delito de peculado por extensión.

Artículo 26. En concordancia con el Artículo 8° de la Ley 03 de 1991, la entidad otorgante tendrá derecho a que se le restituya el subsidio otorgado cuando se compruebe que el beneficiario no habita el inmueble o lo ha arrendado o entregado a terceros sin que medie fuerza mayor debidamente certificada, o cuando se compruebe la falsedad en los datos suministrados para el otorgamiento del mismo.

Para tal efecto, es competencia del correspondiente Inspector de Policía, de oficio o a petición del representante legal del respectivo Fondo de Vivienda de Interés Social o de cualquier persona, adelantar el procedimiento que permita verificar y determinar el incumplimiento, garantizando el derecho de defensa del beneficiario del subsidio, salvo por la falsedad, cuya investigación corresponde a la justicia penal.

Una vez determinado el incumplimiento, el Inspector de Policía proferirá una constancia de los hechos constitutivos de incumplimiento, con destino a la entidad otorgante del subsidio.

Artículo 27. La entidad otorgante proferirá la resolución donde se establezca la identificación del beneficiario, de la solución de vivienda y/o el valor del SFV a restituir, calculado sobre el valor otorgado o su equivalente si se otorgó en especie, más su actualización mediante el cálculo que determine el reglamento.

En firme la resolución, prestará mérito ejecutivo y deberá iniciarse el proceso tendiente al recaudo del subsidio o a la restitución del inmueble. Para

el procedimiento aquí previsto se dará aplicación a lo dispuesto en el Código Contencioso Administrativo.

En los casos en los que los subsidios a restituir sean soluciones de vivienda, se procederá a ordenar su desalojo por parte de quienes las ocupen, bajo el procedimiento descrito para la entrega de inmuebles en el Código de Procedimiento Civil. La titularidad de la acción de restitución y entrega aquí prevista, corresponde a los Fondos de Vivienda de Interés Social Municipal.

Artículo 28. La restitución del valor del SFV o de la solución de vivienda se entiende hecha a favor del Estado con su ingreso, conforme a esta ley, al patrimonio del respectivo Fondo de Vivienda de Interés Social.

Dentro de los siguientes treinta (30) días a su ingreso al patrimonio del Fondo de Vivienda de Interés Social, el mismo Fondo deberá proceder a su reasignación mediante el sorteo público que establece esta Ley, teniendo en cuenta la lista de aspirantes al SFV, que debe ser entregada por la entidad encargada de elaborarla.

Parágrafo 1°. El valor del ahorro programado que haya acreditado el hogar incumplido se tomará como parte de la indemnización que se debe al Estado.

Artículo 29. Inclúyase en la definición o noción de hogar y por consiguiente serán objeto de la asignación de SFV, las Residencias Comunitarias y las Escuelas de Trabajo Protegido, reconocidos con ese carácter por una entidad estatal de asistencia social, siempre que el objetivo de estas sea la atención y rehabilitación de personas mayores con discapacidad severa y/o atender sus necesidades habitacionales cuando son carentes de familia, o que aun teniendo, adolezcan de problemas de integración.

Parágrafo. Estos subsidios podrán ser asignados como parte de cofinanciación de proyectos que sean desarrollados por otras entidades públicas o privadas.

El Gobierno determinará el procedimiento a seguir para la restitución de estos subsidios en el evento de que la Residencia Comunitaria o Escuela de Trabajo Protegido deje de funcionar o de cumplir su objetivo.

Artículo 30. Se asignarán y entregarán preferencialmente y sin el requisito del sorteo público SFV, para los hogares cuyos jefes sean personas con discapacidad severa, que cumplan con los demás parámetros que para su asignación se establecen en esta ley.

Artículo 31. Para los hogares de los miembros de cuerpos de seguridad o de la Rama Judicial con incapacidad adquirida en combate, que corresponda al 50 % o más de su capacidad laboral, que no reciban ningún seguro de vida institucional, el Gobierno Nacional, por considerarlo un derecho adquirido, ordenará a la entidad otorgante la asignación de los SFV, sin el requisito de participar en los sorteos públicos aquí establecidos.

Artículo 32. La discapacidad severa o el porcentaje de disminución de la capacidad laboral de que trata este Título será acreditado por la entidad promotora de salud, de régimen subsidiado o contributivo, al que pertenezca la persona.

## TITULO VI

### DEL SISTEMA DE INFORMACION DEL SUBSIDIO

Artículo 33. Se establece como una obligación del Estado el seguimiento al desarrollo de los planes de Vivienda de Interés Social, VIS, que se ejecuten con recursos del presupuesto nacional o con aportes parafiscales.

Artículo 34. Con el objeto de llevar un adecuado control de los subsidios asignados por el Estado para los VIS, inclúyase como integrante del Sistema Nacional de Vivienda de Interés Social creado por el artículo 1° de la Ley 3ª de 1991, el Sistema de Información del Subsidio, SIS.

La operación del Sistema de Información del Subsidio estará a cargo de la entidad estatal que el Gobierno determine o delegue para el efecto.

Parágrafo 1°. El SIS, se regirá por lo dispuesto en los artículos 99 a 106 del Decreto 2620 de 2000 o las normas que lo reformen o reemplacen.

Parágrafo 2°. Es causal de mala conducta de los Servidores Públicos y los particulares que asignen subsidios en dinero o en especie, el no entregar o remitir la correspondiente información al Sistema de Información del Subsidio.

Parágrafo 3°. El Gobierno Nacional reglamentará lo pertinente a efecto de que las Cajas de Compensación Familiar y la Caja Promotora de Vivienda Militar también reporten su información al Sistema de Información del Subsidio.

Artículo 35. Los resultados de los procesos de postulación, calificación, asignación, entrega de los subsidios, elegibilidad de los proyectos y su auditoría o Interventoría, según sea el caso, referidos a los VIS y que se hagan con recursos del presupuesto nacional o de aportes parafiscales, sin excepción, serán remitidos al Sistema de Información del Subsidio por parte de las correspondientes entidades.

Artículo 36. Con el objeto de evitar la doble asignación de SFV, las ONG, nacionales o extranjeras que con sus propios recursos efectúan programas de saneamiento básico, mejoramiento de vivienda, construcción, compra de vivienda usada o nueva o entrega de materiales, etc. en el país, deberán registrar su actividad ante el SIS, y no harán entrega de la vivienda o solución de vivienda que hayan financiado, hasta tanto no presenten el respectivo Certificado de la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos en el que aparezca inscrito en el Folio de Matrícula Inmobiliaria el subsidio recibido y los nombres del hogar beneficiario.

Las Oficinas de Registro de Instrumentos Públicos tienen la obligación de proceder a efectuar estas inscripciones.

## TITULO VII

### DE LOS CREDITOS SUBSIDIADOS PARA LA VIVIENDA DE INTERES SOCIAL

Artículo 37. El crédito subsidiado es un crédito otorgado a personas integrantes de hogares con ingresos mensuales de hasta cuatro (4) salarios mínimos legal mensuales vigentes, para la adquisición de vivienda de interés social cuyo valor sea superior a 70 smlm y hasta de 135 smlm, que reúna las siguientes características:

- Otorgado en pesos corrientes;
- Interés en el plazo igual o inferior al IPC;
- Amortización entre cinco y treinta años;
- Restituibles en pesos corrientes.

Parágrafo. Con el objeto de facilitar la ampliación o mejoramiento de las VIS que han recibido SFV, estos hogares también podrán ser beneficiarios de créditos subsidiados.

Artículo 38: El Gobierno Nacional o cualquiera de los entes territoriales o de sus Institutos Descentralizados que hacen parte del Sistema Nacional de Vivienda de Interés Social y las Cajas de Compensación Familiar, podrán otorgar créditos subsidiados restituibles en pesos, garantizando que la primera cuota no supere el 30% de los ingresos mensuales del hogar beneficiado.

Artículo 39. Sin perjuicio de otros aportes que a él puedan concurrir, la línea de crédito de que trata este artículo será establecida con los recursos del presupuesto nacional y de los FOVIS, que proporcionalmente han sido destinados para subsidiar los hogares con ingresos de tres (3) y cuatro (4) smlm, para la adquisición de VIS.

Parágrafo. Los créditos subsidiados que se entreguen con cargo a recursos del presupuesto nacional o de aportes parafiscales, deberán corresponder a un monto máximo equivalente a la diferencia entre el valor total de los VIS que se va a adquirir y la suma del SFV, cuando ha sido asignado, más el ahorro programado o la cuota inicial que se acuerde.

Artículo 40. Los hogares beneficiados con subsidios o con créditos subsidiados tienen la obligación de inscribir este subsidio en el correspondiente folio de Matrícula Inmobiliaria y constituirán el patrimonio de familia de que trata la Ley 9ª de 1989.

Parágrafo: Se establece como una obligación de las entidades financieras del sector bancario del Estado, cuando a ello haya lugar, colocar directamente o mediante el mecanismo de redescuento, las líneas de crédito subsidiado que se establezcan, sin perjuicio de que a estas operaciones se sume la banca privada.

Presentado por,

*José Ignacio Bermúdez Sánchez,*

Representante a la Cámara por Cundinamarca.

### EXPOSICION DE MOTIVOS

La vivienda de interés social es un tema de impacto general que ha determinado la intermediación efectiva del Estado en el mejoramiento del nivel de vida de la población, tal como lo dispone la Constitución Nacional. Dentro de los factores de la política de vivienda está la figura del otorgamiento de subsidios, recursos que provenientes del presupuesto de la nación y sus entidades territoriales pretenden auxiliar a los hogares que lo necesitan para

la adquisición de una solución de vivienda. Dichos subsidios se han visto afectados por factores externos a su concepción social, al punto de señalarse como ilusorios, afectado por la corrupción o la indebida intermediación; Su poco impacto en la solución de la adquisición de vivienda y la falta de claridad en los procedimientos para obtener este beneficio, han generado una desconfianza en las comunidades que los lleva a buscar todo tipo de intermediación para acceder a ellos.

El presente proyecto de ley pretende de manera general reglamentar el fenómeno de los subsidios y su otorgamiento para racionalizar su uso y para sentar unas bases que puedan servir de punto de partida de política pública en esta materia; se parte de definir el concepto de subsidio familiar para vivienda, trazando los parámetros generales de todo proyecto, que puedan servir de marco general para la actividad gubernamental en los criterios de asignación de recursos, reglamentando además los procedimientos para su otorgamiento.

Los planes de vivienda se definen por la cantidad de viviendas a construir o desarrollar, el tipo de proyectos que se pueden presentar y los lineamientos generales de los mismos, a fin de garantizar a las comunidades cuales requisitos deben ser tenidos en cuenta para adelantar un proyecto de vivienda.

El proyecto establece una serie de requisitos que deben tenerse en cuenta, a fin de evitar que las comunidades se vean enfrentadas a diferentes problemas como los de inviabilidad de sus proyectos una vez se han adquirido los lotes, lo que implica la pérdida del dinero invertido, o el manejo de recursos por parte de los directivos de las organizaciones que adelantan los planes, manejos que en ocasiones se han visto involucrados en desfalcos o apropiaciones indebidas, con el consecuente impacto sobre los recursos del proyecto de y de la comunidad. Para ello, se plantea el manejo de esos dineros por medio del sector financiero que se encuentre vigilado por el Estado, por los mecanismos varios que hoy existen en el mundo de los negocios y siempre bajo el control de la comunidad interesada.

Así mismo, el proyecto reglamenta de manera general la elegibilidad de proyectos de vivienda, a fin de generalizar los procedimientos para ello y evitar que deba registrarse el mismo proyecto ante todos los entes que puedan otorgar subsidios, pues la elegibilidad ante uno de ellos lo hace viable ante cualquiera.

El proceso de otorgamiento de subsidios se reglamenta en sus cuatro etapas, postulación, calificación, asignación y entrega del subsidio facilitando los procedimientos en cada una de ellas, para evitar la tramitomanía a los usuarios, pero especialmente para dar claridad y transparencia al proceso de asignación de recursos, asignación que se deberá realizar en sorteo público, evitando así la intermediación indebida y el favorecimiento sin razón al posible subsidiado.

En el proceso de asignación se pretende favorecer a aquellos hogares en cuyo seno se encuentra una persona con discapacidad severa, a los soldados regulares y profesionales que no se encuentren dentro del planes específicos de la Caja de Vivienda Militar, a las Residencias Comunitarias y las escuelas de Trabajo Protegido para personas con discapacidad, a todos los cuales se les concede unos beneficios particulares en materia de otorgamiento y reconocimiento de subsidios para vivienda.

También pretende el proyecto que los subsidios cumplan con la finalidad social con la que han sido concebidos, por lo que se consagran mecanismos que obligan a restituir el subsidio a las personas que han accedido a el de manera ilícita o que destinen su producto para beneficio y lucro personal y no para la satisfacción de la necesidad inmediata de vivienda.

El proyecto plantea el establecimiento de los créditos subsidiados para la vivienda de interés social, entendidos estos como los créditos a hogares que lo necesiten en condiciones diferentes a las normales el mercado bancario, con intereses no superiores a la inflación y otorgados por las entidades que manejan recursos públicos, en el entendido que los dineros del Estado que se presten para vivienda no deben generar un interés superior al reconocimiento de la pérdida de poder adquisitivo, pues no puede pretender el Estado, en el caso de la adquisición de vivienda, enriquecerse con dineros que son del pueblo colombiano. Por ello, se plantea esta modalidad de crédito como una posibilidad alternativa a la lesiva figura de la UVR para la adquisición de vivienda, en cabeza de la banca estatal y demás organismos que manejen recursos públicos.

Finalmente, para un adecuado seguimiento y evaluación en materia de subsidios de vivienda, se establece por ley el Sistema de Información de

Subsidios de Vivienda de Interés Social, con el objeto de retroalimentar la política de otorgamiento y aplicación de subsidios, para conocer y monitorear la calidad y cantidad de subsidios otorgados, su aplicación y beneficio, lo que permitirá ampliar las posibilidades de evaluación de la política pública de vivienda de interés social.

*José Ignacio Bermúdez Sánchez,*

Representante a la Cámara por Cundinamarca

CAMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARIA GENERAL

El día 17 de octubre del año 2002 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 108, con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante *José Ignacio Bermúdez Sánchez.*

El Secretario General,

*Angelino Lizcano Rivera.*

\*\*\*

### PROYECTO DE LEY NUMERO 109 DE 2002 CAMARA

*por la cual la Nación se vincula a la celebración de los sesenta (60) años del Instituto Caro y Cuervo, rinde tributo de admiración a su fundador y ordena en su homenaje la construcción de algunas obras.*

El Congreso de Colombia

DECRETA

Artículo 1°. La Nación se asocia a la celebración de los sesenta (60) años del Instituto Caro y Cuervo, establecimiento público del orden nacional, centro de investigación y de docencia, digno representante de la sensibilidad cultural colombiana e hispanoamericana, considerado universalmente por su vocación, finalidades y trabajo, representados en sus destacadas publicaciones, sin par en América y entre los más notables del mundo en su especialización. Así mismo, rinde especial tributo de admiración a su fundador, el Doctor Alfonso López Pumarejo, a su primer director, el padre Félix Restrepo, SJ., y a sus sucesores quienes han conservado la acertada filosofía del Instituto adecuándola a los avances tecnológicos.

Artículo 2°. Con motivo de esta trascendental efemérides, la Nación se compromete a realizar en las sedes del Instituto Caro y Cuervo las siguientes obras:

a) Construcción de una edificación de dos plantas, en la sede de Yerbabuena, con destino a la biblioteca virtual de la institución, del mismo estilo arquitectónico de las edificaciones allí levantadas;

b) Construcción de las instalaciones para el Seminario Andrés Bello, unidad docente del Instituto, en el barrio la Candelaria de Bogotá;

c) Construcción de un panteón nacional, en la sede de Yerbabuena, donde reposarán los restos de Don Rufino José Cuervo, de don Ángel Cuervo, de Ezequiel Uricochea y los de otros egregios intelectuales y escritores colombianos;

d) Construcción de una nueva carretera de acceso a la sede de Yerbabuena, la cual debe quedar totalmente pavimentada.

Artículo 3°. Ordenar la emisión de una estampilla conmemorativa de los 60 años del Instituto Caro y Cuervo y de los 45 años del Seminario Andrés Bello, Unidad Docente del Instituto, fundado por acuerdo entre la Organización de los Estados Americanos (OEA), el Gobierno Colombiano y el Instituto Caro y Cuervo.

Artículo 4°. El Gobierno Nacional rendirá honores al Instituto Caro y Cuervo, en la fecha de la celebración de sus sesenta (60) años y por cuenta de la Presidencia de la República se colocará una placa conmemorativa en el edificio de la sede de Yerbabuena.

Artículo 5°. Facultase al Gobierno Nacional para realizar los créditos y contra créditos necesarios para el cumplimiento de esta ley.

Artículo 6°. Esta ley rige a partir de su promulgación.

*Armando Amaya Alvarez,*

Representante a la Cámara.

### EXPOSICION DE MOTIVOS

El Instituto Caro y Cuervo, establecimiento público del orden nacional, adscrito al Ministerio de Educación, fue creado por la Ley 5 de 1942, como un homenaje al cumplirse los cien años del natalicio de dos de los más ilustres

filólogos colombianos: Don Rufino José Cuervo y Don Miguel Antonio Caro. Mediante dicha ley, se le asignaron unas tareas específicas, las cuales ha adelantado y cumplido con suficientes méritos y excelentes resultados.

Posteriormente, en el año de 1954, por medio del Decreto-ley 1993, se organizó como entidad descentralizada, dotado de personería Jurídica, autonomía y patrimonio propio y se ampliaron sus objetivos y finalidades, a saber:

- a) La continuación del diccionario de construcción y régimen de la lengua castellana de don Rufino José Cuervo;
- b) La investigación del castellano, tanto en su forma culta como en su forma hablada, especialmente en el uso de las varias regiones de Colombia y de Hispanoamérica;
- c) La presentación de un Atlas Lingüístico Etnográfico de Colombia y de un glosario general del castellano hablado en el país;
- d) La elaboración de un Diccionario de Americanismos;
- e) La formación de una bibliografía de la cultura nacional e hispanoamericana;
- f) La recolección de documentos y materiales para el estudio de la historia de dicha cultura;
- g) La publicación de las obras y los epistolarios de don Miguel Antonio Caro y de don Rufino José Cuervo;
- h) La preparación de ediciones críticas de otros autores;
- i) En general, el cultivo y la difusión de los estudios lingüísticos, filológicos, literarios y bibliográficos;
- j) Es función del Instituto la formación de especialistas en las materias mencionadas;
- k) En desarrollo de estas finalidades el Instituto queda autorizado para preparar y patrocinar publicaciones, organizar cursos, conferencias y seminarios, constituir comisiones de estudios, abrir curso, fundar becas de especialización, promover el intercambio cultural, así de material científico como de personas, con entidades similares del país y del extranjero, etc.

En 1958, en virtud de un convenio suscrito entre el Gobierno de Colombia y el Instituto Caro y Cuervo, de una parte, y la Organización de los Estados Americanos (OEA), por la otra parte, se creó el Centro Andrés Bello, en honor del insigne ciudadano caraqueño, don Andrés Bello, consagrado gramático de todos los tiempos.

Con la reorganización en el año 1954, el Instituto conformó su organización interna, compuesta por tres unidades: Científica y de Investigación, Docente y Administrativa.

A través de la Unidad Científica y de Investigación se ha adelantado estudios profundos y novedosos en los campos de la lingüística, la filología, la historia de la cultura colombiana y la literatura, plasmados en las diferentes series de publicaciones de la institución y, en general, se ha encargado de la difusión de la cultura nacional.

La Unidad Docente desarrolla un excepcional programa de Maestrías en Lingüística y Literatura Hispanoamericana, con asistencia de estudiantes de todas las regiones del país y también del exterior. Los egresados, cuyo número alcanza los 2.000, algunos han ingresado al Instituto como investigadores, otros se destacan como docentes en importantes universidades de Colombia y del mundo.

La Unidad Administrativa, responsable del manejo del patrimonio del Instituto, se ha caracterizado por el pulcro cuidado y vigilancia de los bienes del Instituto y por una celosa y austera administración de los escasos recursos asignados, durante su existencia, a la entidad.

Es importante destacar, además de la fecunda labor científica y docente del Instituto, reconocida universalmente, las relaciones interinstitucionales del Instituto con centros de investigación, universidades y bibliotecas del país y del resto del mundo, respaldadas en acuerdo y convenios de intercambio cultural y docente, como también las que lo unen con organismos internacionales como la OEA, la OEI, la SECAB, la Unión Latina, y recientemente con el Instituto Cervantes de España, institución que ha recibido al Instituto como Miembro Permanente del Patronato del Instituto Cervantes.

Los reconocimientos a la labor del Instituto han sido de la más alta calidad y es preciso mencionar los tres galardones de mayor trascendencia otorgados por la labor en los diferentes campos. El premio Príncipe de Asturias de Comunicación y Humanidades, del Principado de Asturias en 1999; el Premio Bartolomé de las Casas de la Casa de América de Madrid en el año 2001, y el Premio Elio Antonio de Nebrija de la Universidad de Salamanca, en enero del año 2002.

Los resultados de la gestión del Instituto, indudablemente están a la vista. Las obras y publicaciones alcanzan en promedio los 45 títulos anuales, cifra verdaderamente reconfortable, más si se tiene en cuenta los modestos talleres de la Imprenta Patriótica de la entidad. Dichas obras circulan por todo el territorio nacional y llegan a 1.200 puntos o centros del mundo, con lo cual la imagen de Colombia, desde el punto de vista humanístico, cultural y de defensa de nuestra lengua, la española, ocupa un lugar, afortunadamente, preponderante y cuenta con el respaldo incondicional de la comunidad científica internacional representada por estudiosos, investigadores y profesores de todas las nacionalidades.

La tarea cumplida por el Instituto Caro y Cuervo, durante 60 años, se antoja más eficaz y meritoria y con una resonancia universal altamente gratificante, en la medida en que dicha empresa se ha llevado a cabo en medio de enormes dificultades presupuestales, situación que en ningún caso se compadece con los aportes a las letras y a la cultura y con el prestigio que esta casa de estudios le ha generado a Colombia, ante el mundo entero, y particularmente ante España y el Continente Americano.

Es a todas luces, honroso y gratificantes que la severidad de la crítica nuestra y de la internacional se manifiesten con elogios y claros reconocimientos a los trabajos realizados por el Instituto Caro y Cuervo.

Presentado a la consideración del honorable Congreso de la República.  
*Armando Amaya Alvarez, Zulema Jattin Corrales,*  
Representantes a la Cámara.

CAMARA DE REPRESENTANTES  
SECRETARIA GENERAL

El día 17 de octubre del año 2002 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 109, con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante *Armando Amaya Alvarez,*

El Secretario General,  
*Angelino Lizcano Rivera.*

**CONTENIDO**

Gaceta número 442 - Viernes 25 de octubre de 2002

CAMARA DE REPRESENTANTES  
PROYECTOS DE LEY

|   | Págs. |
|---|-------|
| Proyecto de ley número 104 de 2002 Cámara, por la cual se establece la cuota para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Público Terrestre y se dictan normas sobre su recaudo y administración .....                       | 1     |
| Proyecto de ley número 105 de 2002 Cámara, por la cual se autoriza a la Asamblea Departamental del Magdalena para que ordene la emisión de la "Estampilla de Fomento Turístico" y se dictan otras disposiciones .....                                       | 6     |
| Proyecto de ley número 106 de 2002 Cámara, por medio de la cual se modifican los artículos 255 y 256 de la Ley 5ª de 1992 (Informe sobre viajes al Exterior) .....  | 7     |
| Proyecto de ley número 108 de 2002 Cámara, por la cual se regulan los planes de vivienda de interés social, la aplicación de los subsidios de vivienda de interés social y se dictan otras disposiciones .....  | 8     |
| Proyecto de ley número 109 de 2002 Cámara, por la cual la Nación se vincula a la celebración de los sesenta (60) años del Instituto Caro y Cuervo, rinde tributo de admiración a su fundador y ordena en su homenaje la construcción de algunas obras ..... | 11    |