



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

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

ISSN 0123 - 9066

AÑO XX - N° 919

Bogotá, D. C., miércoles, 30 de noviembre de 2011

EDICIÓN DE 12 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 080
 DE 2011 CÁMARA, 133 DE 2011 SENADO**

*por la cual se autoriza a la Nación a capitalizar
 a Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P.*

Honorable Senador

EFRAÍN CEPEDA SARABIA

Presidente

Comisión Cuarta Senado de la República

Ciudad

Honorable Representante

CARLOS JIMÉNEZ LÓPEZ

Presidente

Comisión Cuarta de la Cámara de Representantes

Ciudad

Asunto: Informe de ponencia para primer debate en sesión conjunta de Senado de la República y la Cámara de Representantes al Proyecto de ley número 080 de 2011 Cámara, 133 de 2011 Senado, *por la cual se autoriza a la Nación a capitalizar a Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P.*

Respetados señores Presidentes:

En cumplimiento de la honrosa designación que la Mesa Directiva de la Comisión Cuarta del honorable Senado de la República y de la honorable Cámara de Representantes nos hiciera, de la manera más atenta, por medio del presente escrito y dentro del término establecido para el efecto, en cumplimiento de los artículos 150, 183 y 184 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir informe de ponencia para primer debate en sesión conjunta del Senado de la República y de la Cámara de Representantes al proyecto del asunto, de origen gubernamental.

1. Antecedentes - trámite

El día 30 de agosto de 2011, el Gobierno Nacional, por medio del señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, Juan Carlos Echeverry Garzón, radicó en la Secretaría General de la honorable Cámara de Representantes el Proyecto de ley, *por la cual se autoriza a*

la Nación a capitalizar a Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P., todo de conformidad con el artículo 375 de la Constitución Política y con el cumplimiento de los requisitos formales exigidos para el efecto, el cual fue publicado en la **Gaceta del Congreso** número 648 de 2011.

Asimismo, fue radicado el mensaje de trámite de urgencia el día 21 de septiembre de 2011, de conformidad con lo previsto por la Ley 5ª de 1992 y la Constitución Política.

2. Consideraciones sobre el proyecto de ley

A partir del año 1994, tanto la Nación como las entidades territoriales han venido registrando cambios en los esquemas de prestación de los servicios públicos que han estado directa o indirectamente a su cargo. De lo anterior, dan cuenta los procesos surgidos con ocasión de la expedición de las Leyes 142 y 143 de 1994, en las cuales se plasmó no solo un nuevo esquema legal e institucional para garantizar la continuidad en la prestación de los servicios públicos, sino que –asimismo– se dotó al Estado de herramientas para que participara en el capital accionario de los prestadores, de manera que sus actos correspondieran a los propios de un gestor empresarial, enmarcado claro está dentro de los propósitos y fines que la ley y la Constitución le imponen a la gestión pública.

El sector de telecomunicaciones no fue la excepción y ha experimentado importantes reformas que han correspondido a la dinámica de este mercado, en el cual el Estado no solo ha tenido que hacer frente desde sus funciones sustanciales de regulador y vigilante, sino además como titular de activos vinculados al desarrollo de la actividad comercial de este sector.

En el marco del Programa de Renovación de la Administración Pública, en el año 2003 se dispuso la reorganización de la prestación del servicio de Telefonía Pública Básica Conmutada que se encontraba a cargo de la Nación y sus entidades descentralizadas a través de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones, Telecom, y sus teleasociadas –mediante la integración y la consolidación en un nuevo modelo operacional–, que dio lugar a la creación de Colombia Telecomunicacio-

nes S.A. ESP.¹ Este modelo incluye el pago de una contraprestación por parte de Colombia Telecomunicaciones, a cambio del derecho de explotar los activos que la antigua Telecom destinaba a la prestación del servicio. El valor de la contraprestación es destinado exclusivamente al cubrimiento del pasivo pensional de la extinta Telecom, convirtiéndose en la principal fuente para atender esta obligación.

Sin embargo, como se verá, los desafíos del mercado de las telecomunicaciones han conllevado un debilitamiento financiero de la empresa que pone en riesgo el pago de la contraprestación, generando un enorme riesgo fiscal para la Nación que deberá responder por el pasivo pensional, en caso de que Colombia Telecomunicaciones se vea en imposibilidad de cubrir sus obligaciones financieras.

El Estado, como accionista minoritario de Colombia Telecomunicaciones², ha venido haciendo el seguimiento del nuevo modelo operacional con el objeto de adoptar, en la medida de sus limitaciones, como accionista de una compañía de telefonía fija, las medidas que permitan su viabilidad en el largo plazo en un entorno de competencia.

Como es bien sabido, el reto más importante que afrontan los operadores de telefonía pública básica conmutada es el fenómeno de sustitución del servicio fijo por el móvil, aunado al esfuerzo de inversión que tienen que hacer para proteger o mantener el valor de sus activos mediante la incorporación en su portafolio de servicios de banda ancha y de televisión. Las cifras son contundentes. En 1995, la prima de movilidad (costo de cambio entre uno y otro servicio) era bastante alta, ya que un minuto generado en la red celular tenía un precio mucho más alto que un minuto generado desde una línea fija.

Progresivamente, las tarifas de telefonía móvil han ido descendiendo en beneficio de los usuarios y han alcanzado prácticamente la paridad con las tarifas de los servicios fijos, lo cual ha traído como efecto una aceleración en el crecimiento de los móviles. En efecto, el número de usuarios móviles en Colombia se incrementó en más del 100% entre 2005 y 2010, al pasar de 21.8 millones de suscriptores a 44 millones. Este hecho ha significado que la teledensidad celular pasara de 51% en 2005 a 93% en 2010³.

Esta sustitución ha ocasionado una importante pérdida de líneas fijas, poniendo en riesgo los demás productos empaquetados con los clientes. De hecho la situación financiera actual de Colombia Telecomunicaciones evidencia la exposición del negocio de telefonía fija a las presiones a las que se ha hecho referencia. Los análisis financieros de la empresa indican que el negocio de la compañía es desfavorable, salvo que por una parte, sus socios adopten medidas de fortalecimiento financiero y, por otra, se busquen mecanismos para obtener potenciales sinergias derivadas de procesos de consolidación de mercados, desarrollando una oferta que integre productos fijos y móviles con alto valor

agregado y que logre diferenciar los productos en el país como una solución integral de comunicación para todos los estratos y de acuerdo con las necesidades de cada cliente.

En el contexto de esta dinámica competitiva, es necesario que la Nación busque mecanismos que le permitan proteger y maximizar el valor de sus activos dentro del modelo de gestión actual y mitigar futuros impactos en el marco fiscal de mediano y largo plazo.

En virtud de lo anterior, la Nación en su condición de accionista de Colombia Telecomunicaciones S.A. ESP deberá buscar la consolidación de sus activos en un modelo que reconozca la tendencia de crecimiento del mercado con el objeto de capturar las sinergias y la generación de valor mediante la integración del negocio móvil, de forma tal que se tenga en cuenta la necesidad de maximizar y proteger el valor de sus activos y el reconocimiento de los mismos en un entorno de consolidación del negocio fijo y móvil.

Como se anticipó, lo anterior es particularmente importante, si se tiene en cuenta que Colombia Telecomunicaciones ha cubierto a través del pago de la contraprestación por el uso de los activos de la antigua Telecom, la atención del pasivo pensional de la extinta Empresa Nacional de Telecomunicaciones y sus telesociadas. Dotar de mayor certidumbre el cubrimiento de este pasivo, es determinante para mitigar el riesgo fiscal a cargo de la Nación, la cual se constituye en la última responsable del pago de las pensiones en caso de insuficiencia de los recursos resultantes de la liquidación de la Empresa, tal y como se prevé en el segundo inciso del parágrafo del artículo 32 del Decreto-ley 254 de 2000.

Para los anteriores efectos, es imperioso dotar a Colombia Telecomunicaciones S.A. ESP de la estructura adecuada y en lo que corresponda a la Nación participar en las decisiones que a ello contribuyan, para lo cual se solicitan las autorizaciones de ley de que da cuenta este proyecto.

De acuerdo con lo anterior, el proyecto de ley presentado a consideración del honorable Congreso contiene únicamente dos disposiciones.

En el artículo 1° se autoriza a la Nación para que concorra al fortalecimiento patrimonial de Colombia Telecomunicaciones S.A., de acuerdo con la participación accionaria que actualmente tiene en la empresa. El fortalecimiento patrimonial podrá realizarse mediante modalidades tales como la asunción de deuda, aporte de créditos a cambio de acciones o realización de aportes en especie. De esta manera, se mantiene la actual participación accionaria estatal y se asegura la continuidad en la prestación del servicio, en la forma indicada previamente.

Se aclara, por otra parte, que estas operaciones no afectan el cupo de endeudamiento, en la medida en que estarán respaldadas con un incremento en los activos de la Nación que resulta de la entrega de nuevas acciones emitidas por la Empresa y para el respaldo del compromiso, la Nación deberá presupuestar anualmente el pago de la contraprestación a que haya lugar.

El artículo 2° autoriza a la Nación a adoptar, en los órganos societarios respectivos, la decisión de fusionar Colombia Telecomunicaciones S.A. con otras entidades del sector de Tecnologías de Información y de las Comunicaciones, con el propósito de obtener los beneficios que surgen de la integración de los negocios fijo y móvil, tal y como se describió en apartes previos. Con el fin de que la relación de intercambio, que define

¹ El Gobierno Nacional expidió los Decretos 1603 al 1615 y el Decreto-ley 1616 del año 2003 para implementar las reformas al sector de telecomunicaciones.

² Luego de un proceso de subasta y en el marco del Proyecto de Fortalecimiento de Colombia Telecomunicaciones, en el año 2006 se vinculó al Grupo Telefónica como socio estratégico. En tal virtud, el Grupo Telefónica capitalizó a la compañía y adquirió el control de la misma como accionista mayoritario.

³ “Boletín Trimestral de las TIC. Cuarto trimestre de 2010. Publicado en abril de 2011”.

el valor final de las acciones que recibiría la Nación por efecto de la fusión, se adecue a los fines propios del interés público, se prevé que dicha relación sea determinada por el Conpes, toda vez que con dicha instrucción se definen condiciones claves de la presencia del Estado, con los activos de su propiedad, en el sector de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.

3. Texto y pliego de modificaciones

Los ponentes, teniendo en cuenta las posiciones que se han tenido sobre este proyecto de ley, encuentran que se requiere realizar la siguiente adición:

Se propone modificar el título de la presente iniciativa, el cual quedaría del siguiente tenor:

por la cual se autoriza a la Nación a Capitalizar Fortalecer Patrimonialmente a Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P.

Igualmente, se propone modificar el artículo 1º, el cual quedaría del siguiente tenor:

Artículo 1º. *Autorízase a la Nación para concurrir al fortalecimiento patrimonial de Colombia Telecomunicaciones S.A. ESP-, para asumir mediante la asunción de las obligaciones de pago en cabeza de dicha sociedad derivadas del contrato de explotación de bienes, activos y derechos celebrado con el patrimonio autónomo receptor de activos de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones, Telecom en liquidación y las Empresas Telesociadas en liquidación -Parapat-, hasta por un porcentaje de dichas obligaciones equivalente a la participación accionaria de la Nación en Colombia Telecomunicaciones S.A. ESP., a cambio de acciones y/o activos. Igualmente, el fortalecimiento patrimonial podrá hacerse mediante la asunción de deudas o el aporte de créditos a cambio de acciones, la realización de aportes en especie u otra modalidad de capitalización fortalecimiento patrimonial.*

Estas operaciones se realizarán a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público de forma simultánea o posterior a la fecha en que el accionista mayoritario concurra a la capitalización o asunción de las obligaciones de pago del contrato de explotación y no afectarán el cupo de endeudamiento. Para respaldar el compromiso, la Nación deberá presupuestar anualmente el pago de la contraprestación a que haya lugar.

Las obligaciones de pago del contrato de explotación que asuma la Nación en virtud de la presente ley se entenderán como obligaciones contingentes, en la medida que el valor a pagar por la Nación es determinado o determinable a partir de factores identificados por la ocurrencia de un hecho futuro o incierto. Para respaldar el compromiso, la Nación deberá presupuestar anualmente en el rubro de servicio de deuda el pago a que haya lugar.

Parágrafo. *Las obligaciones contingentes de las que trata el presente artículo no se entenderán atendidas por el Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales, creado por el artículo 2º de la Ley 448 de 1998.*

La anterior modificación se realiza en consideración a que el valor que va a ser asumido por la Nación, si bien está expreso en el contrato de explotación, no es un valor cierto, está condicionado a que Colombia Telecomunicaciones efectivamente utilice los activos propiedad del Parapat y a los ajustes previstos en la cláusula 11 de la modificación 2 al contrato de explotación.

En relación con los demás artículos que hacen parte de este proyecto de ley, no se proponen modificacio-

nes, adiciones o supresiones a su contenido, conforme al texto publicado en la *Gaceta del Congreso* número 648 de 2011.

4. Proposición

Con base en las anteriores consideraciones, así como de las modificaciones propuestas, de acuerdo con base en lo dispuesto por la Constitución Política y la ley, presentamos ponencia favorable y, en consecuencia, solicitamos dar primer debate en sesión conjunta de Senado de la República y la Cámara de Representantes al Proyecto de ley número 080 de 2011 Cámara, 133 de 2011 Senado, *por la cual se autoriza a la Nación a capitalizar a Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P.*


HONORIO GALVIS AGUILAR
Coordinador Ponente Senado


JOSÉ IVÁN CLAVIJO CONTRERAS
Coordinador Ponente Senado


RODRIGO VILLALBA MOSQUERA
Senador Ponente


JOSE FRANCISCO HERRERA ACOSTA
Senador Ponente


IVAN LEONIDAS NAME
Senador Ponente


JAIME ALONSO ZULUAGA ARISTIZABAL
Senador Ponente


MARIO SUÁREZ FLORES
Representante Ponente


HERNANDO GÁRBENA CARDOSO
Representante Ponente


JAVID BENAVIDES AGUAS
Representante Ponente


JOSÉ IGNACIO BERMÚDEZ SÁNCHEZ
Representante Ponente


JUAN FELIPE LEMOS URBE
Representante Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 080 DE 2011 CÁMARA, 133 DE 2011 SENADO

por la cual se autoriza a la Nación a fortalecer patrimonialmente a Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P.

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Autorízase a la Nación para concurrir al fortalecimiento patrimonial de Colombia Telecomunicaciones S.A. ESP, mediante la asunción de las obligacio-

nes de pago en cabeza de dicha sociedad derivadas del contrato de explotación de bienes, activos y derechos celebrado con el patrimonio autónomo receptor de activos de la Empresa Nacional de Telecomunicaciones, Telecom en liquidación y las Empresas Teleasociadas en liquidación –Parapat–, hasta por un porcentaje de dichas obligaciones equivalente a la participación accionaria de la Nación en Colombia Telecomunicaciones S.A. ESP, a cambio de acciones y/o activos. Igualmente, el fortalecimiento patrimonial podrá hacerse mediante la asunción de deudas o el aporte de créditos a cambio de acciones, la realización de aportes en especie u otra modalidad de fortalecimiento patrimonial.

Estas operaciones se realizarán a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público de forma simultánea o posterior a la fecha en que el accionista mayoritario concurra a la capitalización o asunción de las obligaciones de pago del contrato de explotación y no afectarán el cupo de endeudamiento.

Las obligaciones de pago del contrato de explotación que asuma la Nación en virtud de la presente ley se entenderán como obligaciones contingentes, en la medida que el valor a pagar por la Nación es determinado o determinable a partir de factores identificados por la ocurrencia de un hecho futuro o incierto. Para respaldar el compromiso, la Nación deberá presupuestar anualmente en el rubro de servicio de deuda el pago a que haya lugar.

Parágrafo. Las obligaciones contingentes de las que trata el presente artículo, no se entenderán atendidas por el Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales, creado por el artículo 2° de la Ley 448 de 1998.

Artículo 2°. En desarrollo de las operaciones de que trata la presente ley, y en aplicación de las normas societarias y estatutarias correspondientes, se autoriza a la Nación para aprobar la decisión de fusionar Colombia Telecomunicaciones S.A., absorbiendo a otras compañías del sector de las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones. Las condiciones de intercambio de la fusión aceptables para la Nación, serán determinadas por el Conpes, con base en los estudios técnicos de valoración correspondientes.

Artículo 3°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.


MARIO SUÁREZ FLORES
Representante Ponente


HERNANDO CÁRDENAS CARDOSO
Representante Ponente

JAVI BENAVIDES AGUIRRE
Representante Ponente


JOSE IGNACIO BERMÚDEZ SANCHEZ
Representante Ponente


JUAN FELIPE LEMOS URIBE
Representante Ponente

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 006
DE 2011 CÁMARA**

por medio de la cual se modifica el artículo 138 de la Ley 488 de 1998, por la cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de las entidades territoriales.

Bogotá, D. C., 21 de noviembre de 2011

Doctor

ORLANDO ALFONSO CLAVIJO

Presidente

Comisión Tercera Constitucional

Cámara de Representantes

Referencia: Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 006 de 2011 Cámara, *por medio de la cual se modifica el artículo 138 de la Ley 488 de 1998, por la cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de las entidades territoriales.*

Honorables Representantes:

En cumplimiento a la designación realizada por la Mesa Directiva y de conformidad con lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, someto a consideración de los honorables Representantes el informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 006 de 2011 Cámara, *por medio de la cual se modifica el artículo 138 de la Ley 488 de 1998, por la cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de las entidades territoriales.*

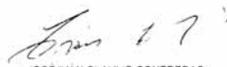
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO

El presente proyecto de ley pretende constituirse en parte de la solución para lograr sacar de las estadísticas un gran número de vehículos obsoletos e inservibles, al incentivar la desintegración de aquellos que han completado su ciclo de vida útil, por medio de la condonación por el término de 2 años del impuesto de vehículos automotores adeudado por los contribuyentes del mismo, con el fin de cumplir con los requisitos que permitan llevar a cabalidad el proceso de desintegración física total y cancelación de la matrícula.

De igual manera, se incentiva a que los propietarios de los automotores, de una manera voluntaria, accedan a


HONORIO GALVIS AGUILAR
Coordinador Ponente Senado


JOSE IVAN CLAVIJO CONTRERAS
Coordinador Ponente Senado


RODRIGO VILLALBA MOSQUERA
Senador Ponente


JOSE FRANCISCO HERRERA ACOSTA
Senador Ponente


IVAN LEONIDAS NIME
Senador Ponente


JAIME ALONSO ZULUAGA ARISTIZÁBAL
Senador Ponente

“chatarizar” sus vehículos, al exceptuar por vía legislativa la exigencia de la presentación del certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, así como el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), como también el requisito de que el automotor llegue por sus propios medios a la entidad desintegradora. Así pues, cualquier vehículo que haya cumplido su vida útil tratándose de los de servicio público o cuando su propietario considere que debe desintegrarlo, en los demás casos, podrá ingresar al proceso de chatarrización sin incurrir en costos adicionales.

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

II. FUNDAMENTO DEL PROYECTO DE LEY

Los beneficios por los que propende esta iniciativa legislativa, se enfocan en poder ofrecer al propietario del vehículo las facilidades de “salir” del mismo, sin que sea necesario tomar medidas extremas como abandonarlo o simplemente optar por circular en condiciones que generan contaminación y violación a un interés colectivo tan importante como lo es el medio ambiente.

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

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

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

“Según el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), al finalizar el año pasado había en el país 7 millones 398 mil 428 vehículos. De estos, 2 millones 628 mil 298 tienen menos de cinco años de uso; un millón 337 mil 386, entre 5 y 10 años; 954.846 tienen entre 11 y 15 años de uso; 867.083, entre 16 y 20 años de uso; y 1 millón 610 mil 815 automotores, tienen más de 20 años en las calles.

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

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

“Según Fasecolda, en el 2010 se expidieron 5 millones 027 mil 446 pólizas. El 41,1% corresponde a motocicletas (2.066.280), el 43,9 por ciento a autos familiares, camperos y camionetas (2.207.049) y el restante porcentaje a vehículos de carga, vehículos de seis o más pasajeros, autos de negocios y taxis, transporte público urbano e intermunicipal, oficiales y especiales.

Si se comparan con las del RUNT, las diferencias son abismales con Fasecolda. Hay casi 2 millones 300 mil vehículos de diferencia. Y lo único que explicaría a carta cabal es la elusión del 18 por ciento que denuncian las aseguradoras, pues se tendría que casi un millón 380 mil motos no tienen SOAT, y más 700 mil autos, camperos y camionetas andan sin el SOAT, o al menos sin un seguro legal.”

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

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

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

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

III. DEFINICIÓN

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

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

IV. MARCO CONSTITUCIONAL

Dentro del marco constitucional que se tiene en cuenta para el presente proyecto de ley, la protección al

¹ Ver (online): http://www.motor.com.co/vehiculos-motor/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERI-

ambiente se enmarca en un lugar vital, debido a que por medio del proceso de desintegración física de vehículos se previenen y manejan las partes de los automotores que ya han cumplido su vida útil.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“La propiedad implica obligaciones, para el Estado en cuanto a este le corresponde hacer prevalecer el interés público y social, sin desconocer los intereses subjetivos involucrados en la decisión. Y respecto de los parti-

culares, habida cuenta que todo aquel que se encuentre en relación jurídica con los bienes debe propender por que estos realicen fines de interés general.”.

V. DESARROLLO LEGAL DE LA DESINTEGRACIÓN

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

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

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

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

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

Para este fin se expidió la Resolución 10500 del 9 de diciembre de 2003 donde se regula el ingreso de vehículos al servicio público de transporte terrestre automotor de carga, expidiéndose posteriormente el Decreto 1347 del 2 de mayo de 2005. Del mismo modo el Conpes 3489 de 2007 establece como principio de política favorecer la optimización, modernización y actualización tecnológica del parque automotor dentro del contexto socioeconómico y físico del país con el fin de brindar la seguridad en el transporte y la atención efectiva de la demanda.”².

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

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

En el marco de estas políticas, se diferencia la Desintegración con fines de reconocimiento económico y la desintegración con fines de reposición, ambos procedi-

mientos adelantados directamente por el Ministerio de Transporte.

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

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

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

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

El proceso de desintegración se realiza entonces con entidades autorizadas para estos fines, y para vehículos de carga y vehículos de servicio público de transporte colectivo de pasajeros del radio de acción metropolitano, distrital y municipal en todo el territorio nacional.

La secretaria de movilidad realiza la desintegración con dos fines, de un lado el de reposición en el que la desintegración del vehículo se da para acceder a la matrícula del nuevo automotor, de otro lado está la desintegración con el fin de generar reducción de sobreoferta con cargo a recursos del factor de calidad.

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

Uno de los grandes retos y problemas que ha enfrentado el proceso de desintegración es la inconformidad de los usuarios con los precios que reciben a cambio de chatarrizar su vehículo, pues los propietarios argumentan que es un precio muy bajo respecto del dinero que tienen que gastar para que el automotor pueda ingresar de manera efectiva y cumpliendo todos los requisitos, al proceso de desintegración.

Por ello, la condonación de la deuda al impuesto vehicular (para los vehículos particulares), no es otra cosa que un incentivo para que el usuario contribuyente de este impuesto, pueda desintegrar su vehículo una vez considere que este cumplió su ciclo de utilidad, partiendo de una base mucho menor para que el precio que recibe por el vehículo sea más atractiva.

Igualmente, para efectos de la desintegración vehicular, se debe tener en cuenta también, la regulación que generó el Ministerio de Transporte en Resolución 4775 de 2009 en materia de cancelación de matrícula, facultada por la Ley 769 de 2002 y la Ley 1005 de 2006.

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

VI. IMPACTO FISCAL

El presente proyecto de ley genera un impacto fiscal toda vez que se pretende lograr una exención tributaria transitoria sobre el impuesto de vehículos automotores, estipulado en la Ley 488 de 1998, artículo 138, con el fin de promover el proceso de desintegración física total vehicular.

Por lo anterior, es claro que el presente proyecto se encuentra sometido a lo estipulado por el artículo 7° de la Ley 819 de 2003:

Artículo 7°. Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contra del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso. (Negrillas fuera de texto).

Así mismo, el numeral 14 del artículo 142 de la Ley 5ª de 1992 señala que las leyes en materia de exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales, serán de iniciativa del Gobierno Nacional.

No obstante, el mismo artículo 142, en su párrafo, señala que “el Gobierno Nacional podrá coadyuvar cualquier proyecto de su iniciativa que curse en el Congreso cuando la circunstancia lo justifique. La coadyuvancia podrá efectuarse antes de la aprobación en las plenarias.”.

Basados en lo anteriormente expuesto se envió oficio al Ministerio de Hacienda y Crédito Público solicitando concepto, para que una vez estudiado el proyecto de ley se determine su pertinencia y en consecuencia se expida el aval correspondiente, teniendo en cuenta el objeto del proyecto.

VII. IMPACTO AMBIENTAL

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

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

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

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

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

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

El proceso de chatarrización se vuelve fundamental, debido a que si el automotor completa su vida útil existen en él muchos residuos que de no ser tratados con la debida prudencia pueden causar residuos peligrosos y daños irreversibles en el medio ambiente.

7.1 CLASES DE RESIDUOS ORIGINADOS DEL VEHÍCULO:

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

- Residuos Ferrosos
- Plásticos
- Aluminio
- Cableado

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

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

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

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

“DE LA INCINERACIÓN Y LA PIRÓLISIS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

En conclusión, es importante que las autoridades ambientales y demás organizaciones involucradas en el proceso de gestión de vehículos al final de su vida útil, reglamenten el tipo y características de las diferentes modalidades de disposición para aquellos materiales que podrían ser utilizados como combustibles para generación energética o para eliminación por técnicas de incineración o similares.”

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

7.2 PROCESO DE DESINTEGRACIÓN EN EL MUNDO

1. América Latina

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

2. Europa

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

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

3. Japón

Bajo la Ley de Reciclaje de Vehículos al final de su vida útil del 2002, que se basa en el principio de “responsabilidad compartida”, los consumidores en Japón pagan una tasa cuando compran un auto nuevo o, para los vehículos vendidos antes de la aplicación de la ley, en el momento de la inspección periódica obligatoria. La cuota es administrada por un tercero llamado Centro de Promoción Japonés de Reciclaje de automóviles. Un sistema de manifiestos electrónicos se utiliza para ayudar a garantizar que estén debidamente reciclados los vehículos al final de su vida útil.⁴

4. Estados Unidos

El usualmente preferido término usado para prácticas relacionadas es “administración de productos” (*productewardship*) la cual se refiere a todas las partes involucradas en el ciclo de vida del producto (i.e., productores, manufactureros, minoristas, usuarios y trituradores) para compartir responsabilidad por la reducción de los impactos de los productos en el ambiente. Se enfoca principalmente en programas de administración de productos relacionados a vehículos a nivel nacional en U.S. que han tenido medidas voluntarias para hacer frente a contaminantes de particular interés o para promover objetivos o metas de reciclaje específicos.⁵

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

⁴ *Ibidem*.

⁵ *Ibidem*

VIII. MODIFICACIONES AL PROYECTO DE LEY

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE
<p align="center">PROYECTO DE LEY 006 DE 2011 CÁMARA <i>por medio de la cual se modifica el artículo 138 de la Ley 488 de 1998, por la cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de las entidades territoriales.</i> El Congreso de Colombia DECRETA</p>	<p align="center">PROYECTO DE LEY 006 DE 2011 CÁMARA <i>por medio de la cual se <u>adiciona un párrafo transitorio al artículo 138 de la Ley 488 de 1998 y se dictan otras disposiciones en materia de desintegración física de vehículos automotores</u></i> El Congreso de Colombia DECRETA</p>
<p>Artículo 1º. Modifíquese el artículo 138 de la Ley 488 de 1998 el cual quedará así: Artículo 138. Créase el impuesto sobre vehículos automotores el cual sustituirá a los impuestos de timbre nacional sobre vehículos automotores, cuya renta se cede, de circulación y tránsito y el unificado de vehículos del Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá, y se regirá por las normas de la presente ley. El Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá podrá mantener el gravamen a los vehículos de servicio público que hubiere establecido antes de la vigencia de esta ley. <u>Parágrafo transitorio.</u> Dentro de los dos años siguientes a la expedición de la presente ley, se exceptúa del pago del impuesto vehicular a aquellos vehículos particulares y de servicio público que con ocasión de un procedimiento de desintegración total soliciten el paz y salvo del pago del impuesto para la expedición del certificado de requisitos para ingresar a dicho proceso. Dicha condonación se hará por la cantidad que para la fecha de la expedición del certificado de aceptación de requisitos para el registro, adeude el vehículo.</p>	<p>Artículo 1º <u>Adiciónese un párrafo transitorio al artículo 138 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:</u> <u>Parágrafo transitorio:</u> Dentro de los dos años siguientes a la expedición de <u>esta ley, se exonera del pago del impuesto de que trata el presente artículo a los propietarios o poseedores de vehículos automotores,</u> que con ocasión de un <u>proceso de desintegración física total requieran</u> el paz y salvo del pago <u>de dicho impuesto para el cumplimiento de requisitos para acceder a la cancelación de la matrícula.</u> <u>La exoneración se hará por la totalidad de la obligación que se adeude hasta la fecha de la cancelación de la matrícula del respectivo vehículo.</u> <u>Una vez recibido el paz y salvo por concepto del impuesto de vehículos automotores, el propietario deberá dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes, solicitar la cancelación de la matrícula del respectivo automotor, so pena de perder los beneficios establecidos en el presente artículo.</u></p>
<p>Artículo 2º. Para iniciar el procedimiento de desintegración total, no se requerirá el certificado de revisión técnico mecánica ni deberá llegar por sus propios medios al proceso de desintegración.</p>	<p>Artículo 2º. <u>Para acceder al proceso de desintegración física total de un vehículo automotor, no se exigirá que este cuente con el certificado de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, ni el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), ni se requerirá que llegue por sus propios medios a la entidad desintegradora. Sin embargo, no podrán ser objeto de desintegración física y/o cancelación de matrícula aquellos vehículos que estén afectados por prendas, medidas cautelares, o que sean objeto de depósito provisional en procesos penales.</u></p>
	<p>Artículo 3º. <u>Sin perjuicio de las demás causales establecidas en las normas vigentes, para efectos de la cancelación de la matrícula de un vehículo automotor, también se tendrá como causal la desintegración física total del mismo, en el caso de los vehículos de servicio público por el cumplimiento de la vida útil y tratándose de vehículos particulares por la voluntad del propietario de someterlo a dicho proceso.</u></p>
<p>Artículo 3º. El Gobierno Nacional implementará y autorizará a las entidades certificadas en los procesos de desintegración, para que se reciban los vehículos en las condiciones del artículo anterior y se realice el proceso en condiciones ambientales adecuadas.</p>	<p>Artículo 4º. <u>El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible reglamentará, dentro los 6 meses siguientes a la expedición de la presente ley, las condiciones y requisitos ambientales por medio de los cuales las entidades desintegradoras y/o centros de tratamiento de vehículos fuera de uso deben desarrollar el proceso de desintegración física total vehicular.</u></p>
<p>Artículo 4º. Vigencias y derogatorias. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las leyes que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 5º. Vigencias y derogatorias. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>

PLIEGO DE MODIFICACIONES• **Título del proyecto**

Se modifica el título del proyecto, teniendo en cuenta que lo que pretende esta iniciativa legislativa es adicionar un párrafo transitorio al artículo 138 de la Ley 488 de 1998 y no modificar como estaba planteado en el texto inicial del proyecto, así mismo se agrega “y se dictan otras disposiciones en materia de desintegración física de vehículos automotores”, pues en principio el proyecto iba dirigido a destrabar dicho proceso por medio de

la búsqueda de un incentivo tributario, sin embargo, a lo largo del estudio del presente proyecto, se pudo constatar, que no era el tema tributario el único obstáculo que enfrenta hoy el proceso de desintegración vehicular, y que hay más factores que debe abarcar la regulación en este tema para enfrentar los retos ambientales de hoy.

• **Artículo 1º**

Se cambia la palabra modifíquese, puesto que lo que se pretende hacer en este artículo es adicionar un párrafo de carácter transitorio, así mismo

se cambia la expresión vehículos particulares y de servicio público, por vehículos automotores, debido a que el impuesto al que hace referencia el presente proyecto, no aplica, según disposición expresa del artículo 141 literal e) de la Ley 488 de 1998 a los vehículos de servicio público y de carga.

Lo anterior debido a que la exención busca un impacto fiscal adecuado y suficiente para aquellos que no cuentan con una regulación frente a procesos de desintegración física total vehicular, lo cual no obsta para que los demás beneficios de la ley, se apliquen a todos los vehículos incluyendo los de servicio público y de carga. Con ello, se generan nuevas expectativas hacia lo que será el transporte integrado en muchas ciudades del país, y a mejorar el ambiente de movilidad en el que se desenvuelven hoy las principales ciudades.

Se mejora la redacción al señalar términos más precisos dentro del proceso de desintegración física total de los automotores, se establece que la exoneración del pago del impuesto se hará hasta la fecha de cancelación de la matrícula del vehículo, con el fin de no generar obstáculos para el propietario.

Por último se señala un término perentorio, dentro del cual el propietario del vehículo deberá recibir el paz y salvo por concepto del pago del impuesto de vehículos automotores y proceder a solicitar la cancelación de la matrícula del automotor, con el fin de evitar que algunas personas se beneficien de la medida tributaria, sin cumplir con la finalidad que pretende este proyecto que es contribuir al mejoramiento de la movilidad en las ciudades y reducir la descontaminación ambiental.

• **Artículo 2°**

La modificación realizada al artículo 2°, se refiere a correcciones de carácter técnico de un lado, pues según concepto enviado por el Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, el certificado de revisión técnico-mecánica, recibe el nombre completo de certificado de revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes, corrección que se hace en el artículo correspondiente.

Igualmente, se incluye la exclusión del requisito del SOAT para ingresar al proceso de chatarrización, debido a que si así se exigiere, el vehículo que ya no tenga funcionalidad, tendría que llegar por sus propios medios, lo cual sería contradictorio con las facilidades que busca implementar el presente proyecto de ley a estos procesos y de igual manera se busca dar solución para los propietarios de los miles de vehículos que se encuentran fuera de circulación, abandonados en parqueaderos o en la calle y para quienes la exigencia de estos onerosos trámites se convierte en un obstáculo para acceder al proceso.

Valga decir que los anteriores requisitos no se exigen únicamente para el ingreso a un proceso de este tipo, lo cual quiere decir, que para circular, el vehículo siempre deberá contar con todos los documentos y requisitos de ley dentro de los cuales se encuentran la revisión técnico mecánica y el SOAT y son las autoridades respectivas, las encargadas de controlar el porte de los mismos.

Se establece una limitante para proceder a la cancelación de matrícula de un automotor y es cuando este sea objeto de prenda, medidas cautelares o depósito provisional en procesos penales, lo anterior con el fin de evitar que se causen perjuicios a terceros de buena fe y que el propietario al ver su vehículo inmerso en una de estas medidas, decida someterlo a un proceso de desintegración.

• **Artículo 3°**

Se agrega un artículo nuevo

Sin perjuicio de las demás causales establecidas en las normas vigentes, se incluye la desintegración física total de un vehículo como causal de cancelación de la matrícula del respectivo automotor, con el fin de que los propietarios sobre todo de vehículos particulares que consideren que su vehículo cumplió su ciclo de vida útil, puedan acceder al proceso de desintegración y posterior a ello previo el cumplimiento de todos los requisitos legales puedan acceder a la cancelación de la matrícula, lo cual hoy en día es motivo de múltiples trámites e inconvenientes, al no contar con una regulación precisa.

• **Artículo 4°**

Se otorga un término de 6 meses para que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible reglamente las condiciones y requisitos ambientales, bajo las cuales deberán operar las entidades desintegradoras y/o centros de tratamiento.

• **Artículo 5°**

Se mejora la redacción al cambiar la palabra “leyes” por “disposiciones”, teniendo en cuenta que la normatividad relativa al proceso de desintegración y cancelación de matrícula no solo está establecida por leyes, sino que en la mayoría de los casos se establece mediante resoluciones.

IX. Proposición

Por lo anteriormente expuesto, solicito dar primer debate al **Proyecto de ley número 006 de 2011 Cámara**, por medio de la cual se modifica el artículo 138 de la Ley 488 de 1998 “Por la cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de las entidades territoriales, con las modificaciones propuestas.

Respetuosamente,

Felipe Fabián Orozco Vivas,

Representante a la Cámara

Coordinador Ponente.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY 006 DE 2011 CÁMARA

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

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Adiciónese un párrafo transitorio al artículo 138 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:

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

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

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

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

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

Artículo 3°. Sin perjuicio de las demás causales establecidas en las normas vigentes, para efectos de la cancelación de la matrícula de un vehículo automotor, también se tendrá como causal la desintegración física total del mismo, en el caso de los

vehículos de servicio público por el cumplimiento de la vida útil y tratándose de vehículos particulares por la voluntad del propietario de someterlo a dicho proceso.

Artículo 4°. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible reglamentará, dentro los 6 meses siguientes a la expedición de la presente ley, las condiciones y requisitos ambientales por medio de los cuales las entidades desintegradoras y/o centros de tratamiento de vehículos fuera de uso deben desarrollar el proceso de desintegración física total vehicular.

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

Respetuosamente,

Felipe Fabián Orozco Vivas,

Representante a la Cámara

Coordinador Ponente.

CONTENIDO

Gaceta número 919 - Miércoles, 30 de noviembre de 2011
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Págs.

PONENCIAS

Ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 080 de 2011 Cámara, 133 de 2011 Senado, por la cual se autoriza a la Nación a capitalizar a Colombia Telecomunicaciones S.A. E.S.P.	1
Ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 006 de 2011 Cámara, por medio de la cual se modifica el artículo 138 de la Ley 488 de 1998, por la cual se expiden normas en materia tributaria y se dictan otras disposiciones fiscales de las entidades territoriales	4