



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

ISSN 0123 - 9066

AÑO XII - Nº 610

Bogotá, D. C., lunes 24 de noviembre de 2003

EDICION DE 16 PAGINAS

DIRECTORES:

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

ANGELINO LIZCANO RIVERA
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA
www.camarep.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CAMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 023 DE 2003 CAMARA

por la cual se dictan normas sobre el fomento al consumo del Gas Natural Vehicular, se establece una cuota parafiscal de fomento y se dictan otras disposiciones.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Doctor

LUIS EDMUNDO MAYA PONCE

Presidente Comisión Quinta

Cámara de Representantes

Ciudad

Señor Presidente:

Procedemos a rendir informe de ponencia para primer debate sobre el Proyecto de ley número 023 de 2003 Cámara con base en los siguientes

A. Antecedentes que justifican la aceleración del programa de conversión a gas natural del parque automotor colombiano

Es indudable que el fomento al uso racional y eficiente de la energía y la utilización de energías alternativas es un asunto de interés social nacional, y, en el caso que nos ocupa, en la exposición de motivos que acompañó la presentación del Proyecto de ley número 023 de 2003 Cámara se presenta, en forma detallada, las razones por las cuales resulta de enorme interés para el país proceder a sustituir el consumo de combustibles líquidos derivados del petróleo (gasolina y combustible diésel) por gas natural a ser utilizado como combustible en los vehículos de transporte terrestre existentes en Colombia.

Esta es la razón fundamental para aprovechar la presentación del referido proyecto de ley para crear un marco legal general destinado a promover la competitividad de la economía nacional, el saneamiento ambiental, el logro de la autosuficiencia energética del país al igual que a proteger a los usuarios de los combustibles antes citados siendo esta la oportunidad para establecer, a través de unos nuevos artículos:

- Que el Gobierno Nacional fijará en el Plan Nacional de Desarrollo las directrices de política, planes y programas que durante el respectivo cuatrienio ejecutará para el uso eficiente y adecuado del gas natural en la propulsión de vehículos automotores.
- Que durante los próximos quince (15) años el Gobierno Nacional deberá fijar como prioritario dentro de su política de uso del gas natural, acciones y directrices que incentiven el uso del gas natural vehicular (GNV) y,
- Que el Gobierno nacional propugnará por políticas de incentivos al uso de gas natural vehicular para lo cual tendrá como instrumento esencial la cuota de contribución parafiscal para la conversión y racionalización del uso

de combustibles del Transporte Automotor Terrestre que se propone crear en el Proyecto de ley 023, con el fin de propugnar por la protección del medio ambiente y la salud pública.

Todo lo anterior tiene que ver con el hecho suficientemente conocido de que no obstante los numerosos esfuerzos que, por décadas, han tratado de masificar el uso del GNV en Colombia, los resultados muestran que, hasta el día de hoy, no ha sido posible alcanzar unos niveles deseables en esta importante materia y que las acciones adelantadas no han logrado modificar los patrones de consumo de nuestra población como si ocurrió con el caso de la masificación del uso del gas natural residencial¹.

Es por ello que este nuevo uso racional y eficiente de la energía adquiere una singular importancia para el país por ser el GNV uno de los insumos energéticos potenciales más relevantes para el futuro desarrollo económico del país, ya que su uso bien puede significar eficiencia micro y macroeconómica², disminución de costos y renovación tecnológica de todo el sector transporte del país.

Este tipo de programas de altísimo impacto energético, económico y ambiental debería ser prioritario para el país y por ello, con el Proyecto de ley 023, se espera poder superar las barreras que han impedido la consolidación de una política continua y continuada de uso de este combustible debido a que, por ejemplo, hoy no existen suficientes atractivos económicos para llevar a cabo la conversión de los vehículos a GNV, ni se cuenta con un sistema eficaz de financiación de dichas conversiones al igual que la de los talleres y estaciones de servicio requeridas para poder masificar el consumo respectivo.

Por ello, bajo el entendido de que Colombia requiere:

1. Generar empleo permanente y sustentable.
2. Mejorar su Balanza Comercial.
3. Correr la fecha estimada para que el país pase de ser exportador de petróleo a importador de crudo.
4. Incentivar la inversión privada en el sector gasífero y en la búsqueda de hidrocarburos.

¹ Proyecto URE (de Uso Racional y Eficiente de Energía) de gran éxito y relevancia, que permitió (inicialmente) ahorros cercanos a los \$97.000 millones de pesos anuales corrientes en 1997, mediante la sustitución de electricidad por gas en el sector residencial.

² Al traer consigo una mejora en la balanza comercial del país por ahorro en importaciones, generar una muy notable reducción en los subsidios, generar empleo permanente y sustentable, incentivar la inversión privada, generar riqueza para la Nación y reducir el impacto ambiental y los costos de los combustibles para los usuarios.

5. Disminuir la factura energética y de mantenimiento³ a los propietarios de los vehículos de transporte automotor.

6. Disminuir la contaminación ambiental⁴.

7. Generar riqueza para la Nación⁵.

8. Disminuir los subsidios a los combustibles líquidos y la presión sobre las tarifas de transporte.

9. Utilizar parte de la enorme capacidad ociosa existente en la actual infraestructura que posee el sector del gas natural⁶.

10. Aumentar los años de duración de los vehículos que lo utilicen al igual que los años de duración de nuestras reservas de petróleo, no cabe duda de que el Estado colombiano debería estar pensando en cómo o de qué manera es posible conseguir todas estas metas o propósitos en el menor tiempo posible, para lo cual el tema del Gas Natural Vehicular (GNV) puede llegar a ser una de las fórmulas que permitan lograr todos estos propósitos de manera simultánea.

En efecto, experiencias reales en muchos países⁷ y sobre todo la más reciente de Brasil⁸, indican que el propósito contenido en el Proyecto de ley 023 constituye, sin duda, una excelente herramienta que se le da a los empresarios del transporte y a los propietarios de vehículos automotores para que hagan cuentas y escojan, máxime si se tiene en cuenta que los vehículos a convertir bien pueden operar con los dos combustibles de manera simultánea pudiendo cambiar de uno a otro accionando para ello una simple palanca desde el tablero de su vehículo.

No cabe duda de que el GNV puede llevar al país a depender menos de la “gasolina importada” al igual que del escaso y contaminante ACPM (que el país debe empezar a importar a partir del año entrante) **promoviendo con ello el uso de un combustible abundante y barato (el gas natural) en vez de estos 2 combustibles líquidos que son más escasos y costosos**⁹ con lo cual, adicionalmente, vamos a descontaminar a una gran cantidad de ciudades y poblaciones del país debido a que EL GNV ES EL COMBUSTIBLE ECONÓMICO Y ECOLÓGICO DEL FUTURO¹⁰, debiendo tener en cuenta, además, que el gas no le causa ningún tipo de subsidio al Gobierno Nacional como sí ocurre con el caso de la gasolina y el ACPM.

Más aún, frente al hecho suficientemente conocido de que el gas natural es significativamente más barato que la gasolina y que, cuando se eliminan los enormes subsidios que actualmente se le otorgan a este combustible líquido al igual que al ACPM, las ventajas económicas para los transportadores harán sin duda que la presión sobre las tarifas se reduzca de manera notable debido a que es bien sabido que al gas natural el Estado colombiano NO LE OTORGA NINGÚN TIPO DE SUBSIDIO, como sí lo está haciendo hoy con los combustibles líquidos en mención.

Adicionalmente debe tenerse en cuenta que UN PROGRAMA DE MASIFICACION DEL GNV como el que se pretende lograr con esta iniciativa de ley, va a incentivar al sector privado para fabricar en el país muchas de las partes, piezas y equipos que se requieren para realizar la conversión respectiva y proveer de gas natural a los automotores que realicen dicha conversión.

Debemos anotar que gracias al pleno convencimiento de las bondades de lo antes expuesto, el Gobierno Nacional decidió, en el año 2001, que se podía prolongar la vida útil de los vehículos de transporte público por 3 años y POR UNA SOLA VEZ cuando a dichos automotores se les instalen kits de conversión a gas natural (véase Resolución 5444 de 2001 de Mintransporte) lo cual va a traer enormes beneficios para más de 15 mil propietarios de buses urbanos que debían salir de circulación en los próximos 3 años.

B. La Constitucionalidad del proyecto de ley

No cabe duda de que el Proyecto de ley 023 y la cuota parafiscal que con él se crea está totalmente de acuerdo con lo preceptuado por la Constitución Nacional y con la ley o Estatuto Orgánico del Presupuesto al igual que con la jurisprudencia de la honorable Corte Constitucional debido a que dicha cuota:

1. **Es obligatoria** y el Estado (a través de esta nueva ley) indicaría a cuánto equivale, cómo se genera, quién la recauda, etc.

2. **Grava a todos los propietarios de vehículos automotores** (públicos y privados¹¹).

3. Se convertirá en **un recurso que se invertirá en beneficio de todos los propietarios de vehículos automotores** (públicos y privados).

4. Por ser **un recurso público destinado a favorecer al grupo antes citado, quien la administre deberá rendir cuentas a la Tesorería General de la Nación, al Ministerio de Transporte y a la Contraloría General de la República sobre la inversión de los recursos respectivos**, para lo cual

estos entes del Estado adoptarán, en su momento, los sistemas que consideren adecuados para el efecto, tal y como aparece consignado en el articulado del Proyecto de ley número 023 de 2003 Cámara.

C. La Compatibilidad del proyecto con el programa de Gobierno del Presidente Uribe

Es importante anotar que el Gobierno del Presidente Uribe tiene el propósito de:

1. “**Consolidar la industria del gas natural, mediante la adopción de una política que propicie el desarrollo de un mercado doméstico y secundario de gas**¹²” para lo cual en el Plan Nacional de Desarrollo 2002-2006 se propuso **crear “incentivos tributarios a los motores de vehículos importados para el servicio público de transporte que utilicen de forma exclusiva gas como combustible; así como a aquellos equipos que se importen para la conversión de vehículos a gas y para las estaciones de servicio de gas natural vehicular (GNV) comprimido”**, tal y como quedó estatuido en la Ley 788 del 27 de diciembre de 2002, de manera tal que con el articulado del proyecto de ley del Senador Manzur lo que se pretende es **complementar** esta política al generar (a través de la nueva cuota parafiscal) los recursos necesarios para crear un nuevo mercado que permita hacer uso de los incentivos tributarios establecidos por la ley en mención para los “kits” de conversión, los compresores y surtidores de gas natural vehicular al igual que para sus partes y accesorios.

³ 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 sí ocurre con la gasolina o el diésel.

⁴ 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), debiendo tener en cuenta que, con base en estas razones, LOS VEHÍCULOS CON SISTEMA DUAL (gas-gasolina) QUEDARON EXENTOS DE OBTENER EL CERTIFICADO DE EMISIONES DEL DAMA en la ciudad de Bogotá (Resolución 1337).

⁵ Al lograrse una vinculación activa de capital privado lo cual incentivará desarrollo económico al igual que generará más empleo, regalías e impuestos para el Estado colombiano.

⁶ Al consumirse anualmente 270 millones de metros cúbicos de gas natural comprimido que reemplazarían a 131 millones de galones de gasolina motor importada.

⁷ Caso, por ejemplo, de Argentina con 647.590 vehículos convertidos a gas natural y 913 estaciones, Rusia con más de 500 mil, Italia con más de 400 mil, Nueva Zelandia con más de 350 mil; Estados Unidos y Canadá con 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, mientras que Colombia inició esta actividad hace 22 años y sólo ha logrado convertir a gas natural 11 mil vehículos.

⁸ En donde, 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 utiliza 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.

⁹ En efecto, a partir de agosto 1º de 2003 el galón de gasolina motor es de \$4.114 mientras que el equivalente en Gas Natural Vehicular a este mismo galón cuesta \$1.900 (a razón de \$660 el metro cúbico).

¹⁰ Si lo que se está proponiendo es llevado a cabo, digamos, en 3 años Bogotá se convertiría en la capital poseedora del aire más limpio de todas las grandes ciudades del mundo.

¹¹ Para un total de 2'650.000 vehículos, de acuerdo con cifras suministradas por el Asesor Jurídico del Ministerio de Transporte a la Comisión Quinta de la Cámara el 20 de mayo de 2003, de los cuales 530 mil corresponden a vehículos de transporte público urbano, 435 mil a transporte interurbano, 185 mil a transporte público de carga y 1,5 millones son particulares *debiendo tener en cuenta que los 530 mil vehículos de transporte público urbano son utilizados por el 85% de los colombianos, quienes, obviamente, SERIAN LOS MAS DIRECTAMENTE BENEFICIADOS CON LA APROBACION DEL PROYECTO DE ESTA LEY.*

¹² Véase, a propósito, la página 87 de las “*Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2002-2006*”.

2. **“Desmontar los subsidios a la gasolina y al diésel”¹³** que le han costado a Ecopetrol \$4,42 billones durante los últimos 30 meses¹⁴, debiendo tener en cuenta que, durante el año 2001, el subsidio a los combustibles fue de \$1,6 billones de los cuales 0,78 billones fueron para la gasolina y 0,82 para el combustible Diésel o ACPM¹⁵ y

3. **Acabar** con las limitantes que impiden o limitan las posibilidades de masificar el gas natural como solución económica a la utilización eficiente de las fuentes de energía que posee el país¹⁶.

Propósitos estos que, naturalmente, es posible conseguir a través de la iniciativa de ley en comento, **debiendo tener en cuenta que con el esquema que se está proponiendo, se evitaría que el sector de transporte público sienta y asuma el impacto del desmonte de los subsidios a la gasolina y el combustible diésel que empezó a implementar el Gobierno Nacional a partir de octubre de 2002**, debido a que, de acuerdo con la UPME, 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%¹⁷ debiendo anotar que de este **31% solo un 1% corresponde a gas natural mientras que el 99% restante proviene de derivados del petróleo, principalmente gasolina motor (con un 63%) y combustible diésel 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 estos que, como antes se indicó, hacen parte de los que se persiguen con el Proyecto de ley 023.

De igual manera debemos hacer notar que un proyecto como el presentado por el honorable Senador Julio Alberto Manzur Abdala sería el primer proyecto **real y concreto** de lo que el Plan Nacional de Desarrollo 2002-2006 denomina como **“Plan Estratégico de Mercados Verdes”** el cual hace parte de las 5 estrategias de sostenibilidad ambiental del Estado colombiano hacia el futuro dentro de la que el Gobierno Nacional ha denominado como la estrategia de **“generación de ingresos y empleo verde”¹⁸**.

D. Los comentarios del señor Ministro de Minas y Energía

En relación con los comentarios que sobre el texto del proyecto original recibimos los Ponentes por parte del Señor Ministro de Minas y Energía, hemos decidido acoger la gran mayoría de ellos al igual que los nuevos textos consignados en el documento remitido por ese Despacho en Septiembre del presente año debiendo anotar que estamos totalmente de acuerdo en NO MODIFICAR en su esencia el texto correspondiente a ocho (8) de los doce (12) artículos que conforman el texto original (léase los relacionados con los artículos 1°, 2°, 3°, 6°, 8°, 10, 11, 12).

En cuanto a los artículos 5° y el 9° aceptamos que en lugar de ser el Ministerio de Minas y Energía quien lleve a cabo la vigilancia administrativa del Fondo que allí se propone crear, esta labor sea llevada a cabo por el Ministerio de Transporte y que en la Junta Directiva de dicho Fondo participe un representante de las empresas comercializadoras de gas natural vehicular a cambio del representante elegido democráticamente por los gremios pertenecientes al sector de transporte público terrestre que propuso el autor del proyecto cuyo número hemos decidido incrementar.

E. El aumento de la carga impositiva a los combustibles y la posible inconveniencia del proyecto de ley

En relación con el comentario del Ministro Mejía Castro quien considera que el Proyecto de ley 023 puede resultar inconveniente porque ello **“implica aumentar la ya pesada carga impositiva que soporta la estructura de precios de los combustibles (gasolina y diésel)”** consideramos que esta afirmación constituye una especie de “verdad a medias” debido a que en ninguna parte de la misiva del Ministro se hace mención a que con esta iniciativa, además del objetivo de generar 37 mil nuevos empleos en los próximos 4 años, se va a conseguir el múltiple propósito de:

1. **Disminuir en \$226 mil millones anuales los subsidios a los combustibles líquidos utilizados por el transporte Automotor Terrestre¹⁹.**

2. **Mejorar la Balanza Comercial del país en no menos de US\$365 millones anuales²⁰.**

3. **Lograr una muy notable disminución de la factura energética y de mantenimiento a los propietarios de los vehículos de transporte Automotor Terrestre que realicen la respectiva conversión.**

4. **Aumentar los años de duración de los vehículos que utilicen gas natural vehicular.**

5. **Utilizar parte de la enorme capacidad ociosa existente en la actual infraestructura que posee el sector del gas natural²¹.**

6. **Lograr una muy notable disminución de la contaminación ambiental²² y, como consecuencia de ello, la consecución de grandes ahorros en el costo de la prestación de los servicios de salud.**

7. **Generar nuevos incentivos a la inversión privada en el sector gasífero y en la búsqueda de hidrocarburos.**

8. **Generar riqueza para la Nación** al lograr una vinculación activa de capital privado que incentivará no sólo desarrollo económico sino generación de empleo, y producirá más regalías e impuestos y,

9. **Evitar que el sector de transporte público sienta y asuma el impacto del desmonte de los subsidios a la gasolina y el combustible diésel que empezó a implementar el Gobierno Nacional a partir de octubre de 2002**, debido a que, de acuerdo con la UPME, 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%²³ 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 diésel o ACPM (con un 26%).

Más aún, en relación con **la incidencia de la nueva cuota en el precio final de los combustibles líquidos y en los costos de operación del transporte público** debemos anotar que **los \$22 de recargo por galón para el caso de la gasolina motor corriente equivalen a un precario 0,53% del PRECIO MAXIMO DE VENTA DE ESTE COMBUSTIBLE** en julio de 2003, que fue la fecha en que el honorable Senador Julio Alberto Manzur radicó el Proyecto de ley número 023 de 2003 Cámara.

Igualmente debe tenerse en cuenta que **la incidencia de la nueva cuota para fiscal propuesta en el precio final al consumidor equivale a un precario 0,55% del precio de la gasolina²⁴ y a un 0,63% del diésel o ACPM debiendo tener en cuenta que el precio de la gasolina, desde el momento en**

¹³ Debido a que entre 1995 y el año 2001, entraron en operación alrededor de 195 mil vehículos de transporte público con motor diésel lo cual le está costando \$652 mil millones de subsidios a la economía nacional y le están generando al país 13.600 toneladas anuales de emisiones adicionales que no se producirían si dichos vehículos estuvieran operando con GNV.

¹⁴ Tal y como consta en el literal **b) Consolidación de la industria del gas**, del numeral 2 del Capítulo II de las Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2002-2006.

¹⁵ Véase, a propósito, la página 44 de las “Memorias al Congreso Nacional 2001-2002” de la Ministra Luisa Fernanda Lafaurie Rivera.

¹⁶ Véase, a propósito, la página 86 de las **“Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2002-2006”**.

¹⁷ Véase página 49 del Documento titulado **“La Cadena del Gas Natural en Colombia 2000-2001”** de la UPME.

¹⁸ Véase, a propósito, la página 111 de las **“Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2002-2006”**.

¹⁹ Por los 306 millones de galones de gasolina que se dejarían de importar con la sola conversión de los vehículos de transporte público antes citados, cuyo subsidio por galón es de US\$0,25.

²⁰ Con base en un costo promedio de US\$50/barril de gasolina puesta en Pozos Colorados que, a propósito, es el precio promedio de venta y no el de compra.

²¹ Al poder utilizar, por ejemplo, parte de los 986 millones de pies cúbicos de capacidad de producción existentes en los yacimientos de La Guajira (**con una capacidad ociosa del 45%**) al consumirse anualmente 630 millones de metros cúbicos de gas natural comprimido que reemplazarían a 306 millones de galones de gasolina motor importada.

²² 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).

²³ Véase página 49 del Documento titulado **“La Cadena del Gas Natural en Colombia 2000-2001”** de la UPME.

²⁴ **Equivalente a alrededor de \$22 por galón de gasolina corriente de un precio al público de \$4.100 que hoy tiene este combustible**, debiendo tener en cuenta que estos \$22 son el resultado de aplicar el 10% al margen señalado por el Gobierno Nacional al distribuidor minorista de combustibles líquidos el cual fue establecido por la Resolución número 180787 de julio 31 de 2002 emanada del Ministerio de Minas y Energía en el equivalente a \$225,27 por galón de gasolina corriente.

que “se liberó” su precio en Diciembre de 1998, se ha venido incrementando a un ritmo promedio mensual del 4,66% al pasar de \$1.628 en Enero de 1999 a \$4.100 en Julio de 2003 (un incremento de \$2.472 en 54 meses) con el agravante de que, con los recursos así producidos, no se han generado beneficios tangibles y reales como los que se espera alcanzar con la cuota parafiscal en mención.

Finalmente, en relación con la incidencia que dicho AUMENTO PUNTUAL produciría en el costo o las tarifas del servicio de transporte público Automotor Terrestre (de carga y pasajeros) los cálculos respectivos indican que dicha incidencia sería equivalente a UN INSIGNIFICANTE 0,056% PARA EL CASO DE LOS VEHICULOS QUE OPEREN CON GASOLINA Y DE UN PRECARIO 0,06% EN EL CASO DE AQUELLOS QUE FUNCIONEN CON ACPM²⁵ debido a que el cálculo inicial realizado por el autor del proyecto de ley, indican que con esta iniciativa se espera poder recolectar alrededor de \$55 mil millones anuales²⁶.

Con base en todo lo anterior consideramos que las razones de inconveniencia que el Señor Ministro de Minas y Energía consignó en su misiva carecen de validez.

E. La acogida y aceptación expresa del sector transporte

A título de acotación final debemos resaltar que fueron los representantes de todos los transportadores quienes manifestaron públicamente²⁷ que, por primera vez, ellos están de acuerdo con que se les imponga un gravamen como el que aparece consignado en el Proyecto de ley 023 de 2003 Cámara por los enormes beneficios que ello traería no sólo para su sector sino para la economía nacional.

F. Los cambios propuestos en el articulado

Con base en todo lo anterior, hemos procedido a adicionar, sustituir y modificar, en su parte pertinente, los textos respectivos tal y como aparecen consignados en el “*pliego de modificaciones al Proyecto de ley número 023 de 2003 Cámara*” que anexamos a la presente ponencia.

Proposición

Con base en todo lo anterior y nos permitimos proponer a la Comisión Quinta de la honorable Cámara de Representantes, dar primer debate al Proyecto de ley número 023 de 2003 Cámara, por la cual se dictan normas sobre el fomento al consumo del Gas Natural Vehicular, se establece una cuota parafiscal de fomento y se dictan otras disposiciones, con las sustituciones, modificaciones y adiciones consignadas en esta ponencia, entregando anexo a la presente proposición el texto completo del proyecto de ley que se somete a consideración de esta Comisión.

Atentamente,

Blanca Torres de Lascarro, Coordinador; Luis Fernando Duque, Alfredo Cuello, José Ignacio Bermúdez, Pedro José Arenas, Ponentes.

PLIEGO DE MODIFICACIONES AL PROYECTO DE LEY NUMERO 023 DE 2003 CAMARA

por la cual se dictan normas sobre el fomento al consumo del Gas Natural Vehicular, se establece una cuota parafiscal de fomento y se dictan otras disposiciones.

Cambios propuestos en el título y articulado

Las siguientes son las modificaciones que se proponen a consideración de la Comisión Quinta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes, para primer debate del Proyecto de ley número 023 de 2003 Cámara.

Se modifica el título del Proyecto de ley número 023 de 2003 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, por el siguiente, quedando así; “Por la cual se dictan normas sobre el fomento al consumo del Gas Natural Vehicular, se establece una cuota parafiscal de fomento y se dictan otras disposiciones”.

En cuanto a las modificaciones al articulado se proponen los siguientes cambios:

Se crea un nuevo artículo 1º, para fijar como política nacional el fomento al uso o consumo de gas natural para el sector automotor Colombiano. Este quedaría así:

Artículo 1º. De la Política Nacional de Fomento al Consumo de Gas Natural Vehicular. Considérase el uso del Gas Natural Vehicular (GNV) utilizado por el Transporte Automotor Terrestre factor coadyuvante para el saneamiento ambiental, el logro de la autosuficiencia energética del país y

como dinamizador de la competitividad de la economía colombiana. Como tal recibirá tratamiento especial en las políticas sectoriales respectivas.

Para ello, el Gobierno Nacional fijará en el Plan Nacional de Desarrollo las directrices de política, planes y programas que durante el respectivo cuatrienio ejecutará para el uso eficiente y adecuado del gas natural en la propulsión de vehículos automotores.

Parágrafo. Para la implementación de esta norma durante el actual el cuatrienio presidencial, el Ministerio de Minas y Energía en conjunto con el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación, determinarán, mediante Decreto, las directrices de política, los planes y programas a seguir en lo que resta del cuatrienio; así como los incentivos a la conversión de que trata la presente ley. Tal decreto deberá ser expedido dentro de los tres (3) meses siguientes a la publicación de la presente ley.

Igualmente y con el mismo propósito y atendiendo que se prevé en quince (15) años haber culminado la conversión mayoritaria de vehículos automotores, se establece un artículo segundo nuevo, que sería el siguiente:

Artículo 2º. De la continuación de planes y programas de gas natural vehicular. Para los primeros quince (15) años siguientes a la publicación de la presente ley, el Gobierno Nacional fijará como prioritario dentro de su política de uso del gas natural, acciones y directrices que incentiven el uso del gas natural como elemento propulsor de vehículos automotores.

El artículo 1º del proyecto de ley pasa a ser el tercero (3º) y se modifica para ajustarlo a la nueva concepción del proyecto de ley y quedaría así:

Artículo 3º. De la creación de la cuota para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Automotor Terrestre. Créase la cuota de contribución parafiscal de fomento para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Automotor Terrestre la cual se registrará por las condiciones y términos estipulados en la presente ley.

Se propone un nuevo artículo relacionado con la racionalización del uso de combustibles derivados del petróleo, así:

Artículo 4º. De la racionalización del uso de combustible derivados del petróleo. Con el propósito de racionalizar el uso de combustibles líquidos derivados del petróleo, el Gobierno nacional propugnará por políticas de incentivos al uso de gas natural vehicular y tendrá como instrumento esencial la cuota de contribución parafiscal para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Automotor Terrestre creada con la presente ley con el fin de propugnar por la protección del medio ambiente y la salud pública.

Parágrafo. 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 el abastecimiento energético pleno y oportuno, la competitividad de la economía colombiana, la protección del consumidor y la promoción del uso de energías sostenibles medioambientalmente”.

El artículo 2º del proyecto de ley se convierte en el quinto (5º) propuesto y se modifica de conformidad a lo fijado en esta ponencia. Este artículo quedaría así:

Artículo 5º. De la Cuota para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Automotor Terrestre. La Cuota para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Automotor Terrestre será un ítem adicional dentro de la estructura de precios de la gasolina motor y del combustible diésel y se recaudará y generará por la venta de estos combustibles por parte del Distribuidor mayorista y corresponderá al equivalente al diez por ciento (10%) del margen señalado por el Gobierno al distribuidor minorista de combustibles líquidos derivados del petróleo por

²⁵ Al tener en cuenta que la incidencia promedio del costo de los combustibles líquidos en las tarifas del transporte público terrestre es de un 20%, de acuerdo con cifras suministradas por los transportadores y corroboradas por el Ministerio del Transporte durante la audiencia pública celebrada el 20 de mayo de 2003 en la Comisión Quinta de la honorable Cámara de Representantes.

²⁶ Con el recargo correspondiente a la nueva cuota parafiscal (\$11/galón de gasolina) hoy se espera poder coleccionar \$15.576 millones anuales resultantes de multiplicar los \$11 por 1.416 millones de galones de gasolina (extra y corriente) que se deberán consumir en el año 2003 (con base en un promedio de 92.379 barriles diarios que se consumieron entre el 1º de enero y el 31 de marzo del presente año).

²⁷ Durante una audiencia pública que tuvo lugar el 20 de mayo de 2003 en el recinto de la Comisión Quinta de la honorable Cámara de Representantes.

cada galón de gasolina y combustible diésel (o Aceite Combustible para Motores, ACPM).

En el mismo sentido el artículo 3° del proyecto inicial se convierte en sexto (6°), y junto con sus párrafos se modifica en concordancia con la presente propuesta y quedaría así:

Artículo 6°. *De Fondo de Conversión a Gas Natural Vehicular.* Créase el Fondo de Conversión a Gas Natural Vehicular, sin personería jurídica, para el manejo de los recursos provenientes del recaudo de la cuota para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Automotor Terrestre.

El producto de la Cuota para la conversión y racionalización del uso de GNV se llevará a una cuenta especial bajo el nombre de Fondo de Conversión a Gas Natural Vehicular.

Parágrafo 1°. El Fondo y la cuota que se crean por la presente ley tendrán una duración de quince (15) años contados a partir de la sanción presidencial de esta y se regirán por lo establecido en ella y en los decretos reglamentarios.

Se adiciona un segundo párrafo para permitir al Ejecutivo ajustar su política en cuanto al gas natural vehicular. Quedaría así:

Parágrafo 2°. Al concluir el plazo de quince (15) años que se establece en el presente artículo, como tiempo de duración del fondo y de la cuota que por esta ley se crean, el Gobierno Nacional podrá expedir un Decreto de ampliación de este plazo, decreto en el cual expondrá las razones que lo motivan en ese sentido. Simultáneamente el Gobierno Nacional-Ministerio de Minas y Energía-, presentará al Congreso de la República un proyecto de ley sobre política general de gas natural incluyendo el uso por parte vehicular.

El artículo 4° del proyecto inicial se convierte en séptimo, y junto con su párrafo se modifica de conformidad con la propuesta de ponencia, y quedaría así:

Artículo 7°. *De los objetivos del Fondo de Conversión a Gas Natural Vehicular.* Los recursos del Fondo de Conversión a Gas Natural Vehicular se utilizarán en:

1. Financiar la conversión de los vehículos de transporte automotor terrestre propulsados por derivados líquidos de petróleo a vehículos propulsados por gas natural entregando a los propietarios de vehículos automotores de transporte público terrestre, como financiación no reembolsable, hasta el cincuenta por ciento (50%) del costo de la conversión, incluido el kit de conversión respectivo y a los demás una financiación a no menos de treinta y seis (36) meses a una tasa no superior al DTF promedia vigente durante el mes anterior.

2. Incentivar la investigación, la ciencia y la tecnología que busque la conversión de motores movidos por combustibles líquidos derivados del Petróleo a motores propulsados por gas natural vehicular; así como en el mejoramiento y desarrollo de este último tipo de motores.

3. Apoyar financieramente a cooperativas, organizaciones solidarias y pequeños empresarios colombianos para que se vinculen a programas y proyectos de conversión de sistemas para uso de Gas Natural Vehicular.

4. Diseñar e implementar estrategias para la educación y fomento del uso del GNV dentro de la ciudadanía, con base en campañas masivas de información y otros canales idóneos.

5. Importar tecnología que tenga como propósito la conversión o fabricación de motores a gas natural vehicular.

6. Financiar la ampliación, mejoras o construcción de estaciones de servicio para distribución de gas natural vehicular.

7. Financiar la ampliación, mejoras o construcción de talleres que presten el servicio de conversión y mantenimiento de vehículos convertidos a GNV.

El párrafo del artículo 4° del proyecto original se convierte en dos artículos, 8° y 9°, los cuales quedarían así:

Artículo 8°. *De la Financiación por parte del sector privado.* Los proyectos, planes y programas que pretenda realizar el Fondo de Conversión a Gas Natural Vehicular podrán ser financiados parcial o totalmente por el sector privado, el cual no podrá ser ni directa ni por interpuesta persona, socio propietario, ni aún parcialmente, con quienes sean motivo u objeto de aquella financiación.

El agente del sector privado podrá realizar al Fondo de Conversión a Gas Natural Vehicular, donación parcial o total de los valores dados en la financiación. Tal donación tendrá el mismo tratamiento tributario que la ley le dé a las inversiones en desarrollo científico y tecnológico.

Artículo 9°. *De la inversión privada en planes y programas del Fondo.* Cuando el sector privado se encuentre interesado en invertir en un determinado proyecto o programa para ser desarrollado con recursos del Fondo aquí creado, se requerirá que las personas naturales o jurídicas vinculadas a dichos proyectos o programas entreguen parte de esas inversiones, a título de donación al Fondo de Conversión a Gas Natural Vehicular, la cual tendrá el mismo tratamiento tributario que la ley le dé a las inversiones en desarrollo científico y tecnológico.

El artículo 5° del proyecto se convierte en décimo (10), se modifica y quedaría así:

Artículo 10. *De la Junta Directiva del Fondo.* El Fondo de Conversión a Gas Natural Vehicular tendrá una Junta Directiva conformada por:

1. El Ministro de Minas y Energía o su Delegado, quien lo presidirá.
2. El Ministro de Transporte o su delegado.
3. El Presidente de Ecopetrol o su delegado.
4. El representante legal de la Empresa Ecogás o de la entidad que la reemplace.
5. Un (1) representante de los Distribuidores Regionales de Gas Natural vehicular.
6. El Superintendente de Industria y Comercio o su delegado.
7. Un (1) representante de la Asociación Colombiana de Ingenieros de Transportes y Vías.
8. Un (1) representante por los Terminales Terrestres de Pasajeros, existentes en el país.
9. Un (1) representante del sector de Transporte de pasajeros.
10. Un (1) representante del sector de Transporte de carga.
11. Un (1) representante de los Distribuidores minoristas de gas natural vehicular.

Parágrafo. Los representantes de los numerales 7, 8, 9, 10 y 11 del presente artículo serán elegidos de conformidad con Reglamento que para ese efecto expida el Gobierno Nacional dentro de los tres (3) meses siguientes a la sanción de la presente ley; y operarán ceñidos a lo que se establezca en el decreto respectivo.

Se adiciona un artículo complementario a este artículo, el 11, el cual quedaría así:

Artículo 11. *De las Atribuciones de la Junta Directiva del Fondo.* La Junta Directiva del Fondo aquí creado tendrá entre otras, las siguientes funciones:

1. Aprobar anualmente el Plan de Inversiones y Gastos por programas y proyectos, que deben ejecutarse y desarrollarse en la correspondiente vigencia fiscal.

2. Aprobar convenios y subcontratos para la ejecución de sus planes, programas y proyectos con otras agremiaciones y entidades vinculadas a la transformación a gas natural combustible de propulsión vehicular, que le presente la administración del Fondo.

3. Recomendar al Gobierno Nacional las políticas, planes y programas que se consideren deben implementarse en el Plan Nacional de Desarrollo, como parte de la política de crecimiento del país y de beneficio social a la población.

4. Aceptar la participación de las empresas distribuidoras de gas natural en la formulación de planes, programas y proyectos que sean adelantados con el aval del Fondo, dentro de los principios de libertad de competencia y de no utilización de su posición dominante de que trata, entre otros, el artículo 2.6 de la Ley 142 de 1994 y demás normas concordantes.

5. Solicitar a la entidad administradora del Fondo que por esta ley se designa, los informes y estudios que requiera para poder adoptar las determinaciones que debe tomar con miras al cumplimiento de sus objetivos y atribuciones.

6. Requerir la presencia de representantes de los gremios o asociaciones que cuenten aún parcialmente en más de un cincuenta y cinco por ciento (55%), con propietarios de vehículos automotores propulsados por gas natural vehicular, debidamente certificados por la Autoridad de Tránsito respectiva competente, para estudio de sus correspondientes acciones hacia estos asociados.

7. Recomendar al Ministerio de Minas y Energía la prórroga del contrato con el mismo contratista cuando este haya desarrollado eficiente y eficazmente su responsabilidad contractual; o la terminación anticipada del mismo cuando se compruebe deficiencia manifiesta y perjudicial a las políticas dadas en el

Plan Nacional de Desarrollo o se incurra en las causales de ley o contractuales establecidas para este evento.

8. Reunirse trimestralmente, en forma ordinaria, para hacerle seguimiento a la programación anual y cuatrienal; y anualmente en la última semana del mes de Noviembre para la fijación del Plan de Inversiones para la siguiente vigencia fiscal determinado en el numeral 1) del presente artículo; y extraordinariamente cuando así se requiera o lo solicite cualquiera de los dos Ministerios mencionados en esta ley.

9. Autorizar a la entidad administradora del Fondo, el recibo de donaciones que le haga el sector privado.

10. Las demás de ley o fijadas en decretos reglamentarios.

Parágrafo. La Junta Directiva del Fondo aquí creada 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.

El artículo 6° original se convierte en el doceavo se modifica y quedaría así:

Artículo 12. *Del Recaudo.* El recaudo de la cuota señalada en el artículo 5° lo hará el distribuidor mayorista de combustibles líquidos en el momento del pago de la gasolina motor o el combustible diésel debiendo entregar dicho recaudo, inicialmente y con carácter de depositario temporal, al Ministerio de Minas y Energía, y a partir de la firma del contrato de administración correspondiente, a la entidad que sea contratada por el Gobierno Nacional, para la administración del Fondo que se crea por la presente ley y de conformidad con el siguiente artículo.

El artículo 7° original se convierte en el treceavo (13), se modifica, incluidos sus párrafos y quedaría así:

Artículo 13. *De la administración del Fondo.* El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, contratará con el Consejo Superior del Transporte, como entidad cúpula supra gremial 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 Gas Natural Vehicular.

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 Contratista por la administración cuyo valor será, como máximo, de un diez por ciento (10%) del recaudo anual.

El artículo 8° original se convierte en el catorceavo(14), se modifica y quedaría así:

Artículo 14. *Del Plan de Inversiones y Gastos.* El Consejo Superior del Transporte como entidad administradora del Fondo de conversión a Gas Natural Vehicular elaborará anualmente el plan de inversiones y gastos por programas y proyectos, el cual solo podrá ejecutarse una vez haya sido aprobado por la Junta Directiva del Fondo.

Se propone un nuevo artículo relacionado con la creación de incentivos al uso de gas natural vehicular, así:

Artículo 15. *De los incentivos al uso de gas natural vehicular.* El Gobierno Nacional fijará anualmente los incentivos al uso del gas natural como elemento propulsor de los vehículos automotores, los cuales podrán ser:

a) Incentivos tributarios para los propietarios que conviertan sus vehículos a gas natural vehicular;

b) Intereses bajos para los créditos de financiación para la conversión de que trata la presente ley;

c) Rebaja en aranceles para la importación de tecnología que tenga como propósito la conversión o fabricación de motores a gas natural vehicular;

d) Financiación con intereses preferenciales para la ampliación, mejoras o construcción de estaciones de servicio para distribución de gas natural vehicular;

e) Tarifas preferenciales en los peajes que existen o se establezcan en las vías y carreteras nacionales, para los vehículos propulsados con gas natural;

f) Apoyar a los entes territoriales en programas del uso del gas natural vehicular y autorizarlos para implementar incentivos financieros que se orienten al fomento de su uso.

El artículo 9° del proyecto original se convierte en 16, se modifica y quedaría así:

Artículo 16. *De la vigilancia administrativa.* El Ministerio de Transporte hará la supervisión, 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 o cuando se le solicitaren por este Ministerio.

Con la misma periodicidad, la entidad administradora del Fondo remitirá a la Tesorería General de la República el informe sobre el monto de los recursos recaudados en el semestre anterior por concepto de cuotas, sin perjuicio de que tanto el Ministerio de Transporte 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.

El artículo 10 del proyecto se convierte en el 17 de esta ponencia, se modifica y quedaría así:

Artículo 17. *Del Control fiscal.* El Consejo Superior del Transporte como administrador del Fondo de Conversión a Gas Natural Vehicular, 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.

El artículo 11 del proyecto inicial se convierte en 18, se modifica y quedaría así:

Artículo 18. *De las multas y sanciones.* El Gobierno Nacional podrá imponer multas y sanciones por la mora o la defraudación en el recaudo y la consignación de la cuota para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Automotor Terrestre prevista en esta ley, sin perjuicio de las acciones penales y civiles a que haya lugar.

El artículo 12 del proyecto se convierte en el 19 de la presente ponencia.

Artículo 19. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las demás disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,

Blanca Torres de Lascarro, Coordinador; Luis Fernando Duque, Alfredo Cuello, José Ignacio Bermúdez, Pedro José Arenas, Ponentes.

PROYECTO DE LEY NUMERO 023 DE 2003 CAMARA

por la cual se dictan normas sobre el fomento al consumo del Gas Natural Vehicular, se establece una cuota parafiscal de fomento y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *De la Política Nacional de Fomento al Consumo de Gas Natural Vehicular.* Considérase el uso del Gas Natural Vehicular (GNV) utilizado por el Transporte Automotor Terrestre factor coadyuvante para el saneamiento ambiental, el logro de la autosuficiencia energética del país y como dinamizador de la competitividad de la economía colombiana. Como tal recibirá tratamiento especial en las políticas sectoriales respectivas.

Para ello, el Gobierno Nacional fijará en el Plan Nacional de Desarrollo las directrices de política, planes y programas que durante el respectivo cuatrienio ejecutará para el uso eficiente y adecuado del gas natural en la propulsión de vehículos automotores.

Parágrafo. Para la implementación de esta norma durante el actual el cuatrienio presidencial, el Ministerio de Minas y Energía en conjunto con el Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación, determinarán, mediante decreto, las directrices de política, los planes y programas a seguir en lo que resta del cuatrienio; así como los incentivos a la conversión de que trata la presente ley. Tal decreto deberá ser expedido dentro de los tres (3) meses siguientes a la publicación de la presente ley.

Artículo 2°. *De la continuación de planes y programas de gas natural vehicular.* Para los primeros quince (15) años siguientes a la publicación de la presente ley, el Gobierno Nacional fijará como prioritario dentro de su política de uso del gas natural, acciones y directrices que incentiven el uso del gas natural como elemento propulsor de vehículos automotores.

Artículo 3°. *De la creación de la cuota para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Automotor Terrestre.* Créase la cuota de contribución parafiscal de fomento para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Automotor Terrestre la cual se regirá por las condiciones y términos estipulados en la presente ley.

Artículo 4°. *De la racionalización del uso de combustible derivados del petróleo.* Con el propósito de racionalizar el uso de combustibles líquidos derivados del petróleo, el Gobierno nacional propugnará por políticas de incentivos al uso de gas natural vehicular y tendrá como instrumento esencial la cuota de contribución parafiscal para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Automotor Terrestre creada con la presente ley con el fin de propugnar por la protección del medio ambiente y la salud pública.

Parágrafo. 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 el abastecimiento energético pleno y oportuno, la competitividad de la economía colombiana, la protección del consumidor y la promoción del uso de energías sostenibles medioambientalmente”.

Artículo 5°. *De la Cuota para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Automotor Terrestre.* La Cuota para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Automotor Terrestre será un ítem adicional dentro de la estructura de precios de la gasolina motor y del combustible diésel y se recaudará y generará por la venta de estos combustibles por parte del Distribuidor mayorista y corresponderá al equivalente al diez por ciento (10%) del margen señalado por el Gobierno al distribuidor minorista de combustibles líquidos derivados del petróleo por cada galón de gasolina y combustible diésel (o Aceite Combustible Para Motores, ACPM).

Artículo 6°. *De Fondo de Conversión a Gas Natural Vehicular.* Créase el Fondo de Conversión a Gas Natural Vehicular, sin personería jurídica, para el manejo de los recursos provenientes del recaudo de la cuota para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Automotor Terrestre.

El producto de la Cuota para la conversión y racionalización del uso de GNV se llevará a una cuenta especial bajo el nombre de Fondo de Conversión a Gas Natural Vehicular.

Parágrafo 1°. El Fondo y la cuota que se crean por la presente ley tendrán una duración de quince (15) años contados a partir de la sanción Presidencial de esta y se regirán por lo establecido en ella y en los decretos reglamentarios.

Parágrafo 2°. Al concluir el plazo de quince (15) años que se establece en el presente artículo, como tiempo de duración del fondo y de la cuota que por esta ley se crean, el Gobierno Nacional podrá expedir un Decreto de ampliación de este plazo, decreto en el cual expondrá las razones que lo motivan en ese sentido. Simultáneamente el Gobierno Nacional-Ministerio de Minas y Energía-, presentará al Congreso de la República un proyecto de Ley sobre política general de gas natural incluyendo el uso por parte vehicular.

Artículo 7°. *De los objetivos del Fondo de Conversión a Gas Natural Vehicular.* Los recursos del Fondo de Conversión a Gas Natural Vehicular se utilizarán en:

1. Financiar la conversión de los vehículos de transporte automotor terrestre propulsados por derivados líquidos de petróleo a vehículos propulsados por gas natural entregando a los propietarios de vehículos automotores de transporte público terrestre, como financiación no reembolsable, hasta el cincuenta por ciento (50%) del costo de la conversión, incluido el kit de conversión respectivo y a los demás una financiación a no menos de treinta y seis (36) meses a una tasa no superior al DTF promedia vigente durante el mes anterior.

2. Incentivar la investigación, la ciencia y la tecnología que busque la conversión de motores movidos por combustibles líquidos derivados del Petróleo a motores propulsados por gas natural vehicular; así como en el mejoramiento y desarrollo de este último tipo de motores.

3. Apoyar financieramente a cooperativas, organizaciones solidarias y pequeños empresarios colombianos para que se vinculen a programas y proyectos de conversión de sistemas para uso de Gas Natural Vehicular.

4. Diseñar e implementar estrategias para la educación y fomento del uso del GNV dentro de la ciudadanía, con base en campañas masivas de información y otros canales idóneos.

5. Importar tecnología que tenga como propósito la conversión o fabricación de motores a gas natural vehicular.

6. Financiar la ampliación, mejoras o construcción de estaciones de servicio para distribución de gas natural vehicular.

7. Financiar la ampliación, mejoras o construcción de talleres que presten el servicio de conversión y mantenimiento de vehículos convertidos a GNV.

Artículo 8°. *De la Financiación por parte del sector privado.* Los proyectos, planes y programas que pretenda realizar el Fondo de Conversión a Gas Natural Vehicular podrán ser financiados parcial o totalmente por el sector privado, el cual no podrá ser ni directa ni por interpuesta persona, socio propietario, ni aún parcialmente, con quienes sean motivo u objeto de aquella financiación.

El agente del sector privado podrá realizar al Fondo de Conversión a Gas Natural Vehicular, donación parcial o total de los valores dados en la financiación, tal donación tendrá el mismo tratamiento tributario que la ley le dé a las inversiones en desarrollo científico y tecnológico.

Artículo 9°. *De la Inversión Privada en Planes y Programas del Fondo.* Cuando el sector privado se encuentre interesado en invertir en un determinado proyecto o programa para ser desarrollado con recursos del Fondo aquí creado, se requerirá que las personas naturales o jurídicas vinculadas a dichos proyectos o programas entreguen parte de esas inversiones, a título de donación al Fondo de Conversión a Gas Natural Vehicular, la cual tendrá el mismo tratamiento tributario que la ley le dé a las inversiones en desarrollo científico y tecnológico.

Artículo 10. *De la Junta Directiva del Fondo.* El Fondo de Conversión a Gas Natural Vehicular tendrá una Junta Directiva conformada por:

1. El Ministro de Minas y Energía o su Delegado, quien lo presidirá.
2. El Ministro de Transporte o su delegado.
3. El Presidente de Ecopetrol o su delegado.
4. El representante legal de la Empresa Ecogás o de la entidad que la reemplace.
5. Un (1) representante de los Distribuidores Regionales de Gas Natural vehicular.
6. El Superintendente de Industria y Comercio o su delegado.
7. Un (1) representante de la Asociación Colombiana de Ingenieros de Transportes y Vías.
8. Un (1) representante por los Terminales Terrestres de Pasajeros, existentes en el país.
9. Un (1) representante del sector de Transporte de pasajeros.
10. Un (1) representante del sector de Transporte de carga.
11. Un (1) representante de los distribuidores minoristas de gas natural vehicular.

Parágrafo. Los representantes de los numerales 7, 8, 9, 10 y 11 del presente artículo serán elegidos de conformidad con el Reglamento que para ese efecto expida el Gobierno Nacional dentro de los tres (3) meses siguientes a la sanción de la presente ley; y operarán ceñidos a lo que se establezca en el decreto respectivo.

Artículo 11. *De las Atribuciones de la Junta Directiva del Fondo.* La Junta Directiva del Fondo aquí creado tendrá entre otras, las siguientes funciones:

1. Aprobar anualmente el Plan de Inversiones y Gastos por programas y proyectos, que deben ejecutarse y desarrollarse en la correspondiente vigencia fiscal.

2. Aprobar convenios y subcontratos para la ejecución de sus planes, programas y proyectos con otras agremiaciones y entidades vinculadas a la transformación a gas natural combustible de propulsión vehicular, que le presente la administración del Fondo.

3. Recomendar al Gobierno Nacional las políticas, planes y programas que se consideren deben implementarse en el Plan Nacional de Desarrollo, como parte de la política de crecimiento del país y de beneficio social a la población.

4. Aceptar la participación de las empresas distribuidoras de gas natural en la formulación de planes, programas y proyectos que sean adelantados con el aval del Fondo, dentro de los principios de libertad de competencia y de no utilización de su posición dominante de que trata, entre otros, el artículo 2.6 de la Ley 142 de 1994 y demás normas concordantes.

5. Solicitar a la entidad administradora del Fondo que por esta ley se designa, los informes y estudios que requiera para poder adoptar las determinaciones que debe tomar con miras al cumplimiento de sus objetivos y atribuciones.

6. Requerir la presencia de representantes de los gremios o asociaciones que cuenten aún parcialmente en más de un cincuenta y cinco por ciento

(55%), con propietarios de vehículos automotores propulsados por gas natural vehicular, debidamente certificados por la Autoridad de Tránsito respectiva competente, para estudio de sus correspondientes acciones hacia estos asociados.

7. Recomendar al Ministerio de Minas y Energía la prórroga del contrato con el mismo contratista cuando este haya desarrollado eficiente y eficazmente su responsabilidad contractual; o la terminación anticipada del mismo cuando se compruebe deficiencia manifiesta y perjudicial a las políticas dadas en el Plan Nacional de Desarrollo o se incurra en las causales de ley o contractuales establecidas para este evento.

8. Reunirse trimestralmente, en forma ordinaria, para hacerle seguimiento a la programación anual y cuatrienal; y anualmente en la última semana del mes de noviembre para la fijación del Plan de Inversiones para la siguiente vigencia fiscal determinado en el numeral 1 del presente artículo; y extraordinariamente cuando así se requiera o lo solicite cualquiera de los dos Ministerios mencionados en esta ley.

9. Autorizar a la entidad administradora del Fondo, el recibo de donaciones que le haga el sector privado.

10. Las demás de ley o fijadas en decretos reglamentarios.

Parágrafo. La Junta Directiva del Fondo aquí creada 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.

Artículo 12. *Del Recaudo.* El recaudo de la cuota señalada en el artículo 5° lo hará el distribuidor mayorista de combustibles líquidos en el momento del pago de la gasolina motor o el combustible diésel debiendo entregar dicho recaudo, inicialmente y con carácter de depositario temporal, al Ministerio de Minas y Energía, y a partir de la firma del contrato de administración correspondiente, a la entidad que sea contratada por el Gobierno Nacional, para la administración del Fondo que se crea por la presente ley y de conformidad con el siguiente artículo.

Artículo 13. *De la administración del Fondo.* El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, contratará con el Consejo Superior del Transporte, como entidad cúpula supra gremial 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 Gas Natural Vehicular.

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 Contratista por la administración cuyo valor será, como máximo, de un diez por ciento (10%) del recaudo anual.

Artículo 14. *Del Plan de Inversiones y Gastos.* El Consejo Superior del Transporte como entidad administradora del Fondo de conversión a Gas Natural Vehicular elaborará anualmente el plan de inversiones y gastos por programas y proyectos, el cual solo podrá ejecutarse una vez haya sido aprobado por la Junta Directiva del Fondo.

Artículo 15. *De los incentivos al uso de gas natural vehicular.* El Gobierno Nacional fijará anualmente los incentivos al uso del gas natural como elemento propulsor de los vehículos automotores, los cuales podrán ser:

- a) Incentivos tributarios para los propietarios que conviertan sus vehículos a gas natural vehicular;
- b) Intereses bajos para los créditos de financiación para la conversión de que trata la presente ley;
- c) Rebaja en aranceles para la importación de tecnología que tenga como propósito la conversión o fabricación de motores a gas natural vehicular;
- d) Financiación con intereses preferenciales para la ampliación, mejoras o construcción de estaciones de servicio para distribución de gas natural vehicular;
- e) Tarifas preferenciales en los peajes que existen o se establezcan en las vías y carreteras nacionales, para los vehículos propulsados con gas natural;
- f) Apoyar a los entes territoriales en programas del uso del gas natural vehicular y autorizarlos para implementar incentivos financieros que se orienten al fomento de su uso.

Artículo 16. *De la vigilancia administrativa.* El Ministerio de Transporte hará la supervisión, 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 o cuando se le solicitaren por este Ministerio.

Con la misma periodicidad, la entidad administradora del Fondo remitirá a la Tesorería General de la República el informe sobre el monto de los recursos recaudados en el semestre anterior por concepto de cuotas, sin perjuicio de que tanto el Ministerio de Transporte 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 17. *Del control fiscal.* El Consejo Superior del Transporte como administrador del Fondo de Conversión a Gas Natural Vehicular, 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 18. *De las multas y sanciones.* El Gobierno Nacional podrá imponer multas y sanciones por la mora o la defraudación en el recaudo y la consignación de la cuota para la conversión y racionalización del uso de combustibles del Transporte Automotor Terrestre prevista en esta ley, sin perjuicio de las acciones penales y civiles a que haya lugar.

Artículo 19. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las demás disposiciones que le sean contrarias.

Blanca Torres de Lascarro, Coordinador; Luis Fernando Duque, Alfredo Cuello Baute, José Ignacio Bermúdez, Pedro José Arenas, Ponentes.

* * *

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 119 DE 2003 CAMARA

por medio de la cual se declaran unas zonas de interés público para la política ambiental del Estado, se ordena la recuperación de sus ejes ambientales para reserva y protección forestal y se dictan otras disposiciones.

Honorables Representantes:

De conformidad con la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Quinta de la Cámara de Representantes y acatando lo dispuesto en el reglamento del honorable Congreso de la República en lo pertinente con el trámite que deben cumplir los proyectos de ley, atentamente presentamos a consideración la ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 119 de 2003 Cámara, *por medio de la cual se declaran unas zonas de interés público para la política ambiental del Estado, se ordena la recuperación de sus ejes ambientales para reserva y protección forestal y se dictan otras disposiciones.*

Antecedentes del proyecto de ley

En la exposición de motivos manifiesta el autor del proyecto, doctor Jaime Cervantes Varelo, la necesidad de reclamar la rehabilitación y conservación de una zona de reserva ambiental ubicada en el municipio de Soledad, en el departamento del Atlántico, manifestando lo siguiente: “*La problemática generada cada año por los arroyos ‘El Salao y Platanal’ que atraviesan el municipio de occidente a oriente, es de tal magnitud que generan una situación de insuficiencia hidráulica ya que recogen todos los excesos de la escorrentía pluvial causando desbordamientos en la zona urbana; así como otros problemas físicos, sociales, económico y ambientales, afectando enormemente a más de diez mil (10.000) familias que permanentemente ven amenazadas sus vidas*”. De igual forma y con fundamento en la Constitución Política, plantea la necesidad de buscar para la zona mencionada, la prosperidad general y la igualdad a que tienen derecho sus habitantes. En consecuencia, determina plasmar en el texto del proyecto la urgencia de declarar como zonas de interés público las comprendidas en el cauce de los arroyos el “Salao y el Platanal”, así como también el de las áreas aledañas que conforman sus ejes ambientales.

De conformidad con lo anterior, plantea que en el transcurso de los próximos diez años la Corporación Autónoma Regional del Atlántico, destine recursos por un setenta por ciento (70%) de las transferencias que se causen a su favor proveniente de la generación de energía térmica por parte de la empresa Termo Barranquilla S. A. desde el municipio de Soledad. De igual manera, se consagra como mecanismo para la correcta utilización de los recursos destinados para dicho propósito, que estos sean administrados por

una entidad fiduciaria escogida de común acuerdo por el municipio y la CAR-Atlántico.

Por último, señala el proyecto que la Corporación Ambiental adopte las acciones tendientes a la reforestación de las riberas de los arroyos mencionados, y los programas pertinentes para reubicar a las familias que habitan en la zona.

Fundamento jurídico

La Constitución Política de 1991 hizo énfasis en la protección que se le deba dar al medio ambiente por las implicaciones que el desmejoramiento del mismo puede generar. Es así, como dentro de los fines esenciales del Estado consagrados en el artículo 2º, se estableció **“servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución”**. Por su parte, el artículo 8º señala que **“Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación”**. Principio fundamental denominado por el constituyente como *derecho al ambiente* y cuyos alcances se precisan en varios artículos de la Constitución.

De conformidad con lo anterior, el artículo 79 afirma que: **“Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo”**.

“Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica...”. El artículo 80 dice: **“El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación...”**.

De igual manera, el artículo 366 de la Norma Superior expresa que dentro de las finalidades que tiene el Estado, se encuentran las de buscar el bienestar general y mejorar la calidad de vida de todos los habitantes del territorio nacional teniendo para tal efecto, entre otros, el del saneamiento ambiental.

Los artículos mencionados los ha denominado la doctrina como la Constitución Ecológica, ya que por ser la Carta Política colombiana extensa y descriptiva, muchas de las normas se refieren a un mismo tema como es en este caso, el del medio ambiente. Este involucra varios aspectos como son: el manejo, uso, aprovechamiento y conservación de los recursos naturales, el equilibrio de los ecosistemas, la protección de la diversidad biológica y cultural, el desarrollo sostenible, y la calidad de vida del hombre entendido como parte integrante de ese mundo natural y quien en últimas es la razón de ser de nuestra Constitución.

Respecto de este tema la honorable Corte Constitucional en sentencia C-431-00, manifestó:

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

De igual manera, al pregonar por un ambiente sano se busca también que las empresas (en este caso productoras de energía térmica), que utilizan recursos naturales de una determinada zona del país, lo hagan en armonía con un desarrollo sostenible de los mismos preservando las zonas aledañas en que se encuentran ubicadas, y con mayor razón cuando estas se encuentran habitadas. Dice la Corte:

“Cabe destacar que los derechos y las obligaciones ecológicas definidas por la Constitución Política giran, en gran medida, en torno al concepto de desarrollo sostenible, el cual, en palabras de esta Corporación, pretende ‘superar una perspectiva puramente conservacionista en la protección del medio ambiente, al intentar armonizar el derecho al desarrollo—indispensable para la satisfacción de las necesidades humanas— con las restricciones derivadas de la protección al medio ambiente’. Así, es evidente que el desarrollo social y la protección del medio ambiente imponen un tratamiento unívoco e insoluble que progresivamente permita mejorar las condiciones de vida de las personas y el bienestar social, pero sin afectar ni disminuir irracionalmente la diversidad biológica de los ecosistemas pues estos, además de servir de base a la actividad productiva, contribuyen en forma decidida a la conservación de la especie humana. Sobre este particular la Corte tuvo oportunidad de señalar que:

“El crecimiento económico, fruto de la dinámica de la libertad económica, puede tener un alto costo ecológico y proyectarse en una desenfrenada e

irreversible destrucción del medio ambiente, con las secuelas negativas que ello puede aparejar para la vida social. La tensión desarrollo económico— conservación y preservación del medio ambiente, que en otro sentido corresponde a la tensión bienestar económico— calidad de vida, ha sido decidida por el Constituyente en una síntesis equilibradora que subyace a la idea de desarrollo económico sostenible consagrada de diversas maneras en el texto constitucional (C. P. artículos 80, 268-7, 334, 339 y 340)”. (Sentencia T-251/93, M. P. Eduardo Cifuentes Muñoz).

Es necesario manifestar que el derecho a tener un ambiente sano implica también el de proteger el derecho a la salud que aunque no se considera como fundamental por nuestra Constitución, sí merece especial protección por parte del Estado al estar en conexidad con el derecho a la vida, o como bien lo dijo en su oportunidad la Corte Constitucional, la salud es **“como un predicado del derecho a la vida”** (T-484 de 1992). Pero la misma doctrina del alto Tribunal ha ampliado el concepto del derecho a la vida, al especificar que este no está limitado a la idea restrictiva de peligro de muerte, sino que se consolida como un concepto más amplio a la simple y limitada posibilidad de existir o no, extendiéndose **al objetivo de garantizar también una existencia en condiciones dignas**.

En lo concerniente con los recursos que se destinarán para la integración de los arroyos el “Salao y el Platanal” a los usos urbanos circundantes, a su adecuación hidráulica, saneamiento, canalización, tratamiento físico, arborización, espacios públicos adyacentes y a mejorar las condiciones ambientales en general, estos se consideran como contribuciones para compensar el deterioro ambiental que las empresas que utilicen recursos naturales puedan ocasionar. En consecuencia, se deben destinar dentro del presupuesto municipal para los fines establecidos.

TEXTO AL PROYECTO DE LEY NUMERO 119 DE 2003 CAMARA

por medio de la cual se declaran unas zonas de interés público para la política ambiental del Estado, se ordena la recuperación de sus ejes ambientales para reserva y protección forestal y se dictan otras disposiciones.

Artículo 1º. Declárase de interés público las zonas comprendidas por el cauce de los arroyos el “Salao y el Platanal” en el municipio de Soledad-Atlántico, así como las áreas aledañas que conforman sus ejes ambientales.

Artículo 2º. De conformidad con el artículo anterior en los próximos diez (10) años la CAR-Atlántico destinarán hasta un setenta por ciento (70%) de las transferencias causadas por concepto de generación de energía térmica en el municipio de Soledad a la recuperación de los arroyos el “Salao y el Platanal” a los usos urbanos circundantes, a su adecuación hidráulica, saneamiento, canalización, tratamiento físico, arborización, espacios públicos adyacentes y a mejorar las condiciones de contaminación y de sus ejes ambientales.

Artículo 3º. Mientras dure la destinación de recursos prevista en el artículo anterior, el municipio de Soledad en coordinación con la CAR-Atlántico, mantendrá con los recursos recibidos por el primero y los recibidos por la segunda por otros conceptos, el cuidado de los programas y proyectos de saneamiento básico y mejoramiento ambiental del municipio.

Artículo 4º. Con el objeto de controlar y vigilar la correcta utilización de los recursos, estos serán administrados por una fiduciaria, contratada en la forma que acuerden el municipio y la CAR-Atlántico y regido por las normas de derecho privado. En el comité fiduciario participarán representantes de ambas entidades.

Artículo 5º. La CAR-Atlántico deberá adoptar las acciones pertinentes para la reforestación de las riberas de los cauces de los arroyos objeto de la presente ley, así como de su protección.

Parágrafo. La adopción de estas acciones se hará en un plazo no inferior a seis (6) meses contados a partir de la presente ley.

Artículo 5º. En los mismos términos establecidos en el artículo anterior, se deberá iniciar las acciones pertinentes para definir los programas de reubicación de las familias que ocupen viviendas o lotes en las riberas próximas a los cauces aludidos.

Artículo 7º. La inversión establecida en la presente ley se hará sin perjuicio de las otras fuentes de financiación del orden nacional que se estén gestionando.

Artículo 8º. La presente ley rige a partir de su sanción y publicación y, deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Proposición

Solicitamos a los miembros de la Comisión Quinta de la honorable Cámara de Representantes dar primer debate al Proyecto de ley número 119 de 2003 Cámara, *por medio de la cual se declaran unas zonas de interés público para la política ambiental del Estado, se ordena la recuperación de sus ejes ambientales para reserva y protección forestal y se dictan otras disposiciones.*

Armando Amaya Alvarez, Manuel J. Caropresse M., Gustavo A. Lanziano M., Ponentes; Blanca Cenith Torres L., Ponente Coordinadora.

* * *

TEXTO ARTICULADO APROBADO EN SEGUNDO DEBATE EN SESION DEL 12 DE NOVIEMBRE DE 2003 COMISION QUINTA CAMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NUMERO 011 DE 2003 CAMARA

por la cual se modifica el artículo 15 de la Ley 401 de 1997.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El Fondo Especial para el manejo de los recursos provenientes de la Cuota de Fomento de que trata el artículo 15 de la Ley 401 de 1997 será administrado por la Empresa Colombiana de Gas, Ecogás.

Parágrafo. La contraprestación por la administración del Fondo Especial será como máximo del dos por ciento (2%) calculado sobre el recaudo de la cuota de fomento del año inmediatamente anterior.

Artículo 2°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga en lo pertinente las previsiones que sean contrarias del artículo 15 de la Ley 401 de 1997.

Armando Amaya Alvarez, Alirio Villamizar Afanador, Coponentes; Alfredo Cuello Baute, Ponente.

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 011 DE 2003 CAMARA

por la cual se modifica el artículo 15 de la Ley 401 de 1997.

Honorables Representantes:

De conformidad con la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Quinta de la Cámara de Representantes y cumpliendo con el reglamento del honorable Congreso de la República en lo pertinente con el trámite que deben cumplir los proyectos de ley, presentamos a consideración la ponencia para segundo debate del Proyecto de ley número 011 de 2003 Cámara, *por la cual se modifica el artículo 15 de la Ley 401 de 1997.*

Breve reseña histórica sobre la explotación de gas en Colombia

La explotación de gas en Colombia se ha realizado como una alternativa de consumo de energía por parte de la población colombiana. De ahí, que se hallan separado las funciones que venía cumpliendo la Empresa Colombiana de Petróleos, Ecopetrol, y se designe esta labor a la Empresa Colombiana de Gas, Ecogás, mediante la Ley 401 de 1997.

En lo pertinente con este tema, Ecogás dijo lo siguiente:

“Durante los años 90 el Gobierno Nacional definió en los documentos Conpes, denominados: El Plan de Gas y el Programa para la Masificación del Consumo de Gas, las acciones necesarias para promover una matriz de consumo de energía más eficiente y conveniente para el país, mediante la sustitución de recursos energéticos de alto costo por gas natural y GLP (gas “propano”) en los sectores industrial, comercial, residencial y termoeléctrico. Se trazaron dos metas para el logro de este objetivo:

i) Llevar gas natural y propano a más de 3.7 millones de familias en el mediano plazo, con el concurso del sector privado y

ii) Fortalecer la oferta, por medio de la interconexión de los principales campos de producción de gas natural de la Costa Atlántica (Ballena) y el interior del país (Cusiana-Cupiagua) con los principales mercados regionales del País, a través de la construcción de una infraestructura de transporte y distribución de gas natural.

“Con posterioridad, en el año 1994, se expidió la Ley 142 que definió el marco legal para la prestación de los servicios públicos domiciliarios, ámbito en el cual se define el gas combustible (Gas Natural y GLP) como un servicio público y se crea la Comisión de Regulación de Energía y Gas CREG, como la entidad encargada de desarrollar el marco regulatorio y normativo para las actividades asociadas al transporte, distribución y comercialización del gas natural. No obstante lo anterior, la normatividad y competencias expresas en el Código de Petróleos y el Contrato de Asociación

continúan rigiendo para las actividades de exploración, explotación y producción del gas natural.

“A partir de ese momento, se presentaron cambios importantes en materia institucional y regulatoria que han consolidado el desarrollo de la industria del gas natural. Institucionalmente, Ecopetrol dejó de asumir la responsabilidad de ejecutar el Plan de Masificación de Gas de forma centralizada y así mismo de acometer la totalidad de las inversiones en infraestructura básica, particularmente, la concerniente a la construcción de gasoductos troncales, para dedicarse exclusivamente a la exploración y explotación de hidrocarburos, actividad objeto de su razón de negocio. Bajo este nuevo esquema institucional, se escindieron los activos de transporte del patrimonio de Ecopetrol y fueron capitalizados en la Empresa Colombiana de Gas (Ecogás) creada mediante la Ley 401 de 1997 para el transporte de gas.

“En el mismo sentido las empresas distribuidoras de gas natural comenzaron a ejercer su actividad bajo el régimen jurídico de la Ley 142 de 1994, sin necesidad de la mediación de un contrato de concesión con la nación, excepción aplicable solo a las áreas de servicio exclusivo para distribución de gas natural por red.

“El Ministerio de Minas y Energía en cumplimiento de los lineamientos trazados por el Gobierno Nacional a través de su Plan de Desarrollo, ha apoyado la ejecución de programas que lleven a ubicar al Gas Natural y al Gas Licuado del Petróleo, GLP, en aquellos sectores de consumo donde la prestación del servicio sea técnica y económicamente viable”.

Antecedente legislativo

El 20 de agosto de 1997 se expide la Ley 491 por medio de la cual se crea la Empresa Colombiana de Gas, Ecogás, entidad del orden nacional, descentralizada y constituida como Empresa Industrial y Comercial del Estado, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y patrimonial.

Dentro de los objetivos generales y específicos que tiene la ley, la honorable Corte Constitucional, dijo:

“Según la exposición de motivos al Proyecto de ley número 65 presentado al Senado de la República por el Gobierno Nacional la expedición de la ley acusada obedeció al diseño de un plan amplio e integral de desarrollo energético, dentro del cual se le otorgó especial importancia al programa de masificación del consumo de gas, sobre la concepción de “la diversificación de la oferta energética adecuada a los diferentes usos; la optimización de las reservas de gas natural y por ende de los recursos energéticos nacionales; la sustitución de electricidad en cocción y calentamiento de agua, de gasolina en el transporte público urbano, y de ‘fuel oil’ y crudo Castilla en calderas y generación termoeléctrica”.

“Igualmente, se buscó lograr efectos importantes y favorables en el sector de la economía, a través del ‘mejoramiento de la balanza comercial al incrementar la exportación de crudo’, y en las condiciones ambientales, pues con el consumo de gas, que conlleva la sustitución de otros productos energéticos combustibles, ‘se favorece su manejo por la disminución de la contaminación, teniendo en cuenta los menores efectos contaminantes del gas natural como combustible y, en la medida en que el programa de masificación de gas llegue a las zonas rurales, se disminuirá la deforestación al sustituirse leña por gas natural o GLP”.

“Acorde con dichos propósitos el proyecto de ley buscó regular de manera autónoma y dentro de un sentido de integralidad la actividad del transporte mayor de gas, el cual hasta entonces se cumplía de manera asistemática por ciertas empresas particulares y Ecopetrol y, en relación con esta entidad, como una parte de las diferentes actividades que le fueron asignadas como responsable en la administración de los hidrocarburos de propiedad de la Nación. En tal virtud, se propuso la escisión funcional y patrimonial de la actividad del transporte del gas natural que venía cumpliendo Ecopetrol, según recomendación de la Comisión de Regulación de Energía y Gas, organismo creado por la ley 142 de 1994.

“Con la separación institucional del transporte de gas de las actividades de producción, distribución y comercialización del mismo, se buscaba sistematizar y racionalizar dicha actividad y asegurar la prestación eficiente de esta modalidad de servicio público.

“Efectivamente, la ley dispone desagregar del patrimonio y funciones de Ecopetrol, todos los activos y derechos vinculados a la actividad de transporte de gas natural, para destinarlos como recursos iniciales a conformar el capital de la Empresa Colombiana de Gas, Ecogás, (L. 401 de 1997, artículo

4°), la cual se constituyó como una empresa industrial y comercial del Estado, vinculada al Ministerio de Minas y Energía.

“De esta manera la ley estableció un sistema de transporte de gas natural, integrado por los gasoductos públicos y privados, cuya administración se encomendó a Ecogás, a través del Centro de Coordinación de Transporte de Gas Natural, el cual, si bien hace parte de la estructura de la Empresa, se constituye como una unidad funcionalmente independiente de esta”. (Sentencia número C-352/98).

Se estableció que los órganos de dirección y administración, estarían conformados según el artículo 9° por: “Una Junta Directiva que ejercerá las funciones que le señalen los estatutos y que estará conformada por el Ministro de Minas y Energía, quien la presidirá, o el Viceministro de Hidrocarburos, quien será su suplente, por el Ministro de Hacienda y Crédito Público o su delegado, y por cinco (5) miembros con sus respectivos suplentes, quienes serán designados por el Presidente de la República, de los cuales, dos (2) miembros pertenecerán a las regiones productoras y dos (2) a las regiones consumidoras”.

(...)

Por su parte el artículo 15 de la Ley 401 de 1997 objeto de la ponencia, establece que:

“Con el objeto de promover y cofinanciar proyectos dirigidos al desarrollo de infraestructura para el uso del gas natural en los municipios y el sector rural, prioritariamente dentro del área de influencia de los gasoductos troncales, y que tengan el mayor índice de Necesidades Básicas Insatisfechas (NBI), créase un fondo especial, administrado y manejado por la Junta Directiva de Ecogás, cuyos recursos provendrán de una cuota de fomento, la cual será del uno y medio por ciento (1.5%) sobre el valor de la tarifa que se cobre por el gas objeto del transporte, efectivamente realizado.

“Serán sujetos de la cuota establecida en el presente artículo todas las personas naturales o jurídicas que sean remitentes del Sistema Nacional de Transporte de Gas Natural”.

Posteriormente, el Gobierno Nacional expidió el Decreto número 1493 de junio 3 de 2003, mediante el cual se reglamenta el artículo 15 de la Ley 401. El artículo 7° señala:

“Los recursos del Fondo Especial Cuota de Fomento serán administrados por la Junta Directiva de la Empresa Colombiana de Gas, Ecogás, en una cuenta diferente de aquella(s) que maneja Ecogás en el giro ordinario de sus negocios, con plena observancia de lo previsto en este Decreto”. (Subraya fuera de texto).

Según el Ministerio de Minas y Energía, esta cuota de fomento es pagada por todos los remitentes del Sistema Nacional de Transporte de Gas Natural, cuya finalidad es promover y cofinanciar proyectos dirigidos al desarrollo de infraestructura para el uso de gas natural en los municipios y el sector rural. La Corte Constitucional ha definido las cuotas de fomento como *“rentas parafiscales que excepcionalmente autoriza la ley a cargo de un grupo de contribuyentes, y justamente en su propio beneficio, cuando se persigue la promoción e incentivación de una determinada actividad social o económica. Tales rentas se denominan parafiscales, porque no se manejan a través del presupuesto de la Nación. Indudablemente lo que el artículo 15 de la Ley 401 de 1997 establece es una renta parafiscal, pues participa de los elementos de la definición antes transcrita”.* (Sentencia número C-352/98).

Ha motivado al Ejecutivo para presentar el proyecto de ley que busca modificar el artículo 15 de la Ley 401 de 1997, la circunstancia de que el Fondo Cuenta Especial administrado y manejado por la Junta Directiva de la Empresa Colombiana de Gas, Ecogás, la cual administra las cuotas de fomento a que se ha hecho mención, no cuenta con personería jurídica, lo que no le permite ejercer derechos y contraer obligaciones, así como también ser representada judicial y extrajudicialmente, lo que ha dificultado el desarrollo de esta labor, por lo que se ha delegado a Ecogás que sí la tiene, para que maneje y administre dichos recursos, entre los cuales se encuentra el recaudo, liquidación, consignación, custodia, autorización, pago y ejecución de los mismos.

Por otra parte, se plantea que la ley no estipula la forma de costear los gastos asociados a la función de administración del fondo especial, teniendo que asumirlos Ecogás.

Consideramos que la propuesta de determinar unas normas para el adecuado manejo de los dineros públicos obtenidos mediante el recaudo de las cuotas de fomento por parte de la Empresa Colombiana de Gas, Ecogás, es conveniente para el país.

Proposición

Por las consideraciones expresadas en la ponencia, solicitamos a los miembros de la plenaria de la honorable Cámara de Representantes, aprobar en segundo debate el Proyecto de ley número 011 de 2003 Cámara, *por la cual se modifica el artículo 15 de la Ley 401 de 1997.*

Armando Amaya Alvarez, Coponente; Alirio Villamizar Afanador, Alfredo Cuello Baute, Ponentes.

TEXTO PARA SER CONSIDERADO EN SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 011 DE 2003 CAMARA

por la cual se modifica el artículo 15 de la Ley 401 de 1997.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El Fondo Especial para el manejo de los recursos provenientes de la Cuota de Fomento de que trata el artículo 15 de la Ley 401 de 1997 será administrado por la Empresa Colombiana de Gas, Ecogás.

Parágrafo. La contraprestación por la administración del Fondo Especial será como máximo del dos por ciento (2%) calculado sobre el recaudo de la cuota de fomento del año inmediatamente anterior.

Artículo 2°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga en lo pertinente las previsiones que sean contrarias del artículo 15 de la Ley 401 de 1997.

Armando Amaya Alvarez, Coponente; Alirio Villamizar Afanador, Alfredo Cuello Baute, Ponentes.

* * *

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 247 DE 2003 CAMARA

por la cual se establece el Sistema Nacional de Precios del Mercado Lácteo y se dictan otras disposiciones.

Honorables Representantes:

De conformidad con la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Quinta de la Cámara de Representantes con acato al reglamento del honorable Congreso de la República en lo pertinente con el trámite que deben cumplir los proyectos de ley, atentamente presento a vuestra consideración la ponencia para segundo debate del Proyecto de ley número 247 de 2003 Cámara, *por la cual se establece el Sistema Nacional de Precios del Mercado Lácteo y se dictan otras disposiciones.*

El objetivo del presente proyecto de ley es garantizar dentro de la cadena de lácteos que exista equidad en el incremento y pago del precio que recibe el productor lechero de algunos industriales, que abusan de su posición dominante en el mercado. De igual manera, busca preservar el acuerdo de competitividad del sector y mantener el esquema de concertación del Consejo Nacional Lácteo.

El abuso de la posición dominante por parte de algunas empresas compradoras de leche para su posterior comercialización y venta, es una de las prácticas deshonestas que se dan dentro de la libre competencia económica que garantiza el artículo 333 de la Constitución Política.

En efecto, la Norma Superior garantiza y protege la posición dominante siempre y cuando se utilice con prácticas honestas y responsables. Lo reprochable, es que dicha posición se utilice para imponer los precios que más les convengan a los empresarios, en perjuicio de los productores e incluso de algunos industriales que pagan un precio más alto que sus competidores generando una competencia desleal en el sector lechero.

El inciso 4° del artículo en mención, dice:

(...)

“El Estado, por mandato de la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional”.

(...)

La obligación del Estado es precisamente buscar la solución más adecuada para evitar el menoscabo del sector productor de la leche.

Ha expresado la honorable Corte Constitucional:

“Cuando se trata efectivamente de una situación de posición dominante, la labor del Estado es la de impedir el abuso de la misma a través de una serie de controles e instrumentos de intervención, que están orientados a evitar las siguientes conductas o prácticas contrarias a la honestidad y lealtad

comercial: a) Imponer precios; b) Limitar la producción; c) Aplicar en las relaciones contractuales condiciones desiguales y d) Subordinar la celebración de contratos a la aceptación de prestaciones suplementarias". (Sentencia C-616 de 2001).

De acuerdo con lo anterior, al no existir un acuerdo para fijar el precio de la leche que debía regir a partir del primero de febrero del presente año, el Gobierno Nacional por conducto del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, expidió la Resolución número 00051 del 14 de marzo de 2003, "**por la cual se dictan medidas para regular el mercado de la leche**", estableciendo un incremento en el precio mínimo de referencia cuota y excedente para el productor de 5.94%, que se estableció con base en el Índice de Precios al Consumidor del DANE y el precio mínimo de referencia que habían convenido los mismos integrantes de la cadena (productores e industriales) para el año 2002.

Por otra parte, para garantizar el pago del precio reglamentado, se facultó a la Superintendencia de Industria y Comercio para vigilar las condiciones del mercado nacional, con el fin de verificar, y si el caso lo amerita, sancionar prácticas abusivas de posición dominante por parte de los agentes de la cadena láctea.

A pesar de la buena intención del Gobierno Nacional con la expedición del acto administrativo mencionado, algunas empresas pasteurizadoras y transformadoras del producto y aprovechándose de su posición, han seguido pagando el litro de leche a los productores por debajo del precio reglamentado generándole daño a los hatos ganaderos.

Al no tener el productor lechero una demanda suficiente para la compra de su producto, y al ingresar al país toneladas de leche en polvo por parte de las grandes multinacionales, las empresas dominantes en determinados sectores del país como en el caso del Departamento de Cundinamarca, aprovechan su situación para fijar los precios de compra que más les convenga a sus intereses. Al respecto el Presidente de Fedegan, Jorge Visbal, ha manifestado: "**La resolución fue buena para nosotros porque significó la decisión del Gobierno de intervenir en la comercialización de la leche, pero lamentablemente sigue el desorden. Mientras que al consumidor la leche le ha subido en 10 por ciento, al productor, en promedio nacional, no se le ha incrementado en más de 2 por ciento**" (diario *El País* de Cali).

La situación de la cadena del mercado lácteo ha llevado a que el Ministro, doctor Carlos Gustavo Cano, haya solicitado al Procurador General de la Nación que haga un seguimiento sobre las acciones de la Superintendencia de Industria y Comercio, en su labor de control a las empresas lecheras, al cumplimiento del Sistema Nacional de Precios, la calidad del producto y funcionamiento de los mercados lácteos en el país.

Lo anteriormente expuesto, es fundamento para presentar este proyecto de ley que busca solucionar el desequilibrio en el pago del precio de la leche al productor y mantener la competitividad del sector, así como también que el producto final que llega al consumidor sea de la mejor calidad.

Proposición

Por las consideraciones anteriores, propongo a los miembros de la plenaria de la honorable Cámara de Representantes, aprobar en segundo debate el Proyecto de ley número 247 de 2003 Cámara, *por la cual se establece el Sistema Nacional de Precios del Mercado Lácteo y se dictan otras disposiciones*.

Armando Amaya Alvarez, Ponente Coordinador; Alfredo Cuello Baute, Jorge Carmelo Pérez, Luz Piedad Valencia, Jaime Durán Barrera, Antonio Valencia Duque, Ponentes.

MODIFICACION Y TEXTO PROPUESTO

AL PROYECTO DE LEY NUMERO 247 DE 2003 CAMARA

por la cual se establece el Sistema Nacional de Precios del Mercado Lácteo y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Créase el Sistema Nacional de Precios del Mercado Lácteo como mecanismo obligatorio para la coordinación y regulación del mercado lácteo, de los agentes de la cadena láctea y de sus relaciones.

Artículo 2°. Facúltase al Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural para que dentro de los primeros treinta (30) días de cada año, fije el precio del litro de leche al productor, teniendo como base el acuerdo establecido entre

productores e industriales en el Consejo Nacional Lácteo, el cual regirá a partir del 1° de febrero del mismo año.

Parágrafo. De no presentarse un acuerdo entre productores e industriales en el Consejo Nacional Lácteo, el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural ajustará mediante resolución el precio por litro de leche al productor en igual porcentaje al obtenido en el subgrupo leche y derivados del índice de precios al consumidor del DANE para el año inmediatamente anterior.

Artículo 3°. Mientras permanezca el mecanismo de referencia cuota y referencia excedente de producción, la cantidad cuota de producción corresponderá al promedio diario de litros de leche producidos durante los doce meses de producción del año anterior, y la cantidad excedente de producción, será la cantidad de litros de leche producidos por un ganadero, por encima de la cantidad cuota de producción. La diferencia entre el precio mínimo de referencia cuota y el precio mínimo de referencia excedente, no podrá ser superior al veinte por ciento (20%).

Parágrafo. Mientras permanezca el mecanismo de referencia cuota y referencia excedente de producción, las disposiciones del artículo primero se aplicarán tanto al precio de referencia cuota como al precio de referencia excedente.

Artículo 4°. De requerirse por falta de acuerdo entre productores e industriales y para aplicar por primera vez el índice de precios al consumidor del DANE, se tomará como base el precio mínimo establecido en la respectiva resolución expedido por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural en el año inmediatamente anterior.

Artículo 5°. Habrá bonificaciones obligatorias por calidad e higiene y estas se liquidarán conforme a lo que sobre la materia establezca el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural. Dicha autoridad, reglamentará anualmente los ajustes a las bonificaciones obligatorias que considere estratégicas para elevar la competitividad del sector.

Artículo 6°. Podrá realizarse bonificaciones voluntarias siempre que estas no afecten la obligatoriedad de lo dispuesto en el artículo 5° de la presente ley, las cuales serán reglamentadas y autorizadas por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural.

Artículo 7°. Para determinar el costo de transporte, el cual afectará únicamente el precio cuota de la leche, el Ministerio de Agricultura definirá las zonas de influencia de cada industria y dentro de estas zonas establecerá los costos de transporte en los respectivos rangos de distancia a la planta de referencia. El centro de referencia para establecer los costos de transporte será la planta de proceso industrial más significativa dentro de cada área de influencia.

Parágrafo. La metodología para el cálculo de los costos de transporte de leche será establecida y ajustada por el Ministerio de Agricultura considerando las particularidades del transporte de leche a partir de la existente en el Ministerio de Transporte para carga en el país. De ser necesario, el Ministerio de Agricultura reglamentará anualmente los ajustes al costo de transporte que considere necesarios para garantizar estabilidad al sector.

Artículo 8°. La Superintendencia de Industria y Comercio de acuerdo a las disposiciones contenidas en la presente ley, ejercerá a nivel nacional la vigilancia del Sistema Nacional de Precios del Mercado Lácteo, así como también de las condiciones de competencia en el mercado nacional, con el fin investigar y sancionar prácticas abusivas de posición dominante por parte de cualquiera de los agentes de la cadena láctea de conformidad con las normas que para tal efecto se encuentran vigentes, así como también por la trasgresión a lo dispuesto en la presente ley.

Artículo 9°. Para efecto de lo previsto en el artículo anterior, el Gobierno Nacional dentro de los tres (3) meses siguientes a la publicación de la presente ley, reglamentará el procedimiento administrativo correspondiente.

Artículo 10. Con objeto de ejecutar de forma eficiente el control de los precios en el mercado lácteo, se autoriza a la Superintendencia de Industria y Comercio para solicitar copia de los contratos suscritos entre industriales y productores, así como cualquier otro documento que tenga relación con dicho propósito.

Artículo 11. Se facultan como competentes a nivel descentralizado para ejercer el control de precios en el mercado lácteo, investigando y sancionando a los infractores de la presente ley de acuerdo con la reglamentación que al respecto expida el Gobierno Nacional, a los siguientes funcionarios:

- Los Alcaldes Municipales, el Alcalde Mayor del Distrito Capital de Bogotá, los Alcaldes Locales del Distrito, dentro de su jurisdicción;
- Los Inspectores de Policía.

Artículo 12. La Superintendencia de Industria y Comercio, las Alcaldías e Inspecciones de Policía deberán investigar y, si es procedente, sancionar a quien viole las disposiciones de la presente ley en un plazo máximo de cinco días hábiles contados a partir de la recepción de la denuncia o del hallazgo de una violación en su oficio de vigilancia y control.

Artículo 13. La Superintendencia de Industria y Comercio, Alcaldía e Inspección de Policía, las dos últimas por intermedio de su Secretaría de Hacienda, según sea el caso sancionarán a la industria con una multa equivalente al ocho por ciento (8%) de un (1) salario mínimo diario legal vigente por cada litro de leche por el que no se reconozca al productor el precio mínimo establecido por la presente ley.

Este porcentaje será repartido así: cuatro (4) por ciento para el productor afectado y cuatro (4) por ciento para la Superintendencia de Industria y Comercio, Alcaldía o Inspección según sea quien realice la sanción.

Artículo 14. Además, las empresas lecheras que violen las disposiciones contenidas en la presente ley, responderán de acuerdo con la normatividad vigente por los daños y perjuicios que se les ocasionen a los productores.

Artículo 15. Si una empresa lechera decide no recibir más leche a un productor, estará obligada a comunicar por escrito a este último su decisión de suspender la recepción del líquido en un plazo no inferior a noventa (90) días. Esta obligación será vigilada y, en caso de incumplirse, sancionada por la Superintendencia de Industria y Comercio con una multa equivalente al diez (10) por ciento de un (1) salario mínimo diario legal vigente por cada litro de leche que registre ese proveedor en su promedio de entregas de los últimos doce meses.

Este porcentaje será repartido así: Cinco (5) por ciento para el productor afectado y cinco (5) por ciento para la Superintendencia de Industria y Comercio.

Parágrafo. Se excluye la anterior sanción cuando se establezca que el motivo de la decisión del empresario obedeció a que las características de la leche no corresponden a las necesidades de su actividad productiva.

Artículo 16. Las empresas que de acuerdo con su naturaleza jurídica y sus estatutos se encuentren habilitadas para abastecerse de productos lácteos para ser procesados, de parte de sus afiliados, asociados o cooperados, sin que tal operación implique un giro de dinero en efectivo a título de contraprestación por el producto recibido, no podrán utilizar esta circunstancia para ofrecer y comercializar productos en el mercado por debajo de los costos reales de dichos productos, o utilizarlos como mecanismo de presión para la adquisición continua y equitativa de su leche, so pena de incurrir en una conducta de competencia desleal, sancionada de acuerdo con las leyes que rigen la materia.

Artículo 17. Se prohíbe la distribución, comercialización y venta de leche cruda en todo el territorio nacional. Las alcaldías municipales, distritales y locales dentro de su jurisdicción, tendrán la obligación de coordinar la vigilancia de la presente prohibición, facultándolas para realizar su decomiso y sancionando su contravención con multas equivalentes al precio mínimo

cuota aplicado al número de litros de leche cruda decomisada. El decomiso de la leche cruda se entregará al Instituto Colombiano de Bienestar Familiar.

Parágrafo. Se excluye de la anterior prohibición la comercialización de la leche cruda destinada al proceso de pasteurización.

Artículo 18. Toda leche y derivado lácteo que se comercialice, distribuya o venda en el país deberá ser elaborada con leche pasteurizada. El Ministerio de Salud, en un plazo no mayor a tres meses después de publicada la presente ley, reglamentará las disposiciones necesarias para que en coordinación con las Secretarías de Salud del orden departamental, distrital, local y municipal garantice a los consumidores el cumplimiento de la presente disposición.

Parágrafo. Dentro de las disposiciones que reglamentará el Ministerio de Salud deberá contemplar pero no limitarse a:

1. El procedimiento de vigilancia y cumplimiento de la disposición anterior por parte de los industriales de la leche.
2. El mecanismo para certificar a la industria lechera por el cumplimiento de esta disposición; certificación que deberá exigir todo establecimiento de comercio al empresario para poder expender sus productos y derivados lácteos, y
3. El mecanismo para sancionar con el cierre del establecimiento por tres días calendario a quien no cuente con la certificación de pasteurización de su proveedor de productos y derivados lácteos.

Artículo 19. El Ministerio de Salud, la Superintendencia de Industria y Comercio, las Alcaldías y las Gobernaciones comunicarán mensualmente a la ciudadanía el nombre y datos de los infractores a las disposiciones de la presente ley, por los siguientes medios:

1. Un comunicado escrito y ubicado en una cartelera dispuesta para este fin en un lugar visible de sus instalaciones.
2. Un comunicado en un periódico de amplia circulación regional, y
3. Un comunicado en un periódico de amplia circulación nacional.

Artículo 20. El Invima o la autoridad que el Gobierno Nacional designe, velará por el cumplimiento de las calidades mínimas de la leche y sus derivados que sean comercializados en el territorio nacional. Toda empresa pasteurizadora deberá conservar una contramuestra de la leche que a su criterio deba recibir un menor precio como pago por su calidad. Así mismo deberá avisar al vendedor, para que este pueda efectuar un contraanálisis en los laboratorios certificados por el Ministerio de Salud.

Parágrafo. El Ministerio de Salud en un plazo no mayor a tres (3) meses después de publicada la presente ley seleccionará y certificará los laboratorios para cumplir cabalmente con la anterior disposición y reglamentará el procedimiento a seguir en caso de requerirse su utilización.

Artículo 21. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Armando Amaya Alvarez, Ponente Coordinador; Alfredo Cuello Baute, Jorge Carmelo Pérez, Luz Piedad Valencia, Jaime Durán Barrera, Antonio Valencia Duque, Ponentes.

OBJECIONES

INFORME DE LA COMISION ACCIDENTAL CAMARA RESPECTO DE LAS OBJECIONES PRESENTADAS AL PROYECTO DE LEY NUMERO 129 DE 1998 CAMARA, 119 DE 1999 SENADO

por la cual se rinde homenaje a la ciudad de Soledad de Colombia con motivo de los cuatrocientos años de su fundación y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 19 de noviembre de 2003

Doctor

ALONSO ACOSTA OSIO

Presidente

Honorable Cámara de Representantes

E. S. D.

Referencia: Informe de la Comisión Accidental Cámara respecto de las objeciones presentadas al Proyecto de ley 129 de 1998 Cámara, 119 de 1999 Senado, *por la cual se rinde homenaje a la ciudad de Soledad de Colombia*

con motivo de los cuatrocientos años de su fundación y se dictan otras disposiciones.

En atención a su solicitud en días recientes relacionada con la referencia antes anotada, me permito hacerle la remisión del informe de la Comisión Accidental sobre las objeciones presentadas al Proyecto de ley número 129 de 1998 Cámara, número 119 de 1999 Senado, *por la cual la Nación se rinde homenaje a la ciudad de Soledad de Colombia con motivo de los cuatrocientos años de su fundación y se dictan otras disposiciones.*

Cordialmente,

Alvaro Ashton Giraldo,

Honorable Representante a la Cámara

Departamento del Atlántico.

Anexo informe.

INFORME DE LA COMISION ACCIDENTAL CAMARA RESPECTO DE LAS OBJECIONES PRESENTADAS AL PROYECTO DE LEY NUMERO 129 DE 1998 CAMARA, 119 DE 1999 SENADO

por la cual se rinde homenaje a la ciudad de Soledad de Colombia con motivo de los cuatrocientos años de su fundación y se dictan otras disposiciones.

Consideraciones constitucionales y jurídicas

Ultimamente se ha venido discutiendo sobre si el Congreso colombiano tiene iniciativa de gasto o no, y esto en razón de los diferentes proyectos de ley que presentan los honorables Congresistas relacionados con proyectos de honores en donde se propone o solicita la realización de algunas obras de interés social sobre la base del Presupuesto con cargo a la Nación.

Sobre el particular, la mayoría de proyectos de leyes de honores después de surtir el trámite legislativo correspondiente, estos son objetados por parte del Gobierno Nacional, ya sea a través de la Oficina Jurídica de la Presidencia o por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Y este es el caso del Proyecto de ley número 129 de 1998 Cámara, 119 de 1999 Senado, *por la cual se rinde homenaje a la ciudad de Soledad de Colombia con motivo de los cuatrocientos años de su fundación y se dictan otras disposiciones.*

Entre las objeciones del Ejecutivo cabe mencionar entre otras lo que se denomina “Vulnerabilidad” del artículo 151 de la Constitución Nacional, y la no adecuada interpretación del artículo 21 de la Ley 60 de 1993, que según el Gobierno Nacional ha sido aclarada en la Sentencia C-017 de 1997 por parte de la honorable Corte Constitucional.

De igual manera, el Gobierno Nacional aduce la “vulnerabilidad” del artículo 362 de la Constitución Nacional, la cual en su decir ha sido expuesta en la Sentencia C-219 de 1997 por la honorable Corte Constitucional.

Pero a nuestro parecer, existen una serie de sentencias de la Corte Constitucional, que con pronunciamientos concretos ha contribuido a aclarar el tema relacionado en el sentido de si el Congreso tiene iniciativa del gasto o no, y qué tan viable son o no los proyectos de honores que ocasiona inversión social con cargo al Presupuesto General de la Nación. Los siguientes son los casos, y las sentencias que sobre los mismos se ha producido por parte de la honorable Corte Constitucional:

Sentencia número 057/93

La Sentencia 057/93 tiene que ver con el tema de las objeciones presidenciales al Proyecto de ley número 1989 radicado en la Cámara de Representantes y originario del Senado de la República con el número 1989, *por la cual la Nación se asocia a la celebración de los 450 años del municipio de Marmato, departamento de Caldas y se dictan otras disposiciones.*

En dicho proyecto, como se podrá analizar, se solicitan algunas obras, y sobre el particular la Corte Constitucional se pronuncia a favor del proyecto, y por la iniciativa legislativa de poder presentar una iniciativa tendiente a la realización de obras sociales que el municipio en mención requiere con cargo al Presupuesto General de la Nación.

El proyecto citado señala:

“El Congreso de Colombia”

DECRETA:

Artículo 1°. La Nación y el Congreso de Colombia se asocian a la celebración del tricesquicentenario de fundación del municipio de Marmato, departamento de Caldas y rinde reconocimiento a sus fundadores y a todos aquellos que le han dado lustre y brillo en sus 450 años de su existencia.

Artículo 2°. De conformidad con los numerales 17 y 20 del artículo 76 de la Constitución Política de Colombia, autorízase al Gobierno Nacional, para concurrir a la financiación de las siguientes obras de utilidad pública y de interés social en el municipio de Marmato, departamento de Caldas.

Ampliación de las redes de acueducto y alcantarillado.

Funcionamiento y dotación de la Casa de la Cultura.

Construcción de la Sede de Gobierno Municipal y de un Coliseo de Deportes.

Dotación de la Escuela de Capacitación minera, sede Marmato.

Construcción y pavimentación de las avenidas del Nuevo Marmato.

Construcción y dotación de un Hotel de Turismo Municipal.

Dotación del Hospital.

Artículo 3°. A partir de la vigencia de la presente ley, el Gobierno Nacional incluirá en el presupuesto anual de cada vigencia una suma no menor a noventa millones de pesos (\$90.000.000), con el objeto de que la Escuela de Capacitación Minera sede Marmato, pueda realizar sus objetivos y cumplir

debidamente los programas académicos, de capacitación, investigación y extensión comunitaria.

Artículo 4°. El Gobierno Nacional queda expresamente facultado para realizar los traslados presupuestales, elaborar los créditos y contracréditos para el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 5°. Esta ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Pronunciamiento de la honorable Corte Constitucional

Sobre los reparos que el Gobierno Nacional le presenta a la Corte Constitucional, dicho ente se pronuncia de la siguiente manera:

“Artículo 2°. *Del proyecto de ley.* Los repartos de inconstitucionalidad que el Presidente de la República le formula a este artículo 2°, consisten en que las últimas autorizaciones que puede otorgar el Congreso Nacional al Poder Ejecutivo son las contempladas en el artículo 150 número 9 de la Carta Política de 1991, relacionada con la celebración de contratos, la negociación de empréstitos y la enajenación de bienes nacionales”.

De otro lado advierte la objeción presidencial que el establecimiento u ordenación de un gasto público corresponde a la ley según los artículos 150-11, 345 y 346 del Estatuto Superior. O recibir al efecto facultades extraordinarias a términos del artículo 150-10 ibídem.

Observa la Corte:

Nota esta Corporación en primer término que las obras de contenido y provecho social del artículo 2° de fundan en el artículo 76 numeral 20 de la Carta de 1886 que permitiría al Congreso “fomentar las empresas útiles o benéficas dignas de estímulo y apoyo”.

Ha de dilucidarse entonces la cuestión de constitucionalidad de tales obras, que se traducen en gastos públicos que ha de desembolsar el Estado para atenderlas.

Lo primero que ha de resaltarse es que a pesar de la redacción que ofrece el artículo 2° del proyecto de ley en el sentido de “autorizar” al Gobierno Nacional para concurrir en la Financiación de las distintas obras de beneficio público que en el mismo se relacionan, en verdad lo que se hace es decretar un gasto público y más concretamente un gasto público de inversión social, que con motivo de la conmemoración del trisesquicentenario de la fundación del municipio de Marmato, consideran los Legisladores que se asociaban a tal acontecimiento.

Se entiende y explica el sentido del vocablo “autorizar, porque de todos modos es de competencia del Gobierno Nacional, de acuerdo con las normas constitucionales y la Ley 38 de 1989, orgánica del Presupuesto Nacional, preparar el Presupuesto de Rentas y Ley de Apropiações (artículos 151 y 346).

De esta manera será una ley de la República (el proyecto de ley en vía de convertirse en ley) la que estará decretando el gasto público y así se ajusta el proyecto con los artículos 150-11 (corresponde al Congreso establecer las rentas nacionales y fijar los gastos de la administración), 345 (no puede hacerse en tiempo de paz ningún gasto público que no haya sido decretado por el Congreso) y 346 (es del resorte del Gobierno Nacional elaborar anualmente el Presupuesto de Gastos de Ley de Apropiações que habrá de presentar ante el Congreso).

Se cumple así también la previsión del inciso 2° del artículo 346 que señala que en la Ley de Apropiações no podrá incluirse, entre varios conceptos, partida alguna que no corresponda a un gasto decretado conforme a ley anterior.

La ley en que se convirtiera el presente proyecto de ley será el estatuto legal que el Gobierno habrá de tener en cuenta para incluir en futuras vigencias fiscales en el Presupuesto Nacional los gastos públicos que se decretan en tal proyecto a favor de obras de interés social del municipio de Marmato.

Ha de anotarse por último que es impropio aducir como violada, norma de competencia de un texto de la Carta de 1991 (artículo 150-9), más de todos modos, la Constitución anterior contemplaba igual previsión (artículo 76-11).

Por tal razón dicha es exequible el artículo 2° del proyecto de ley”.

Sobre el artículo 3° del citado proyecto, la Corte Constitucional conceptúa: “Artículo 3° del proyecto de ley.

A través de esta norma se ordena incorporar en el presupuesto anual de cada vigencia la suma de 90 millones de pesos con destino a la Escuela de Capacitación Minera de Marmato, para satisfacer necesidades académicas, investigación y extensión comunitaria.

Observa la Corte que nuevamente en este artículo 3° el Congreso decreta un gasto público que ha de incorporarse en los presupuestos de rentas y ley de apropiaciones futuros, para que la Escuela de Capacitación Minera de Marmato, entidad de carácter público, cumpla sus objetivos de beneficio educativo, como son los mencionados en el referido artículo.

Ahora bien, la censura presidencial señala que se está frente al evento de una renta de destinación específica que como tal está proscrita por el artículo 359 de la Carta.

Responde la Corte a lo anterior que el evento *sub lite* no se configura renta pública de destinación específica, ya que no se trata de un ingreso o recurso permanente y específico del presupuesto nacional que tenga que reservarse parcial o totalmente para dedicarlo exclusivamente a la satisfacción de determinado servicio o necesidad pública. Únicamente en el artículo 3° se destinan unos dineros estatales (gastos públicos) para atender el funcionamiento de la mencionada escuela”.

Decisión

En mérito de lo expuesto, la Corte Constitucional, Sala Plena, oído el concepto del señor Procurador General de la Nación, en nombre del pueblo y por mandato de la Constitución,

RESUELVE:

Primero. Declárase infundadas las objeciones de inconstitucionalidad formuladas por el Ejecutivo al Proyecto de ley número 198 de 1989 Cámara de Representantes (número 134 de 1989 Senado de la República), *por la cual la Nación se asocia a la celebración de los 450 años del municipio de Marmato, departamento de Caldas y se dictan otras disposiciones*, solo en cuanto hace el planteamiento de la inexequibilidad de tales objeciones.

Segundo. Envíese el presente proyecto de ley al señor Presidente de la República para su sanción, quien dispondrá su promulgación como ley.

Tercero. Remítase copia de la presente sentencia al señor Presidente de la República y a los señores Presidentes de la Cámara de Representantes y Senado de la República.

Comentario

Ante un pronunciamiento como el producido por la honorable Corte Constitucional sobre un caso específico de un proyecto de ley de honores que solicita la realización de obras de interés social con cargo al Presupuesto General de la Nación, no queda comentario alguno que señalar, que entre las funciones del Legislativo están las de poder presentar proyectos de ley de tal tipo.

Sentencia número C-343/95

La Sentencia C-343/95 está relacionada con las objeciones presidenciales al Proyecto de ley número 045 de 1993 de la Cámara de Representantes y 156 de 1993 del Senado de la República, *por medio de la cual se declara monumento nacional el Templo de San Roque, en el barrio San Roque de la ciudad de Barranquilla, departamento del Atlántico*, proyecto donde se solicitan unas obras con recursos a cargo del Presupuesto General de la Nación.

“El Congreso de Colombia”

DECRETA:

Artículo 1°. Declárase Monumento Nacional el “Templo de San Roque” ubicado en el barrio San Roque de la ciudad de Barranquilla, departamento del Atlántico.

Artículo 2°. Este templo como Monumento Nacional será objeto de especial cuidado y conservación por parte de la Administración local, departamental y nacional; para lo cual, en sus respectivos presupuestos anuales se asignarán sendas partidas presupuestales para su mantenimiento y conservación.

Parágrafo. El Gobierno Nacional, a través del Instituto Nacional de Vías, Invías, asignará los recursos necesarios para terminar la total restauración del Templo de San Roque. Para ello, una vez aprobada la presente ley, la Subdirección de Monumentos Nacionales del Instituto Nacional de Vías, estudiará, aprobará y asignará los recursos necesarios para el proyecto.

Artículo 3°. Las partidas asignadas según el artículo anterior serán giradas al municipio de Barranquilla y administradas por la Junta de Conservación del Monumento Nacional, que para el efecto de esta ley se crea. El control Fiscal lo ejercerán las contralorías respectivas.

Artículo 4°. La junta de Conservación del Monumento Nacional “Templo de San Roque”, previsto en el artículo anterior, estará conformada por:

El Gobernador del Atlántico, o su delegado.

El Alcalde de Barranquilla, o su delegado.

El Arzobispo de Barranquilla, o su delegado.

El Párroco de la Iglesia de San Roque, quien además será el Secretario de la Junta.

Dos representantes de la Asociación de ex alumnos del Colegio de San Roque de la ciudad de Barranquilla, escogidos por la Junta Directiva.

Un representante de la Sociedad de Ingenieros del Atlántico, escogido por la Junta Directiva.

Un representante de la Academia de Historia del departamento del Atlántico, escogido por su Mesa Directiva.

Parágrafo. Esta junta recopilará la historia religiosa, espiritual, cultural y sociológica del “Templo de San Roque” y de toda la zona suroriental de Barranquilla, para lo cual contará con su presupuesto asignado de manera independiente por el Ministerio de Educación Nacional y las Secretarías de Educación del Atlántico y de Barranquilla, respectivamente.

De dicha recopilación, una vez aprobada por la Junta de Conservación del Monumento Nacional del “Templo de San Roque”, se editará una copia de cinco mil ejemplares (5.000), con cargo al Fondo de Publicaciones de la Cámara de Representantes y contratado por esta.

Artículo 5°. En la entrada principal del “Templo de San Roque” se colocará una placa de mármol con el texto de la presente ley, el nombre del autor, así como también los fundadores y gestores del templo; lo mismo que los nombres de los párrocos que a lo largo de su historia lo han regentado, destacando particularmente el nombre del Reverendo Padre Stanley Matutis.

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

Comentarios

El presupuesto estima ingresos fiscales y autoriza los gastos, no los crea. Las partidas de gasto que se incorporan en el presupuesto corresponden a los gastos públicos decretados por el Congreso en virtud de leyes anteriores a la que lo adopta.

En la Ley de Apropiaciones se fijan los gastos de la administración (C. P. artículo 150-11) con base en las leyes precedentes que los han decretado.

“No se discute que respecto de la ley de presupuesto, la Constitución reserva al Gobierno la iniciativa exclusiva para presentarla (C. P. artículo 154) y la atribución de aceptar o rehusar modificaciones a sus propuestas de gastos y a su estimativo de rentas (C. P. artículos 349 y 351). A juicio del Gobierno, la anterior reserva se extiende inclusive a las leyes que sirven de soporte al ejecutivo para incluir gastos en el Presupuesto General de la Nación, esto es, cubre todas las leyes anteriores que decretan gasto público.

El principio general predicable del Congreso y de sus miembros en materia de iniciativa legislativa no puede ser otro que el de la libertad. A voces del artículo 154 de C. P.: Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuesta de sus respectivos miembros, del Gobierno Nacional, de las entidades señaladas en el artículo 146, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución.

Por vía excepcional, la Constitución, en el artículo citado, reserva a la iniciativa del Gobierno las leyes a que se refieren los numerales 3, 7, 9, 11 y 22 y los literales a), b) y c); del numeral 19 del artículo 150, así como aquellas que ordenen participaciones en las rentas nacionales o transferencias de las mismas, las que autoricen aportes o suscripciones del Estado a empresas industriales o comerciales y las que decreten exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales.

“Salvo el caso de las especificaciones, materia de que pueden ocuparse las leyes mencionadas, no se descubre en la Constitución una interdicción general aplicable a la iniciativa de los miembros del Congreso para presentar proyectos de ley que comporten gasto público”.

En realidad, analizadas en detalle las excepciones, ninguna de estas se traduce en prohibición general para que el Congreso pueda por su propia iniciativa dictar leyes que tengan la virtualidad de generar gasto público, lo cual, de otra parte, solo será efectivo cuando y en la medida en que se incorpore la respectiva partida en la Ley de Presupuesto. No obstante, la corte subraya que las leyes que decreten gasto público, no pueden por sí mismas ordenar traslados presupuestales para arbitrar los respectivos recursos. Tampoco, en concepto de esta Corte, sin que se hubiere incorporado la partida necesaria en la Ley de Presupuesto, se podría pretender, en desarrollo del artículo 87 de la C. P., exigir el cumplimiento material de la ley aprobada por el Congreso que comporten gasto público”.

Decisión

En mérito de lo expuesto, la Sala Plena de la Corte Constitucional, oído el concepto del señor Procurador General de la Nación y cumplidos los trámites previstos en el Decreto 2067 de 1991, administrando justicia en nombre del pueblo y por mandato de la Constitución,

RESUELVE:

Primero. Declarar **exequible**, desde el punto de vista formal, el Proyecto de ley número 045 de 1993 de la Cámara de Representantes y 156 de 1993 del Senado de la República, por haberse encontrado infundada la objeción que sobre el particular formuló el Presidente de la República, en cuanto no era necesaria la iniciativa o el aval gubernamental para el trámite legislativo del proyecto.

Segundo. Declarar **exequible**, desde el punto de vista material, el Proyecto de ley número 045 de 1993 de la Cámara y 156 de 1993 de Senado, por haberse encontrado infundada la objeción que sobre el particular formuló el Presidente de la República, en cuanto no se vulneró el artículo 355 de la Constitución Política.

Cópiese, notifiqúese, publíquese, comuníquese al Gobierno Nacional y al Congreso de la República, insértese en la *Gaceta* de la Corte Constitucional y archívese el expediente.

Comentarios

La Corte Constitucional una vez es clara cuando señala, “salvo el caso de las especificaciones materias de que pueden ocuparse las leyes mencionadas, no se descubre en la Constitución una interdicción general aplicable a la iniciativa de los miembros del Congreso para presentar proyectos de ley que comporten gasto público”.

Sentencia número C-490/94

La Sentencia C-490 de 1994, relacionada con las objeciones presidenciales al Proyecto de ley número 48 de 1993 Cámara, 154 de 1993 Senado, *por la cual se introducen algunas modificaciones a la Ley 38 de 1989, Orgánica del Presupuesto*, donde se aclara lo concerniente al artículo 154 de la Constitución Política de nuestro país, se plantea lo siguiente:

“De cualquier manera, el artículo 154 de la nueva Constitución quedó así:

“Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuesta de sus respectivos miembros, o en el Gobierno Nacional. No obstante sólo podrán ser dictadas o reformadas por iniciativa del Gobierno las leyes que ordenen participantes en las rentas nacionales o transferencias de las mismas, las que autoricen aportes o suscripciones del Estado a empresas industriales o comerciales”.

Como se ve el texto de 1991 dejó de mencionar las leyes que decreten las inversiones públicas o privadas y las que creen servicios a cargo de la Nación o las traspasen a esta, con lo cual devolvió a los miembros del Congreso capacidad para presentar proyectos de ley para esos fines, lo que es igual a haberles restituido la iniciativa en materia del gasto público que la reforma constitucional de 1968 les había quitado, salvo mediante adiciones a los planes y programas de desarrollo económico y social y de obras públicas. Frente a esta norma, su comparación con la que precedió la ponencia Yepes Arcila y los comentarios de Palacio Rudas, resulta inoficioso y contumaz pretender que la Constitución de 1991 no devolvió a los Congresistas iniciativa para presentar proyectos de ley que decreten gasto público.

El contundente argumento de la jurisprudencia reiteradamente proferido por la honorable Corte Constitucional fue acogido por el Decreto III de 1996 actual Estatuto Orgánico del Presupuesto cuando en su artículo 126 elimina dentro de las disposiciones que son contrarias el artículo 163 de la Ley 5ª de 1992, norma que en modo alguno conservada sin la discrecionalidad total al Congreso de la República como quiera que **exigía** el aval del Gobierno los proyectos que tuvieran complicaciones presupuestales.

Comentario final:

Por todas las razones y consideraciones antes expuestas, vemos jurídica y constitucionalmente viable el Proyecto de ley 129 de 1998 Cámara y 119 de 1999 Senado, *por la cual se rinde homenaje a la ciudad de Soledad de Colombia con motivo de los cuatrocientos años de su fundación y se dictan otras disposiciones*, por lo que consideramos y proponemos, que se remita el informe expuesto a la honorable Corte Constitucional para dirimir de una vez por todo lo relacionado con los proyectos de ley que solicitan obras de interés social con cargo al Presupuesto General de la Nación”.

Alvaro Antonio Ashton Giraldo,
Representante a la Cámara
Departamento del Atlántico.

CONTENIDO

Gaceta número 610-Lunes 24 de noviembre de 2003
CAMARA DE REPRESENTANTES

	Págs.
PONENCIAS	
Ponencia para primer debate y Pliego de modificaciones al Proyecto de ley número 023 de 2003 Cámara, por la cual se dictan normas sobre el fomento al consumo del Gas Natural Vehicular, se establece una cuota parafiscal de fomento y se dictan otras disposiciones.	1
Ponencia para primer debate y Texto al Proyecto de ley número 119 de 2003 Cámara, por medio de la cual se declaran unas zonas de interés público para la política ambiental del Estado, se ordena la recuperación de sus ejes ambientales para reserva y protección forestal y se dictan otras disposiciones.	8
Ponencia y Texto para ser considerado en segundo debate al Proyecto de ley número 011 de 2003 Cámara, por la cual se modifica el artículo 15 de la Ley 401 de 1997.	10
Ponencia para segundo debate, modificación y Texto propuesto al Proyecto de ley número 247 de 2003 Cámara, por la cual se establece el Sistema Nacional de Precios del Mercado Lácteo y se dictan otras disposiciones.	11
OBJECIONES	
Informe de la Comisión Accidental Cámara, respecto de las Objeciones presentadas al Proyecto de ley número 129 de 1998 Cámara, 119 de 1999 Senado, por la cual se rinde homenaje a la ciudad de Soledad de Colombia con motivo de los cuatrocientos años de su fundación y se dictan otras disposiciones.	13