



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

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

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXI - N° 216

Bogotá, D. C., martes, 8 de mayo de 2012

EDICIÓN DE 28 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

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 056 DE 2010 SENADO, 099 DE 2011 CÁMARA

por medio de la cual se modifican las Leyes 769 de 2002 y 1383 de 2010 “Código Nacional de Tránsito” y se dictan otras modificaciones.

Bogotá D. C., mayo 7 de 2012

Doctor

JOSÉ EDILBERTO CAICEDO SASTOQUE

Presidente Comisión Sexta Constitucional

Cámara de Representantes

Referencia: Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 056 de 2010 Senado, 099 de 2011 Cámara, por medio de la cual se modifican las Leyes 769 de 2002 y 1383 de 2010 “Código Nacional de Tránsito” y se dictan otras modificaciones.

Atendiendo la honrosa designación hecha por usted y con base en lo establecido en los artículos 144, 150 y 156 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de ley número 056 de 2010 Senado, 099 de 2011 Cámara**, por medio de la cual se modifican las Leyes 769 de 2002 y 1383 de 2010 “Código Nacional de Tránsito” y se dictan otras modificaciones.

1. Antecedentes y trámite legislativo del proyecto

Fue presentado a consideración del Congreso de la República por el Senador Javier Cáceres Leal ante la Secretaría General del Senado el 2 de agosto de 2010; aprobado en primer debate el 9 noviembre de 2010 y en segundo debate el 13 de septiembre de 2011, siendo publicado en las *Gacetas del Congreso* números 485 de 2010, 578 de 2010 y 646 de 2011, respectivamente. Su trámite

en el Senado se concluyó con la publicación en la *Gaceta del Congreso* número 16 de 2012 del texto definitivo aprobado en Plenaria del Senado. Se me asignó ser ponente mediante Nota Interna número C.S.C.P.3.6-205/2011

Objeto del proyecto

Al tenor del articulado inicial y de la exposición de motivos, este proyecto de ley tuvo como fin inicial, modificar la Ley 1383 de 2010; que a su vez introdujo cambios al Código Nacional de Tránsito; excluyendo de las sanciones que dicha ley establece, las actividades turísticas históricamente aceptadas por la sociedad, desarrolladas con vehículos o coches de tracción animal.

El articulado del proyecto consagraba también el deber de realizar un censo, reglamentar el servicio y congelar el parque de vehículos de tracción animal existente, con la finalidad de preservar el flujo vehicular, en las ciudades con una población mayor de 400.000 habitantes, donde existan este tipo de vehículos o coches de tracción animal turísticos.

El Congreso de la República, tal cual lo ordena la Constitución Política en el artículo 150 numerales 1 y 2, es competente para crear, reformar y derogar las leyes de la República, como también para expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones.

La Ley 1383 del 16 de marzo de 2010 reforma la Ley 769 de 2002 –Código Nacional de Tránsito–, y en su artículo 21 establece los tipos de infracciones de tránsito susceptibles de imposición de multas. El literal A particularmente detalla las multas para *el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en determinadas acciones.*

Esta, como ley de la República, es susceptible de reformas o adiciones por parte del Congreso, siempre y cuando tenga en cuenta todos los requisitos constitucionales y legales establecidos para tal fin.

Conveniencia y contexto histórico del proyecto

Los vehículos de tracción animal (Coches) existen desde la época colonial en algunas ciudades como Cartagena de Indias, el principal puerto comercial del cual salían rumbo al Antiguo Continente, todas las riquezas que obtenían los españoles en América.

Desde ese entonces los coches eran el medio de transporte utilizado por virreyes, inquisidores, marqueses, comerciantes y nativos para desplazarse de un lugar a otro en la ciudad. Así como también en la época de la Independencia y la República; hasta llegar a mediados del siglo XX.

Los cocheros han mantenido vigente de generación en generación esta tradición cultural y costumbre de ciudad. Como puede verse, coches y cocheros realizan una actividad turística y tradicionalmente aceptada por la sociedad, y es deber del Estado proteger, conservar, incentivar y estimular esta clase de manifestaciones llenas de riqueza cultural, tradición y costumbre.

La actividad de los vehículos de tracción animal para fines turísticos (coches turísticos) y la de los cocheros, han contribuido al fomento y desarrollo del turismo en Colombia.

Para nadie es un secreto que dichos carruajes son exhibidos, por agencias y corporaciones de turismo internacional, como patrimonio y atractivo en Cartagena, Santa Marta o Popayán, entre otras; inclusive dentro de paquetes turísticos de gama alta que ofrecen cruceros, está incluido el recorrido en estos vehículos.

En el Distrito de Cartagena el servicio de coches turísticos está reglamentado por los Decretos Distritales números 0632 de 2002, 0447 de 2003, 1142 de 2005, mediante los cuales se establece la prestación del servicio público, rutas, capacidad, características, deberes y prohibiciones.

Además de los beneficios turísticos que prestan, también aportan a las finanzas municipales, pues anualmente el cochero debe pagar los derechos de tránsito que oscilan en 102.000 pesos aproximadamente. Multiplicada esta cifra por el número de coches permitidos para circular en la ciudad de Cartagena, es una suma no despreciable que perciben las arcas territoriales.

Por lo anterior, la propuesta incluía solamente en el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010 un párrafo, que especificaba la exclusión de ciertas sanciones y multas a dicha actividad.

Síntesis de la problemática

La Ley 1383, entre otras cosas, corrigió algunas deficiencias del Código Nacional de Tránsito, en lo que tiene que ver con la naturaleza de las sanciones y la responsabilidad de las mismas.

Con el deseo de contribuir con la seguridad vial del país, estableció tipos de infracciones con sus respectivas multas; sin embargo, pasó por alto el impacto negativo que percibe un sector del turismo y la cultura de nuestro país, puntualmente los carros de tracción animal empleados para el turismo o cocheros. En el artículo 21, además de prohibir la circulación de vehículos de tracción animal, genera una serie de multas.

Esta situación ha generado profundas dificultades, no sólo a los cocheros y sus familias, sino también a los diferentes sectores del turismo en ciudades como Cartagena, Armenia, Pereira, Bogotá, Santa Marta, Popayán, Palmira, entre otras.

Solución planteada

El proyecto, entonces, en su trámite previo adicionó al artículo 21 de la Ley 1383, un párrafo del siguiente tenor:

“Parágrafo. Quedan excluidas de las sanciones anteriores las actividades realizadas con animales que son históricamente aceptadas por la sociedad.

Las autoridades de las ciudades con una población mayor de 400.000 habitantes, donde existan este tipo de vehículos o coches de tracción animal turísticos, deben realizar un censo, reglamentar el servicio y congelar el parque de vehículos de tracción animal, existente, con la finalidad de preservar el flujo vehicular”.

Con ello pretendía la circulación reglada de este tipo de vehículos de turismo, e imponía el deber a las ciudades con más de 400.000 habitantes la necesidad de realizar un censo, reglamentar este servicio e impedir la proliferación de dichos vehículos. Se analizó la reforma, y considerándola positiva para el país, sugiero la aprobación en primer debate de Cámara, de acuerdo con algunas consideraciones jurisprudenciales que enseguida expondré

Consideraciones jurisprudenciales

Conviene señalar que la actividad ejercida por los *cocheros* debe gozar de medidas jurídicas que garanticen la continuidad de su servicio, partiendo de principios tales como la buena fe, establecida en el artículo 83 de la Constitución Política, o la confianza legítima, que a criterio de la Corte Constitucional en Sentencia T-1040 de 2005 *“es un principio originado en el derecho alemán, que en términos de esta Corporación tiene su fundamento en los postulados constitucionales de seguridad jurídica, respeto al acto propio y buena fe y constituye un instrumento válido para evitar el abuso del derecho”*. (Subrayado fuera del texto).

La confianza legítima, como medida de protección a los administrados, se origina cuando de la aplicación de una norma, aun procedente del Poder Legislativo, supone para sus destinatarios un sacrificio patrimonial que merece un calificativo especial, en comparación del que pueda derivarse para el resto de la colectividad.

La relación entre administración y administrado plantea el gran problema de establecer las de-

limitaciones legales de los derechos de estos últimos frente a la administración, que en virtud de su potestad y ejercicio de las finalidades del Estado, pueden ser limitados^{1[1][1]}.

El problema fue resuelto mediante el principio de protección a la confianza legítima, que formulado por la jurisprudencia alemana, hizo suyo el Tribunal Europeo de Justicia en Sentencia del 13 de julio de 1965. Sobre este principio el tratadista García de Enterría^{2[2][2]} señala:

Dicho principio, no impide al legislador modificar las regulaciones generales con el fin de adaptarlas a las exigencias del interés público, pero sí le obliga a dispensar su protección en caso de alteración sensible de situaciones en cuya durabilidad podían legítimamente confiar los afectados. Esa modificación legal, obliga a la administración a proporcionarles en todo caso tiempo y medios, para reequilibrar su posición o adaptarse a la nueva situación, lo que dicho de otro modo implica una condena de los cambios bruscos adoptados por sorpresa y sin las cautelas aludidas^{3[3][3]}.

Entonces, el principio de confianza legítima, que como ya se ha dicho, encuentra respaldo en el principio de la buena fe, exige que las autoridades y los particulares tengan que ser coherentes con sus actuaciones, así como también respetar los compromisos adquiridos, a fin de garantizar la estabilidad y durabilidad del sistema^{4[4][4]}.

Dentro de la solución que planteaba la reforma examinada aquí, las ciudades deberán realizar un censo, reglamentar el servicio y congelar el parque de vehículos de tracción animal, a partir de los 400.000 habitantes.

En el tránsito de esta iniciativa en el Senado, se sugirió entonces, que el rango de población fuese menor –cota inferior de 200.000 pobladores– con el objeto de cobijar lugares en los cuales este atractivo histórico, turístico y cultural era igualmente relevante. Tal es el caso de Popayán o Santa Marta.

En último término, se propuso a la Comisión precisar dentro del texto del parágrafo, que la sanción no aplicable a los cocheros, será la comprendida en el apartado “A.12” del artículo que se modifica, cerrando el paso a posibles interpretaciones irregulares, que sin duda se presentarían al dejar el texto original que dice “*quedan excluidas de las sanciones anteriores*”.

Con este ajuste, no habrá quien piense, por ejemplo, que a los cocheros no les resulta aplicable ninguna sanción de las previstas en el artículo 131 del Código Nacional de Tránsito.

Conclusiones previas al primer debate

En el marco descrito con anterioridad, la Ley 1383 de 2010, no previó la situación particular de los vehículos de tracción animal turísticos, y generó dificultades no solo a las personas que operan este servicio y a sus familias, sino además al sector turístico del país.

Por su parte, el proyecto de ley analizado en este informe cumplía con los requisitos constitucionales y legales para modificar la Ley 1383 de 2010.

El articulado propuesto solucionaba ostensiblemente la dificultad que están afrontando los cocheros y el sector turístico, respecto a la posibilidad que les genera de continuar prestando el servicio de transporte de personas, como se ha hecho durante décadas. Inicialmente, las ciudades que reglamentarían este servicio serían las que tuvieran una población superior a 200.000 habitantes.

Se tuvo en consecuencia por viable para el país la aprobación de esta reforma, con el ánimo de preservar el derecho al trabajo de los “cocheros”, la manutención de sus familias, el atractivo turístico que tienen estos vehículos, y la cultura de estas ciudades.

2. Primer debate en la honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República

El día 9 de noviembre de 2009, en sesión de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, se llevó a cabo el estudio y aprobación definitiva del Proyecto de ley número 56 de 2010 Senado, *por medio de la cual se modifica la Ley 1383 de 2010 y se dictan otras disposiciones*.

Con posterioridad a la publicación de la ponencia, fue programado en varias oportunidades el debate, abriéndose la discusión del mismo en al menos una ocasión; sin embargo, su aprobación se llevó a cabo solo hasta la fecha aludida.

Durante las sesiones previas, en general todos los honorables Senadores y Senadoras miembros de la Comisión Sexta Constitucional Permanente hicieron propuestas de mejoramiento a la iniciativa, de las cuales me permito destacar, entre otras, las siguientes:

Honorable Senadora Olga Lucía Suárez Mira, quien propuso la eliminación del rango mínimo en la población, para los efectos del censo y la regulación, de modo que asentamientos urbanos menores a 200.000 habitantes, que también cuentan coches turísticos entre sus atractivos, como Santafé de Antioquia, pudieran beneficiarse de la iniciativa. También sugirió que se excluyera el requisito de “actividad histórica”, por idénticas razones.

Honorable Senador John Sudarsky Rosembaum. Quien manifestó su preocupación en que el artículo quedara redactado con suma precisión, para

1 [1][1] Sentencia Corte Constitucional T-173 del 21 de agosto de 2008, Magistrado Ponente. Humberto Antonio Sierra Porto.

2 [2][2] Eduardo García de Enterría, Jurista Español, doctor en Derecho Público, Licenciado de las Universidades de Madrid y Barcelona, Letrado del Consejo de Estado, Catedrático de Derecho Administrativo en las Universidades de Valladolid (1957) y Complutense de Madrid (1962). Desde 1988 es profesor emérito y miembro del Colegio Libre de Eméritos de Madrid.

3 [3][3] García de Enterría, Eduardo y Fernández, Tomás-Ramón. *Curso de Derecho Administrativo*. Madrid: Editorial Civitas, página 375.

4 [4][4] Sentencia Corte Constitucional T-438 de 1996.

evitar que los vehículos de tracción animal dedicados al transporte de carga, pudieran eludir las sanciones de las autoridades de tránsito.

Honorable Senador César Tulio Delgado. Exaltando la labor realizada por los cocheros, puso de presente la necesidad de comprometer a las Administraciones Locales, en el sentido de brindarles herramientas a este gremio, para que pudiesen seguir avanzando en su proceso de formación y capacitación.

Honorable Senador Plinio Olano Becerra. El actual Presidente de la Comisión Sexta también hizo referencia a la necesidad de preservar postulados como la seguridad vial y la movilidad; incluir una definición de coche turístico y; evitar que los conductores de estos vehículos fueran multados, si en sus recorridos autorizados avanzan por vías principales de sus ciudades.

En su ocasión, fueron recogidas todas las iniciativas, y se construyó una nueva proposición en el seno del debate, la cual fue acogida y votada favorablemente por unanimidad en la Comisión. El texto aprobado en la plenaria del Senado es el que se somete a consideración de la honorable Comisión Sexta de la Cámara en esta oportunidad.

3. Consideraciones finales de esta ponencia

El Gobierno Nacional expidió recientemente el Decreto-ley 019 de 2012, más conocido como “Ley Antitrámites”. El artículo 200 de esta disposición eliminó la norma según la cual **“Los vehículos de tracción animal, agrícolas y montacargas, deberán llevar una placa reflectiva en el extremo trasero como identificación”**. Al no hacer diferenciación entre las llamadas “zorras” (cuya fecha de eliminación legal está cercana) y los “coches turísticos” de que trata este proyecto, terminó eliminando la placa para estos últimos, dificultando con ello su particularización e individualización para efectos de contratar pólizas de seguros con las compañías aseguradoras, que desde tiempo atrás contratan como parte de la garantía de buen servicio cocheros como los de Cartagena e introduciendo un alto nivel de informalidad en la prestación de un servicio que, en el caso de Cartagena y otras ciudades, está íntimamente ligado con el contexto histórico y requiere, dada su excepcionalidad, de especial regulación. Debe tenerse en cuenta que los propietarios y conductores de estos coches turísticos transportan personas, en muchas ocasiones personalidades de talla internacional como ocurrió en la recientemente realizada “Cumbre de las Américas”, ocasión en la cual los coches turísticos de tracción animal transportaron a las “primeras damas” por la ciudad de Cartagena. Situaciones como la anterior, hacen que los cocheros turísticos estén en la obligación de contratar pólizas de seguros frente a eventuales daños a terceros, contrato en el cual es la placa el elemento individualizante entre un coche y otro, y de donde, además, parten otro tipo de compromisos frente a la autoridad municipal que los regula. Frente a lo anterior se está ante dos alternativas: Se modifica el Decreto número 019 de 2012 para retomar la obligación del porte de la placa para los coches turísticos o se

ordena a las aseguradoras que no exijan las placas como requisito para expedir las pólizas que requieren los coches turísticos para la cabal prestación de su servicio. La segunda opción, a mi juicio, no soluciona el problema de la “identificación del coche turístico”. Autorizado para funcionar ni tampoco soluciona la posible migración al servicio de coches turísticos de muchos “zorreros” ante su inminente desaparición. Proponer otro tipo de identificación de los coches turísticos rompería con la singularidad que en esa materia ostenta la llamada placa en Colombia.

En cambio, teniendo en cuenta que los vehículos de tracción animal llamados zorras se aprestan a desaparecer y dado el carácter especial y excepcional de los coches turísticos de tracción animal, este ponente opta por proponer subsanar la omisión en que se alude incurrió del Decreto número 019 de 2012, dejando vigente la obligación de la placa para los coches turísticos como hasta hace poco lo venían haciendo. Esta iniciativa fue consultada y socializada con el gremio de cocheros de Cartagena, de quienes partió la sugerencia y quienes además documentaron la necesidad.

4. Proposición

Con fundamento en las razones anteriormente expuestas, propongo a la honorable Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, dar primer debate al Proyecto de ley número 056 de 2010 Senado, 099 de 2011 Cámara, *por medio de la cual se modifican las Leyes 769 de 2002 y 1383 de 2010 “Código Nacional de Tránsito” y se dictan otras disposiciones, con la modificación que se adjunta.*

Cordialmente,

Wilson Néber Arias Castillo,

Ponente.

PLIEGO DE MODIFICACIONES

Con base en los aspectos analizados del proyecto de ley, me propongo, en consecuencia, señalar la modificación al texto propuesto, la cual apunta a mejorar el Proyecto de ley número 056 de 2010 Senado, 099 de 2011 Cámara.

| TEXTO PROYECTO | TEXTO PROPUESTO |
|--|---|
| El artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, se adicionará con el siguiente párrafo: Parágrafo. Queda excluido de las sanciones previstas en los literales A.11 y A.12 de este artículo, el servicio público de transporte de personas realizado con coches turísticos de tracción animal. Las respectivas autoridades de transporte en su jurisdicción reglamentarán el número de coches turísticos que podrán funcionar y las vías por las que podrán circular, teniendo en cuenta los principios de movilidad y seguridad. Además adelantarán acciones afirmativas de formación y capacitación para sus conductores. | El párrafo del artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, se adicionará, quedando así: Parágrafo. Queda excluido de las sanciones previstas en los literales A.11 y A.12 de este artículo, el servicio público de transporte de personas realizado con coches turísticos de tracción animal. Las respectivas autoridades de transporte en su jurisdicción reglamentarán el número de coches turísticos que podrán funcionar y las vías por las que podrán circular, teniendo en cuenta los principios de movilidad y seguridad. Además adelantarán acciones afirmativas de formación y capacitación para sus conductores. |

| TEXTO PROYECTO | TEXTO PROPUESTO |
|--|--|
| Adicionalmente se adoptarán las medidas de protección para los animales. | <u>Los coches turísticos de tracción animal deberán llevar una placa reflectiva en el extremo trasero como identificación.</u> Adicionalmente se adoptarán las medidas de protección para los animales. |

Cordialmente,

Wilson Néber Arias Castillo

Ponente.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 056 DE 2010 SENADO, 099 DE 2011 CÁMARA

por medio de la cual se modifican las Leyes 769 de 2002 y 1383 de 2010 “Código Nacional de Tránsito” y se dictan otras modificaciones.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 2° de la Ley 769 de 2002 se adicionará con el siguiente inciso:

Coche Turístico: Vehículo de tracción animal destinado al transporte de pasajeros con propósitos fundamentalmente turísticos.

Artículo 2°. Modifíquese el artículo 21 de la Ley 1383, el cual quedará así:

Artículo 21. *Multas.* Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

A. Será sancionado con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

A.1 No transitar por la derecha de la vía.

A.2 Agarrarse de otro vehículo en circulación.

A.3 Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.

A.4 Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones.

A.5 No respetar las señales de tránsito.

A.6 Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos.

A.7 Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.

A.8 Transitar por zonas prohibidas.

A.9 Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.

A.10 Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.

A.11 Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias; en este caso, el vehículo no automotor será inmovilizado.

A.12 Prestar servicio público con este tipo de vehículos. Además, el vehículo será inmovilizado

por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.

B. Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

B.1 Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.

B.2 Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.

B.3 Sin placas, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.

B.4 Con placas adulteradas.

B.5 Con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.

B.6 Con placas falsas.

En estos casos los vehículos serán inmovilizados.

B.7 No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado.

B.8 No pagar el peaje en los sitios establecidos.

B.9 Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.

B.10 Conducir un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, sin portar el permiso respectivo, de acuerdo a la reglamentación existente sobre la materia.

B.11 Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.

B.12 No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.

B.13 No respetar las formaciones de tropas, la marcha de desfiles, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas, debidamente autorizadas por las autoridades de tránsito.

B.14 Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por este código.

B.15 Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado.

B.16 Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros.

B.17 Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.

B.18 Conducir un vehículo de transporte público individual de pasajeros sin cumplir con lo estipulado en el presente código.

B.19 Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.

B.20 Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte.

B.21 Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales y en quebradas.

B.22 Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero.

B.23 Utilizar radios, equipos de sonido o de amplificación a volúmenes que superen los decibeles máximos establecidos por las autoridades ambientales. De igual forma utilizar pantallas, proyectores de imagen o similares en la parte delantera de los vehículos, mientras esté en movimiento.

C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

C.1 Presentar licencia de conducción adulterada o ajena, lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo.

C.2 Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.

C.3 Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.

C.4 Estacionar un vehículo sin tomar las debidas precauciones o sin colocar a la distancia señalada por este código, las señales de peligro reglamentarias.

C.5 No reducir la velocidad según lo indicado por este código, cuando transite por un cruce escolar en los horarios y días de funcionamiento de la institución educativa, así mismo, cuando transite por cruces de hospitales o terminales de pasajeros.

C.6 No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo.

C.7 Dejar de señalizar, con las luces direccionales o mediante señales de mano y con la debida anticipación, la maniobra de giro o de cambio de carril.

C.8 Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos o sin los elementos determinados en este código.

C.9 No respetar las señales de detención en el cruce de una línea férrea, o conducir por la vía férrea o por las zonas de protección y seguridad de ella.

C.10 Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.

C.11 No portar el equipo de prevención y seguridad establecido en este código o en la reglamentación correspondiente.

C.12 Proveer de combustible un vehículo automotor con el motor encendido.

C.13 Conducir un vehículo automotor sin las adaptaciones pertinentes, cuando el conductor padece de limitación física.

C.14 Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.

C.15 Conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.

C.16 Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios, además el vehículo será inmovilizado.

C.17 Circular con combinaciones de vehículos de dos (2) o más unidades remolcadas, sin autorización especial de autoridad competente.

C.18 Conducir un vehículo autorizado para prestar servicio público con el taxímetro dañado, con los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulteradas o cuando se carezca de él, o cuando aun teniéndolo, no cumpla con las normas mínimas de calidad y seguridad exigidas por la autoridad competente o este no esté en funcionamiento, además el vehículo será inmovilizado.

C.19 Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades.

C.20 Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas. Además el vehículo será inmovilizado.

C.21 No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará el vehículo hasta tanto se remedie la situación.

C.22 Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigidos. Además, el vehículo será inmovilizado hasta que se remedie dicha situación.

C.23 Impartir en vías públicas al público enseñanza práctica para conducir, sin estar autorizado para ello.

C.24 Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código.

C.25 Transitar, cuando hubiere más de un carril, por el carril izquierdo de la vía a velocidad que entorpezca el tránsito de los demás vehículos.

C.26 Transitar en vehículos de 3.5 o más toneladas por el carril izquierdo de la vía cuando hubiere más de un carril.

C.27 Conducir un vehículo cuya carga o pasajeros obstruyan la visibilidad del conductor hacia el frente, atrás o costados, o impidan el control sobre el sistema de dirección, frenos o seguridad. Además el vehículo será inmovilizado.

C.28 Hacer uso de dispositivos propios de vehículos de emergencia, por parte de conductores de otro tipo de vehículos.

C.29 Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.

C.30 No atender una señal de ceda el paso.

C.31 No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.

C.32. No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas.

C.33 Poner un vehículo en marcha sin las precauciones para evitar choques.

C.34 Reparar un vehículo en las vías públicas, parque o acera, o hacerlo en caso de emergencia, sin atender el procedimiento señalado en este código.

C.35 No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado.

C.36 Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción. El vehículo será inmovilizado.

C.37 Transportar pasajeros en el platón de una camioneta picó o en la plataforma de un vehículo de carga, trátese de furgón o plataforma de estacas.

C.38 Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.

C.39. Vulnerar las reglas de estacionamiento contenidas en el artículo 77 de este Código.

D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (smlmv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

D.1 Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.

D.2 Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.

D.3 Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.4 No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.5 Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados. En el caso de motocicletas, se procederá a su inmovilización hasta

tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.6 Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique. En el caso de motocicletas, se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.7 Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas. En el caso de motocicletas, se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.8 Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias en que lo exige este código. Además, el vehículo será inmovilizado, cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces.

D.9 No permitir el paso de los vehículos de emergencia.

D.10 Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad.

D.11 Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga las salidas de emergencia exigidas. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado y al propietario. Si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.

D.12 Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.

D.13 En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.

D.14 Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.

D.15 Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo y al propietario. Además, el vehículo será inmovilizado, salvo casos de fuerza mayor que sean debidamente autorizados por el agente de tránsito.

E. Será sancionado con multa equivalente a cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

E.1 Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo.

E.2 Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada, siempre que dicha negativa cause alteración del orden público.

E.3 Conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas, se atenderá a lo establecido en el artículo 152 de este código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa pecuniaria y el período de suspensión de la licencia se duplicarán. En todos los casos de embriaguez el vehículo será inmovilizado y el estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

E.4 Transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados, etc. En estos casos, se suspenderá la licencia por un (1) año y por dos (2) años cada vez que reincida. El vehículo será inmovilizado por un (1) año cada vez.

Parágrafo. Queda excluido de las sanciones previstas en los literales A.11 y A.12 de este artículo, el servicio público de transporte de personas realizado con coches turísticos de tracción animal.

Las respectivas autoridades de transporte en su jurisdicción reglamentarán el número de coches turísticos que podrán funcionar y las vías por las que podrán circular, teniendo en cuenta los principios de movilidad y seguridad. Además adelantarán acciones afirmativas de formación y capacitación para sus conductores.

Los coches turísticos de tracción animal deberán llevar una placa reflectiva en el extremo trasero como identificación.

Adicionalmente, se adoptarán las medidas de protección para los animales.

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

Cordialmente,

Wilson Néber Arias Castillo,
Ponente.

**TEXTO APROBADO EN LA PLENARIA
DEL SENADO AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 056 DE 2010 SENADO**

por medio de la cual se modifican las Leyes 769 de 2002 y 1383 de 2010 “Código Nacional de Tránsito” y se dictan otras modificaciones.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 2° de la Ley 769 de 2002 se adicionará con el siguiente inciso:

Coche Turístico: Vehículo de tracción animal destinado al transporte de pasajeros con propósitos fundamentalmente turísticos.

Artículo 2°. Modifíquese el artículo 21 de la Ley 1383, el cual quedará así:

Artículo 21. *Multas.* Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción, así:

A. Será sancionado con multa equivalente a cuatro (4) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor de un vehículo no automotor o de tracción animal que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

A.1 No transitar por la derecha de la vía.

A.2 Agarrarse de otro vehículo en circulación.

A.3 Transportar personas o cosas que disminuyan su visibilidad e incomoden la conducción.

A.4 Transitar por andenes y demás lugares destinados al tránsito de peatones.

A.5 No respetar las señales de tránsito.

A.6 Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos.

A.7 Transitar sin dispositivos que permitan la parada inmediata o con ellos, pero en estado defectuoso.

A.8 Transitar por zonas prohibidas.

A.9 Adelantar entre dos (2) vehículos automotores que estén en sus respectivos carriles.

A.10 Conducir por la vía férrea o por zonas de protección y seguridad.

A.11 Transitar por zonas restringidas o por vías de alta velocidad como autopistas y arterias; en este caso, el vehículo no automotor será inmovilizado.

A.12 Prestar servicio público con este tipo de vehículos. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.

B. Será sancionado con multa equivalente a ocho (8) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

B.1 Conducir un vehículo sin llevar consigo la licencia de conducción.

B.2 Conducir un vehículo con la licencia de conducción vencida.

B.3 Sin placas, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.

B.4 Con placas adulteradas.

B.5 Con una sola placa, o sin el permiso vigente expedido por autoridad de tránsito.

B.6 Con placas falsas.

En estos casos los vehículos serán inmovilizados.

B.7 No informar a la autoridad de tránsito competente el cambio de motor o color de un vehículo. En ambos casos, el vehículo será inmovilizado.

B.8 No pagar el peaje en los sitios establecidos.

B.9 Utilizar equipos de sonido a volúmenes que incomoden a los pasajeros de un vehículo de servicio público.

B.10 Conducir un vehículo con vidrios polarizados, entintados u oscurecidos, sin portar el permiso respectivo, de acuerdo a la reglamentación existente sobre la materia.

B.11 Conducir un vehículo con propaganda, publicidad o adhesivos en sus vidrios que obstaculicen la visibilidad.

B.12 No respetar las normas establecidas por la autoridad competente para el tránsito de cortejos fúnebres.

B.13 No respetar las formaciones de tropas, la marcha de desfiles, procesiones, entierros, filas estudiantiles y las manifestaciones públicas y actividades deportivas, debidamente autorizadas por las autoridades de tránsito.

B.14 Remolcar otro vehículo violando lo dispuesto por este código.

B.15 Conducir un vehículo de servicio público que no lleve el aviso de tarifas oficiales en condiciones de fácil lectura para los pasajeros o poseer este aviso deteriorado o adulterado.

B.16 Permitir que en un vehículo de servicio público para transporte de pasajeros se lleven animales u objetos que incomoden a los pasajeros.

B.17 Abandonar un vehículo de servicio público con pasajeros.

B.18 Conducir un vehículo de transporte público individual de pasajeros sin cumplir con lo estipulado en el presente código.

B.19 Realizar el cargue o descargue de un vehículo en sitios y horas prohibidas por las autoridades competentes, de acuerdo con lo establecido en las normas correspondientes.

B.20 Transportar carne, pescado o alimentos fácilmente corruptibles, en vehículos que no cumplan las condiciones fijadas por el Ministerio de Transporte.

B.21 Lavar vehículos en vía pública, en ríos, en canales y en quebradas.

B.22 Llevar niños menores de diez (10) años en el asiento delantero.

B.23 Utilizar radios, equipos de sonido o de amplificación a volúmenes que superen los decibeles máximos establecidos por las autoridades ambientales. De igual forma utilizar pantallas, proyectores de imagen o similares en la parte delantera de los vehículos, mientras esté en movimiento.

C. Será sancionado con multa equivalente a quince (15) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

C.1 Presentar licencia de conducción adulterada o ajena, lo cual dará lugar a la inmovilización del vehículo.

C.2 Estacionar un vehículo en sitios prohibidos.

C.3 Bloquear una calzada o intersección con un vehículo, salvo cuando el bloqueo obedezca a la ocurrencia de un accidente de tránsito.

C.4 Estacionar un vehículo sin tomar las debidas precauciones o sin colocar a la distancia señalada por este código, las señales de peligro reglamentarias.

C.5 No reducir la velocidad según lo indicado por este código, cuando transite por un cruce escolar en los horarios y días de funcionamiento de la institución educativa, así mismo, cuando transite por cruces de hospitales o terminales de pasajeros.

C.6 No utilizar el cinturón de seguridad por parte de los ocupantes del vehículo.

C.7 Dejar de señalizar, con las luces direccionales o mediante señales de mano y con la debida anticipación, la maniobra de giro o de cambio de carril.

C.8 Transitar sin los dispositivos luminosos requeridos o sin los elementos determinados en este código.

C.9 No respetar las señales de detención en el cruce de una línea férrea, o conducir por la vía férrea o por las zonas de protección y seguridad de ella.

C.10 Conducir un vehículo con una o varias puertas abiertas.

C.11 No portar el equipo de prevención y seguridad establecido en este código o en la reglamentación correspondiente.

C.12 Proveer de combustible un vehículo automotor con el motor encendido.

C.13 Conducir un vehículo automotor sin las adaptaciones pertinentes, cuando el conductor padece de limitación física.

C.14 Transitar por sitios restringidos o en horas prohibidas por la autoridad competente. Además, el vehículo será inmovilizado.

C.15 Conducir un vehículo, particular o de servicio público, excediendo la capacidad autorizada en la licencia de tránsito o tarjeta de operación.

C.16 Conducir un vehículo escolar sin el permiso respectivo o los distintivos reglamentarios, además el vehículo será inmovilizado.

C.17 Circular con combinaciones de vehículos de dos (2) o más unidades remolcadas, sin autorización especial de autoridad competente.

C.18 Conducir un vehículo autorizado para prestar servicio público con el taxímetro dañado, con los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulteradas o cuando se carezca de él, o cuando aun teniéndolo, no cumpla con las normas mínimas de calidad y seguridad exigidas por la autoridad competente o este no esté en funcionamiento, además el vehículo será inmovilizado.

C.19 Dejar o recoger pasajeros en sitios distintos de los demarcados por las autoridades.

C.20 Conducir un vehículo de carga en que se transporten materiales de construcción o a granel sin las medidas de protección, higiene y seguridad ordenadas. Además el vehículo será inmovilizado.

C.21 No asegurar la carga para evitar que se caigan en la vía las cosas transportadas. Además, se inmovilizará el vehículo hasta tanto se remedie la situación.

C.22 Transportar carga de dimensiones superiores a las autorizadas sin cumplir con los requisitos exigidos. Además, el vehículo será inmovilizado hasta que se remedie dicha situación.

C.23 Impartir en vías públicas al público enseñanza práctica para conducir, sin estar autorizado para ello.

C.24 Conducir motocicleta sin observar las normas establecidas en el presente código.

C.25 Transitar, cuando hubiere más de un carril, por el carril izquierdo de la vía a velocidad que entorpezca el tránsito de los demás vehículos.

C.26 Transitar en vehículos de 3.5 o más toneladas por el carril izquierdo de la vía cuando hubiere más de un carril.

C.27 Conducir un vehículo cuya carga o pasajeros obstruyan la visibilidad del conductor hacia el frente, atrás o costados, o impidan el control sobre el sistema de dirección, frenos o seguridad. Además el vehículo será inmovilizado.

C.28 Hacer uso de dispositivos propios de vehículos de emergencia, por parte de conductores de otro tipo de vehículos.

C.29 Conducir un vehículo a velocidad superior a la máxima permitida.

C.30 No atender una señal de ceda el paso.

C.31 No acatar las señales o requerimientos impartidos por los agentes de tránsito.

C.32. No respetar el paso de peatones que cruzan una vía en sitio permitido para ellos o no darles la prelación en las franjas para ello establecidas.

C.33 Poner un vehículo en marcha sin las precauciones para evitar choques.

C.34 Reparar un vehículo en las vías públicas, parque o acera, o hacerlo en caso de emergencia, sin atender el procedimiento señalado en este código.

C.35 No realizar la revisión técnico-mecánica en el plazo legal establecido o cuando el vehículo no se encuentre en adecuadas condiciones técnico-mecánicas o de emisiones contaminantes, aun cuando porte los certificados correspondientes, además el vehículo será inmovilizado.

C.36 Transportar carga en contenedores sin los dispositivos especiales de sujeción. El vehículo será inmovilizado.

C.37 Transportar pasajeros en el platón de una camioneta picó o en la plataforma de un vehículo de carga, trátese de furgón o plataforma de estacas.

C.38 Usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos al momento de conducir, exceptuando si estos son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.

C.39. Vulnerar las reglas de estacionamiento contenidas en el artículo 77 de este Código.

D. Será sancionado con multa equivalente a treinta (30) salarios mínimos legales diarios vigentes (smldv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

D.1 Guiar un vehículo sin haber obtenido la licencia de conducción correspondiente. Además, el vehículo será inmovilizado en el lugar de los hechos, hasta que este sea retirado por una persona autorizada por el infractor con licencia de conducción.

D.2 Conducir sin portar los seguros ordenados por la ley. Además, el vehículo será inmovilizado.

D.3 Transitar en sentido contrario al estipulado para la vía, calzada o carril. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.4 No detenerse ante una luz roja o amarilla de semáforo, una señal de PARE o un semáforo intermitente en rojo. En el caso de motocicletas se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.5 Conducir un vehículo sobre aceras, plazas, vías peatonales, separadores, bermas, demarcaciones de canalización, zonas verdes o vías especiales para vehículos no motorizados. En el caso de motocicletas, se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.6 Adelantar a otro vehículo en berma, túnel, puente, curva, pasos a nivel y cruces no regulados o al aproximarse a la cima de una cuesta o donde la señal de tránsito correspondiente lo indique. En el caso de motocicletas, se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.7 Conducir realizando maniobras altamente peligrosas e irresponsables que pongan en peligro a las personas o las cosas. En el caso de motocicletas, se procederá a su inmovilización hasta tanto no se pague el valor de la multa o la autoridad competente decida sobre su imposición en los términos de los artículos 135 y 136 del Código Nacional de Tránsito.

D.8 Conducir un vehículo sin luces o sin los dispositivos luminosos de posición, direccionales o de freno, o con alguna de ellas dañada, en las horas o circunstancias en que lo exige este código. Además, el vehículo será inmovilizado, cuando no le funcionen dos (2) o más de estas luces.

D.9 No permitir el paso de los vehículos de emergencia.

D.10 Conducir un vehículo para transporte escolar con exceso de velocidad.

D.11 Permitir el servicio público de pasajeros que no tenga las salidas de emergencia exigidas. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado y al propietario. Si se tratare de vehículo particular, se impondrá la sanción solidariamente al propietario.

D.12 Conducir un vehículo que, sin la debida autorización, se destine a un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito. Además, el vehículo será inmovilizado por primera vez, por el término de cinco días, por segunda vez veinte días y por tercera vez cuarenta días.

D.13 En caso de transportar carga con peso superior al autorizado el vehículo será inmovilizado y el exceso deberá ser transbordado.

D.14 Las autoridades de tránsito ordenarán la inmovilización inmediata de los vehículos que usen para su movilización combustibles no regulados como gas propano u otros que pongan en peligro la vida de los usuarios o de los peatones.

D.15 Cambio del recorrido o trazado de la ruta para vehículo de servicio de transporte público de pasajeros, autorizado por el organismo de tránsito correspondiente. En este caso, la multa se impondrá solidariamente a la empresa a la cual esté afiliado el vehículo y al propietario. Además el vehículo será inmovilizado, salvo casos de fuerza mayor que sean debidamente autorizados por el agente de tránsito.

E. Será sancionado con multa equivalente a cuarenta y cinco (45) salarios mínimos legales diarios vigentes (smlgv) el conductor y/o propietario de un vehículo automotor que incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

E.1 Proveer combustible a vehículos de servicio público con pasajeros a bordo.

E.2 Negarse a prestar el servicio público sin causa justificada, siempre que dicha negativa cause alteración del orden público.

E.3 Conducir en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas, se atenderá a lo establecido en el artículo 152 de este código. Si se trata de conductores de vehículos de servicio público, de transporte escolar o de instructor de conducción, la multa pecuniaria y el período de suspensión de la licencia se duplicarán. En todos los casos de embriaguez el vehículo será inmovilizado y el estado de embriaguez o alcoholemia se establecerá mediante una prueba que no cause lesión, la cual será determinada por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses.

E.4 Transportar en el mismo vehículo y al mismo tiempo personas y sustancias peligrosas como explosivos, tóxicos, radiactivos, combustibles no autorizados, etc. En estos casos, se suspenderá la licencia por un (1) año y por dos (2) años cada vez que reincida. El vehículo será inmovilizado por un (1) año cada vez.

El artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 21 de la Ley 1383 de 2010, se adicionará con el siguiente párrafo:

Parágrafo. Queda excluido de las sanciones previstas en los literales A.11 y A.12 de este artículo, el servicio público de transporte de personas realizado con coches turísticos de tracción animal.

Las respectivas autoridades de transporte en su jurisdicción reglamentarán el número de coches turísticos que podrán funcionar y las vías por las que podrán circular, teniendo en cuenta los principios de movilidad y seguridad. Además, adelantarán acciones afirmativas de formación y capacitación para sus conductores.

Adicionalmente se adoptarán las medidas de protección para los animales.

Artículo 3º. *Vigencia.* La presente ley deroga las disposiciones que le sean contrarias y rige a partir de su promulgación.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido al artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República el día 13 de septiembre de 2011, al Proyecto de ley número 56 de 2010 Senado, *por medio de la cual se modifican las Leyes 769 de 2002 y 1383 de 2010 “Código Nacional de Tránsito” y se dictan otras modificaciones*, y de esta manera continúe su trámite legal y reglamentario en la honorable Cámara de Representantes.

COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá, D. C., 7 de marzo de 2012

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate, el pliego de modificaciones y el texto que se propone para primer debate al Proyecto de ley número 56 de 2010 Senado, 099 de 2011 Cámara, *por medio de la cual se modifican las Leyes 769 de 2002 y 1383 de 2010 “Código Nacional de Tránsito” y se dictan otras modificaciones*.

Dicha ponencia fue presentada por el honorable Representante *Wilson Néber Arias Castillo*.

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6 – 239 del 7 de mayo de 2012, se solicita la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República.

El Secretario General,

Fernel Enrique Díaz Quintero.

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 139 DE 2011 CÁMARA

por la cual se crea el Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal.

Bogotá, D. C., 2 de mayo de 2012

Doctor

JIMMY SIERRA PALACIO

Presidente

Comisión Quinta Constitucional Permanente

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Respetado Presidente:

En los términos de los artículos 144, 150 y 156 de la Ley 5ª de 1992 y en cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Quinta de la Cámara de Representantes, nos permitimos presentar informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 139 de 2011 Cámara, *por la cual se crea el Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal.*

Antecedentes del proyecto

En cumplimiento del artículo 65 de la Constitución Política, el cual establece que la producción de alimentos goza de la especial protección del Estado, para lo cual deberá otorgar prioridad al desarrollo integral de las actividades agrícolas, pecuarias, pesqueras, forestales y agroindustriales, y como actual cabeza del organismo rector de la producción agropecuaria, forestal y pesquera del país, esto es del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural presentamos a su consideración el presente proyecto de ley que tiene como propósito establecer el Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal, sistema que servirá de herramienta para el desarrollo de las políticas de salud animal y de inocuidad en la producción primaria. Igualmente, servirá de punto de apoyo para el desarrollo del potencial exportador del sector pecuario y, por otra parte, para ayudar a las autoridades nacionales, departamentales y municipales en el control de los diferentes tipos de delito que se cometen contra los integrantes del sector pecuario.

I. Antecedentes

La Ley 914 de 2004 creó el Sistema Nacional de Identificación e Información de Ganado Bovino (Sinigán), el cual ha contribuido como apoyo a la gestión sanitaria del Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), especialmente para el Programa de Fiebre Aftosa. Además, el Sistema de Información e Identificación del Ganado Bovino (Sinigán) ha jugado un papel fundamental en el fortalecimiento de la gestión sanitaria estratégica en zonas especiales como la Zona de Alta Vigilancia (ZAV), donde se han implementado los procesos de identificación individual de los bovinos y búfalos con los Dispositivos de Identificación Nacional (DIN).

La identificación individual junto con el registro de los eventos asociados a los animales y sus predios (vacunación, movilización, etc.) y la posibilidad de pasar de un seguimiento grupal a un seguimiento individual de las poblaciones, constituyen un apoyo fundamental para la aplicación de estrategias especiales de vigilancia y control, requeridas para el mantenimiento del estatus de país libre de Fiebre Aftosa, y para los emprendimientos sanitarios necesarios para el control de otras enfermedades.

Así mismo, los avances del Sinigán han evidenciado la necesidad de integrar los procesos de identificación con los eventos asociados a la movilización como la expedición de las Guías Sanitarias de Movilización Interna (GSMI), para avanzar en la integración de todos los eventos que tienen que ver con la población ganadera nacional (inventarios) y sus movimientos, con el fin de tener un mejor acopio y control de la información relacionada con estas dinámicas lo cual permitirá fortalecer la vigilancia y el control sanitario del hato ganadero en todo el país.

Igualmente, el Congreso de la República mediante la Ley 1450 de 2011, expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, en cuyo artículo 65 concibió los Sistemas de Trazabilidad como un mecanismo para mejorar la sanidad agropecuaria e inocuidad de los alimentos, prevenir prácticas ilegales en el comercio de los mismos, mejorar la información disponible para el consumidor y responder a los requerimientos del comercio internacional, Es de anotar que la trazabilidad se ha convertido un requisito prevalente al momento de la celebración de Acuerdos Comerciales Internacionales.

II. Alcance y contenido

Harán parte del Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal el ya implementado Sistema Nacional de Identificación e Información de Ganado Bovino (Sinigán) y los demás sistemas que se desarrollen, implementen y operen, de manera gradual, para las demás especies pecuarias en el marco de la presente ley.

El Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal estará fundamentado en la universalidad, obligatoriedad y gradualidad.

La universalidad se entiende como la creación y existencia de un sistema oficial aplicable en el territorio nacional a las especies pecuarias. Este sistema será obligatorio y las autoridades competentes promoverán su implementación, y podrán exigir su cumplimiento; sin embargo, el establecimiento del sistema será gradual y por etapas. La gradualidad se aplicará en aspectos como coberturas, información, servicios, implementación, tipos de sistemas de producción, tipos de animales, condiciones geográficas, agentes del sistema, costos de operación, financiación, socialización y cualquier otro aspecto relacionado con su desarrollo.

En el contexto del Sistema, la trazabilidad se entiende como al proceso mediante el cual se pue-

de identificar a un animal o grupo de animales, con el objeto de que su identificación e información puedan ser integradas a todos los eslabones de la cadena alimentaria hasta llegar al consumidor.

El Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal estará a cargo del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural. Para la operación del Sistema el Ministerio podrá apoyarse en las autoridades de Inspección, Vigilancia y Control, organizaciones gremiales, organizaciones afines a los subsectores pecuarios y otros agentes del sistema.

El Sistema tendrá como fuente de financiación las partidas específicas del presupuesto nacional, las donaciones nacionales e internacionales, los recursos de los fondos parafiscales, los recursos de crédito y las demás fuentes de financiación que contribuyan de manera directa y exclusiva a sostenibilidad del Sistema.

III. Conveniencia del proyecto

El presente proyecto de ley es de vital importancia para el desarrollo del sector pecuario y contribuye a su vez al desarrollo económico y social del país, además de estar en consonancia con la Ley 1450 de 2011, por medio de la cual se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014.

El propósito del presente proyecto de ley es la creación del Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal, como un sistema integrado por un conjunto de instituciones, normas, procesos, datos e información, desarrollado para generar y mantener la trazabilidad en las cadenas productivas pecuarias, y a través del cual se dispondrá de información de las diferentes especies, para ser integrada a todos los eslabones de la cadena alimentaria hasta llegar al consumidor final.

En este orden de ideas se identifican claramente los siguientes beneficios la trazabilidad para los principales actores de la cadena agroalimentaria:

i) Para los Productores

- Permite un mejor manejo y mejoramiento de las condiciones sanitarias y productivas de los animales.
- Habilita el acceso a mercados nacionales e internacionales con mayores exigencias y consecuentemente con mejores oportunidades de rentabilidad.
- Mejorar el nivel de ingresos por la generación de productos seguros y de calidad verificable.
- Posibilita el mejoramiento de la gestión y administración de los sistemas productivos.
- Facilita el acceso a líneas de crédito.
- Incrementa la competitividad del sector productivo.
- Sirve como base de información para el mejoramiento genético de las especies animales en las cuales aplique.
- Contribuye al control del hurto de animales.

ii) Para las empresas transformadoras y comercializadoras de productos de origen animal

- Mejora la competitividad de los productos comercializados.
- Contribuye al mejoramiento de la gestión de los establecimientos.
- Facilita el cumplimiento de las exigencias sanitarias de compradores nacionales e internacionales.
- Promueve la implementación y operación de sistemas de aseguramiento de calidad e inocuidad.
- Amplía la oferta en el mercado de los productos trazados.
- Apoya los procesos de producción, transformación, transporte, distribución y comercialización de los productos de origen animal en mercados internos y externos.

iii) Consumidores

- Protege la salud de los consumidores.
- Confiere confianza y certidumbre en la calidad e inocuidad de los alimentos de origen animal.
- Brinda información respecto de la procedencia de los productos.

iv) Para el Gobierno Nacional

- Sirve de herramienta de apoyo para la formulación y ejecución y programas de salud animal y de fomento pecuario.
- Apoya las actividades de inspección, vigilancia y control de las autoridades de salud animal.
- Permite establecer sistemas de identificación de las especies animales, eventos, sitios y agentes de las cadenas productivas, por medio de la creación de una base de datos nacional.
- Sirve de fuente de información estadística para el análisis y desarrollo del sector a nivel regional y nacional.
- Promueve la formalización en el sector.
- Brinda a las autoridades nacionales y territoriales información indispensable para el control de los delitos que afectan a los productores, a la sanidad animal y la economía del país.

IV. Marco constitucional y legal

El marco constitucional y legal del presente proyecto se fundamenta en el privilegio y especial cuidado que la Constitución le otorga a la producción de alimentos, expresado en el artículo 65 de la misma al disponer: *“La producción de alimentos gozará de la especial protección del Estado (...)”* y la protección de los derechos de los consumidores expresada en el artículo 78, el cual determina que *“la ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad así como la información que debe suministrarse al público en su comercialización. Serán responsables de acuerdo a la ley, quienes en la producción o comercialización de bienes o servicios, atenten contra la salud, la seguridad y adecuado provisiónamiento de consumidores y usuarios”*.

De igual forma, la Ley 101 de 1993 “Ley General de Desarrollo Agropecuario y Pesquero”, que desarrolla, entre otros, el artículo 65 de la Constitución Política Nacional, establece como propósito la protección de las actividades agropecuarias y pesqueras, otorgando especial protección a la producción de alimentos, promoviendo el desarrollo del sistema agroalimentario nacional y fomentando la eficiencia y la competitividad de los productos agrícolas, pecuarios y pesqueros mediante la creación de condiciones especiales, impulsando la modernización de la comercialización del sector y adecuando el sector a la internacionalización de la economía, sobre bases de equidad, reciprocidad y conveniencia nacional.

De otra parte, la Ley 1450 de 2011, mediante la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo establece en su artículo 65 la obligatoriedad de desarrollar los sistemas de trazabilidad y al respecto indica: “*Con el fin de mejorar la sanidad agropecuaria e inocuidad de los alimentos, prevenir prácticas ilegales en el comercio de los mismos, mejorar la información e implementación lo harán entidades de reconocida idoneidad de identificación o desarrollo de plataformas tecnológicas de trazabilidad de productos*”.

Actuando en consecuencia con lo anterior el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural promueve este proyecto de ley para entregar desde el subsector pecuario la identificación e información necesaria para asegurar que la trazabilidad se pueda continuar y mantener por parte de otros eslabones de la cadena agroalimentaria.

Estas condiciones de orden constitucional se cumplen a cabalidad en el presente proyecto de ley de manera que se establece su viabilidad jurídica, a la luz de la Constitución Política.

Por lo tanto, y como se expresó anteriormente resulta del todo pertinente, conveniente y oportuno que el Estado establezca el marco general que permita el desarrollo del sistema oficial que armonice y centralice la identificación, información y trazabilidad animal orientado al mejoramiento de su competitividad, acceso a mercados y a su vez destinado a la protección de la salud de los consumidores.

Son estas razones suficientes para solicitar al Congreso de la República la aprobación del proyecto de ley que se pone a consideración.

Proposición

Dese primer debate favorable al Proyecto de ley número 139 de 2011 Cámara, *por la cual se crea el Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal*.

Cordialmente,

William Ramón García Tirado,
Representante a la Cámara.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 139 DE 2011 CÁMARA

por la cual se crea el Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

TÍTULO

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1°. *Creación del Sistema.* Créase el Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal, como un sistema integrado por un conjunto de instituciones, normas, procesos, datos e información, desarrollado para generar y mantener la trazabilidad en las cadenas productivas pecuarias, y a través del cual se dispondrá de información de las diferentes especies, para ser integrada a los demás eslabones de la cadena alimentaria hasta llegar al consumidor final.

Parágrafo 1°. Para efectos de la presente ley, harán parte del Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal, el Sistema Nacional de Identificación e Información del Ganado Bovino, Sinigán y los sistemas que se desarrollen, implementen y operen, de manera gradual, para las demás especies pecuarias en el marco de la presente ley.

Artículo 2°. *Fundamentos.* El Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal, estará fundamentado en la universalidad, obligatoriedad, gradualidad, aplicable en el territorio nacional.

Artículo 3°. *Definiciones.* Para efecto de la presente ley se aplican las siguientes definiciones:

1. Universalidad. Se entiende por universalidad la creación y existencia de un sistema de identificación, información y trazabilidad oficial aplicable en el territorio nacional.

2. Obligatoriedad. El establecimiento, implementación y funcionamiento es de obligatorio cumplimiento. Las autoridades, según sus competencias podrán exigir su cumplimiento e imponer las sanciones que se establezcan, a través de los mecanismos coercitivos pertinentes.

3. Gradualidad. Se entiende por gradualidad, la implementación y desarrollo del Sistema por etapas. La gradualidad se aplica en aspectos como coberturas, información, servicios, preparación, tipos de sistemas de producción, especies animales, condiciones geográficas, agentes del Sistema, costos de implementación y operación, financiación, socialización y cualquier otro aspecto relacionado con su desarrollo e implementación.

4. Trazabilidad. Se entiende por trazabilidad el proceso que a través del Sistema, permite identificar a un animal o grupo de animales con información asociada a todos los eslabones de la cadena alimentaria hasta llegar al consumidor.

5. Agente del sistema. Se entiende por agente del Sistema todo aquel sujeto que independientemente de su naturaleza jurídica o su vinculación sector público o privado, desarrolla actividades inherentes al funcionamiento del Sistema, las cuales pueden consistir en el desarrollo y ejecución de funciones específicas, el cumplimiento de deberes y, en general, cualquier actividad que se requiera para el adecuado funcionamiento del Sistema y así como en las normas que las adicionen, sustituyan o modifiquen.

6. Subsectores. Para los efectos de la presente ley se entiende por subsector la agrupación de elementos ordenados y orientados al desarrollo de una actividad específica de aquellas que conforman el sector pecuario.

7. Eslabones. Se entiende por eslabones de la cadena como un conjunto de sujetos y procesos que desarrollan actividades desde el inicio del proceso productivo primario hasta llevar el producto final al consumidor.

8. Operador. Por operador se entiende el agente del Sistema que desarrolla en un determinado nivel actividades, procesos y procedimientos que habilitan la operación y prestación de servicios a cargo del Sistema.

9. Usuario. Es un agente del Sistema que se encuentra en la posición de solicitante de servicios, con capacidad para acceder al Sistema, de acuerdo con su rol.

10. Administrador. Es el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural o el sujeto por él designado para desarrollar y ejecutar un conjunto de actividades, procesos y procedimientos de carácter administrativo y técnico, así como la coordinación entre los diversos agentes del Sistema, para la obligación de un resultado tangible en materia de identificación, información y trazabilidad animal de una o más especies.

Artículo 4°. *Objetivos.* Los objetivos del Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal, son los siguientes:

1. Lograr sistemas de identificación, información y trazabilidad de las especies animales, eventos, ubicación y agentes de la cadena de producción primaria, por medio de la creación de una base de datos nacional.

2. Servir de herramienta de apoyo para la formulación y ejecución de las políticas y programas de salud animal.

3. Servir de apoyo a las actividades de inspección, vigilancia y control de las autoridades de salud animal.

4. Apoyar con la información los procesos de producción, de origen pecuario en mercados internos y externos, generando valor agregado a los mismos.

5. Servir como base de información para el mejoramiento genético de las especies animales en las cuales aplique.

6. Apoyar a los organismos de inteligencia, a las autoridades nacionales y territoriales, en el centro de los diferentes tipos de delitos que afecten al sector pecuario.

7. Servir de fuente de información estadística para el análisis y desarrollo del sector pecuario a nivel nacional.

Artículo 5°. *Comisión Nacional del Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal.* Créase la Comisión Nacional del Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal, la cual tendrá funciones de carácter consultivo del Gobierno Nacional y estará conformada por los siguientes miembros con voz y voto:

1. El Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural o su delegado, quien presidirá.

2. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo o su delegado.

3. El Ministro de Transporte o su delegado.

4. El Director General del Departamento Nacional de Planeación (DNP) o delegado.

5. El Gerente General del Instituto Colombiano Agropecuario (ICA) o su delegado.

6. El Director General de la Policía Nacional o su delegado.

7. Un (1) Representante de la entidad gremial que reúna las condiciones de representatividad nacional del respectivo subsector.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, también podrá invitar, con voz y sin voto, a los representantes de gremios y otras instituciones de carácter público o privado, según los temas a tratar.

Parágrafo 2°. La Comisión se reunirá ordinariamente al menos dos veces al año, sin perjuicio de que cuando las circunstancias lo requieran, se pueda reunir extraordinariamente. La Secretaría Técnica será ejercida por la dependencia que designe el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural.

Artículo 6°. Son funciones de la Comisión Nacional del Sistema Nacional de Información, Identificación y Trazabilidad Animal, las siguientes:

1. Aprobar los sistemas de identificación que se utilizarán para garantizar el cumplimiento de los objetivos del Sistema previo estudio por los interesados.

2. Aprobar los proyectos de reglamentación de la presente ley, los cuales serán expedidos por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural a través de acto administrativo.

3. Establecer comités asesores necesarios para la implementación y funcionamiento del Sistema.

4. Aprobar su reglamento interno.

5. Las demás que sean necesarias para el cabal cumplimiento de los objetivos del Sistema.

CAPÍTULO II

De la Dirección y Administración

Artículo 7°. *Dirección y administración.* La dirección, administración y lineamientos de política del Sistema Nacional de Identificación, In-

formación y Trazabilidad Animal estarán a cargo del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, quien podrá designar y/o contratar su administración en entidades u organizaciones públicas o privadas de reconocida idoneidad y representatividad nacional. Para efectos de la operación, el sistema podrá apoyarse en las Autoridades de Inspección, Vigilancia y Control, organizaciones gremiales, organizaciones afines a los subsectores pecuarios y otros agentes del sistema.

CAPÍTULO III

De la responsabilidad de las autoridades de inspección, vigilancia y control

Artículo 8°. Para el cumplimiento de los objetivos de la presente ley y de conformidad con las competencias otorgadas en la normatividad vigente, el Instituto Colombiano Agropecuario (ICA), será el operador y administrador de la información que genere este Instituto para cumplir con sus actividades de inspección, vigilancia y control sanitario y de inocuidad en la producción primaria.

CAPÍTULO IV

De la sostenibilidad financiera

Artículo 9°. *Financiación del Sistema.* El Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal, podrá tener como fuentes de financiación los recursos provenientes de:

1. Las partidas específicas del Presupuesto Nacional.
2. Donaciones nacionales e internacionales.
3. Recursos de crédito.
4. Recursos provenientes de las contribuciones parafiscales del respectivo subsector.
5. Las demás fuentes de financiación de origen ilícito que contribuyan de manera directa y exclusiva a la sostenibilidad del Sistema.

Parágrafo 1°. El Gobierno Nacional a través de la Comisión Nacional de Crédito establecerá líneas de crédito blando a las que puedan tener acceso los diferentes agentes de las cadenas productivas o subsectores que participen del Sistema.

CAPÍTULO V

Disposiciones finales

Artículo 10. *Información del Sistema.* Los elementos objetivos de la información que conforman el Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal, que no comprometan la seguridad e integridad de los agentes del sistema y la gestión de las autoridades de inspección, vigilancia y control, serán de dominio público. El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural reglamentará lo dispuesto en el presente artículo, sin perjuicio de su función de seguimiento, monitoreo y control que garantice un adecuado uso de la información del Sistema.

Artículo 11. *Reglamentación del Sistema.* El Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural reglamentará la implementación y funcionamiento de Sistema y aquellos aspectos relacionados con el mismo.

Artículo 12. *Sanciones.* En materia sancionatoria, las autoridades que participen o que lleguen a participar como agentes del sistema, ejercerán sus facultades sancionatorias de acuerdo con la normatividad vigente o las normas que la adicione, modifiquen o sustituyan. Lo anterior, sin perjuicio de las acciones penales, civiles y disciplinarias a que haya lugar por el incumplimiento de lo dispuesto en la presente ley y en sus disposiciones reglamentarias.

Artículo 13. Las disposiciones que se han expedido con fundamento en la Ley 914 de 2004 y sus normas reglamentarias, se mantendrán vigentes en todo aquello que no sea contrario a la presente ley.

Parágrafo. Todos los aspectos contenidos en la presente ley, aplicables a la especie bovina, son igualmente aplicables a la especie bufalina, a través del Sistema Nacional de Identificación e Información del Ganado Bovino (Sinigán).

Artículo 14. Los sistemas de trazabilidad que se desarrollen en los otros eslabones de la cadena alimentaria, particularmente en las etapas de transformación y comercialización de productos de origen animal, al igual que aquellos que se implementen por el sector privado deberán articularse y complementarse con el Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal.

Artículo 15. Cuando se requiera, lo dispuesto en la presente ley se armonizará e integrará con las disposiciones de diferente nivel jerárquico expedidas por las respectivas entidades o dependencias, cuyas competencias estén directamente relacionadas con los eslabones de producción y comercialización primarias de cada especie animal de que trata la presente ley, respecto del funcionamiento del Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal.

Artículo 16. *Derogatoria.* A partir de la vigencia de la presente ley, quedan derogados los artículos 4°, 5°, 6°, 7° y 8° de la Ley 914 de 2004.

Del artículo 1° de la Ley 914 de 2004 suprímase las expresiones “y sus productos” y “hasta llegar al consumidor final”.

Del artículo 3° de la Ley 914 de 2004 suprímase la expresión “con la Federación Colombiana de Ganaderos, Fedegán, la cual será responsable de la ejecución y puesta en marcha del sistema. Para efectos de lo anterior, Fedegán podrá apoyarse en las organizaciones de ganaderos u otras organizaciones del sector legalmente constituidas, y delegar en ellas las funciones que le son propias, como entidad encargada del Sistema”.

Artículo 17. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las demás disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

William Ramón García Tirado,
Representante a la Cámara.

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 179
DE 2011 CÁMARA, 054 DE 2011 SENADO**

por la cual la Nación y el Congreso de la República se asocian y rinden homenaje al municipio de Viterbo en el departamento de Caldas, con motivo de la conmemoración del primer centenario de su fundación y se autorizan apropiaciones presupuestales para la ejecución de las obras básicas que el municipio requiere.

Bogotá, D. C., 8 de mayo de 2012

Honorable Representante

JUAN CARLOS SÁNCHEZ FRANCO

Presidente Comisión Segunda

Cámara de Representantes

Ciudad

Respetado Presidente:

Cumpliendo con su designación como ponente del Proyecto de ley número 179 de 2011 Cámara, 054 de 2011 Senado, *por la cual la Nación y el Congreso de la República se asocian y rinden homenaje al municipio de Viterbo en el departamento de Caldas, con motivo de la conmemoración del primer centenario de su fundación y se autorizan apropiaciones presupuestales para la ejecución de las obras básicas que el municipio requiere*, presento ponencia para primer debate en la Comisión Segunda de la Cámara de Representantes, así:

Trámite del proyecto de ley

El autor del proyecto es el honorable Senador de la República, Luis Emilio Sierra Grajales, el cual tuvo primer debate en la Comisión Segunda del Senado de la República y segundo debate en la Plenaria del Senado, con ponencia del honorable Senador Marco Aníbal Avirama Avirama, instancias en las cuales fue aprobado el texto propuesto por el autor sin modificaciones. Para el primer debate en la Cámara de Representantes, fue designado en la Comisión Segunda de esta Corporación el Representante Hernán Penagos Giraldo.

El municipio de Viterbo

Este próspero municipio caldense celebró durante el año 2011 su centenario de fundación, conmemoración en la cual participaron todos sus habitantes, los nacidos en Viterbo residentes en todo el país y un sinnúmero de visitantes de departamentos y municipios vecinos, con el apoyo de las instituciones departamentales y municipales. Durante estas celebraciones se hicieron manifiestas las expresiones artísticas, culturales y deportivas de sus gentes y se hizo todo el reconocimiento histórico a sus pobladores, quienes desde sus fundadores, pasando por varias generaciones, han aportado su trabajo, estudio y empuje, para que este municipio sea hoy un centro de desarrollo para la región del bajo occidente caldense y del valle del río Risaralda.

Se destacan, entre otros, como sus fundadores principales al Presbítero Nazario Restrepo Bote-ro, José María Velásquez, Jesús Constaín y Federico Delgado, quienes a instancias del Obispo

de la Diócesis de Manizales, crearon el incipiente municipio a orillas del río Risaralda, con el fin de que sirviera de punto de encuentro y centro de comercio entre Antioquia y el Valle del Cauca. El 19 de abril de 1911, se protocolizó la fundación de Viterbo, con la entrega de solares a los nuevos pobladores, con la celebración correspondiente y adoptando el nombre de Viterbo, en reconocimiento que hacía el Presbítero Nazario Restrepo al señor Delegado Apostólico Monseñor Ragonesse, nacido en Viterbo de la República de Italia.

El autor del proyecto describe así su ubicación geográfica: “el municipio se encuentra localizado en las coordenadas 5° 4’ de Latitud Norte y 75° 52’ de Longitud Oeste, con una extensión de 113.8 kilómetros cuadrados, de los cuales 2.42 kilómetros cuadrados conforman el área urbana y 111.38 kilómetros cuadrados hacen parte de la zona rural, albergando una población aproximada de 13.059 habitantes. Su posición astronómica ubica el territorio en una extensa zona plana de baja latitud ecuatorial intertropical, con alturas entre los 1.000 y 1.450 metros sobre el nivel del mar y con una temperatura promedio entre los 18° y 24°, razón por la cual existe sol permanentemente, generando un clima cálido y de sol brillante durante todos los meses del año”.

La característica fundamental de este municipio y la región circundante es el potencial turístico que brindan el clima y el hermoso paisaje del valle del río Risaralda, gracias a la cercanía con varias ciudades capitales e intermedias del occidente colombiano, propiciando el desarrollo de villas y condominios, creando una población flotante que dinamiza la economía local.

Pero para desarrollar este potencial, además del agrícola, comercial e industrial, por la cercanía a importantes centros comerciales, a aeropuertos en Pereira y Cartago y a Aero-café en construcción, es necesario que el municipio de Viterbo cuente con una infraestructura acorde con las posibilidades de desarrollo que promete la región. Para esto, en el proyecto de ley se propone autorizar al Gobierno Nacional para que en el presupuesto general de la nación se puedan apropiar recursos para desarrollar, terminar y mejorar instalaciones de salud, educación, deportivas y recreación que hoy requiere el municipio.

Aspectos constitucionales y legales

Este proyecto de ley cumple con lo establecido en los artículos 150, 334, 339, 341 y 345 de la Constitución Política de Colombia; la Ley 819 de 2003, la Ley 715 de 2001 y 1176 de 2007.

Sobre las autorizaciones de inclusión en el Presupuesto General de la Nación, de los recursos propuestos en este tipo de leyes, la Corte Constitucional en Sentencia C-015A/09, se ha pronunciado argumentando lo siguiente:

“Ahora bien, en relación con las leyes que decretan gasto público pese a que el Ejecutivo no estuviere de acuerdo con él, esta Corporación ha concluido que esas iniciativas son compatibles con

el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 y no violan el artículo 151 de la Constitución, cuando consagran autorizaciones de inclusión en el Presupuesto Anual de la Nación o de desembolso a través del sistema de cofinanciación y no se imponen como órdenes imperativas. La Sentencia C-782 de 200, providencia que en esta oportunidad también se reitera, explicó así el argumento:

“...esta Corte ha señalado que, salvo las restricciones constitucionales expresas, el Congreso puede aprobar leyes que comporten gasto público. Sin embargo, corresponde al Gobierno decidir si incluye o no en el respectivo proyecto de presupuesto esos gastos, por lo cual no puede el Congreso, al decretar un gasto, ‘ordenar traslados presupuestales para arbitrar los respectivos recursos’. Por ende, el escrutinio judicial para determinar si en este aspecto una ley es o no constitucional consiste en analizar si la respectiva norma consagra ‘un mandato imperativo dirigido al ejecutivo’, caso en el cual es inexecutable, ‘o si, por el contrario, se trata de una ley que se contrae a decretar un gasto público y, por lo tanto, a constituir un título jurídico suficiente para la eventual inclusión de la partida correspondiente, en la ley de presupuesto’, evento en el cual es perfectamente legítima.

Así, la Ley 609 de 2000 es, entre muchas otras, una norma legal que el Gobierno habrá de tener en cuenta para incluir en futuras vigencias fiscales, dentro del Presupuesto Nacional, los gastos públicos que en ella se autorizan con el propósito de exaltar la memoria del ex general Gustavo Rojas Pinilla. De este modo, ‘la iniciativa parlamentaria para presentar proyectos de ley que decreten gasto público, no conlleva la modificación o adición del presupuesto general de la Nación (...) simplemente esas leyes servirán de título para que posteriormente, a iniciativa del Gobierno, se incluyan en la Ley Anual del Presupuesto las partidas necesarias para atender esos gastos...’. En este orden de ideas, las autorizaciones que allí se hacen a pesar del lenguaje imperativo con el que están redactadas y la alusión a sumas de dinero concretas, no dejan de ser disposiciones que entran a formar parte del universo de gastos que ha de tener en cuenta el Gobierno para formular el proyecto de presupuesto anual y, en todo caso, las erogaciones autorizadas que se incorporan al proyecto anual del Presupuesto General de la Nación, formarán parte de este ‘de acuerdo con la disponibilidad de los recursos, y las prioridades del Gobierno’, siempre de la mano de los principios y objetivos generales señalados en el Plan Nacional de Desarrollo, en el estatuto orgánico del presupuesto y en las disposiciones que organizan el régimen de ordenamiento territorial repartiendo las competencias entre la Nación y las entidades territoriales”.

Aprobado este proyecto como ley de la República, le corresponderá al Gobierno Nacional decidir la inclusión en el proyecto de presupuesto los gastos que se decretan en ella. Considera esta

ponencia que las apropiaciones presupuestales que se proponen en este proyecto de ley comprenden obras de especial importancia para el desarrollo del municipio, y se ajustan plenamente a las políticas establecidas en el Plan Nacional de Desarrollo, Prosperidad Para Todos. Corresponde al Gobierno Nacional en el marco de sus políticas públicas prestar toda la colaboración e impulsar que se prioricen los proyectos para estas obras en los Bancos de Proyectos, se viabilicen en los Ministerios correspondientes y se permita la cofinanciación con las demás entidades nacionales y con las entidades territoriales, para llevar a término las obras que enaltecerán a los habitantes de esta importante región, precisamente ahora que celebran sus cien años de existencia como municipio.

Esta ponencia propone aprobar el texto en iguales términos a como fue aprobado en su paso por el Senado de la República.

Proposición

Por las consideraciones anteriores propongo a los honorables Representantes a la Cámara de la Comisión Segunda, aprobar en primer debate el Proyecto de ley número 179 de 2011 Cámara, 054 de 2011 Senado, *por la cual la Nación y el Congreso de la República se asocian y rinden homenaje al municipio de Viterbo en el departamento de Caldas, con motivo de la conmemoración del primer centenario de su fundación y se autorizan apropiaciones presupuestales para la ejecución de las obras básicas que el municipio requiere.*

Atentamente,

Hernán Penagos Giraldo,
Representante a la Cámara,
Ponente.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 179 DE 2011 CÁMARA, 054 DE 2011 SENADO

por la cual la Nación y el Congreso de la República se asocian y rinden homenaje al municipio de Viterbo en el departamento de Caldas, con motivo de la conmemoración del primer centenario de su fundación y se autorizan apropiaciones presupuestales para la ejecución de las obras básicas que el municipio requiere.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. La Nación y el Congreso de la República se asocian a la conmemoración y rinden público homenaje al pujante municipio de Viterbo en el departamento de Caldas, con motivo de la celebración de los primeros cien (100) años de su fundación, a cumplirse el día 19 de abril de 2011. Así mismo, se exalta la memoria de sus fundadores y donantes de las tierras requeridas: Presbítero Nazario Restrepo Botero, José María Velásquez, Jesús Constaín y Federico Delgado, entre otros.

Artículo 2°. Autorícese al Gobierno Nacional para que en cumplimiento y de conformidad con los artículos 150, 288, 334, 341 y 345 de la Constitución Política; de los criterios de concurrencia, complementariedad y subsidiariedad establecidos en la Ley 152 de 1994 y de las competencias ordenadas en el Decreto 111 de 1996 y la Ley 715 de 2001, asigne en el Presupuesto General de la Nación, y/o impulse a través del Sistema de Cofinanciación las partidas presupuestales necesarias a fin de adelantar las obras de interés público y de beneficio general requeridas por la comunidad del municipio de Viterbo, en el departamento de Caldas. Dichas obras son las siguientes:

1. Construcción coliseo cubierto.
2. Reforzamiento estructura y adecuación sala de urgencias y laboratorio clínico Hospital San José de Viterbo.
3. Pavimentación de la vía Viterbo - Polideportivo.
4. Construcción de la urbanización Villas del Centenario.
5. Recalzada y remodelación Colegio La Milagrosa.
6. Construcción de bulevares en el parque principal.

Artículo 3°. Autorícese al Gobierno Nacional para efectuar los créditos y contracréditos a que haya lugar, así como los traslados presupuestales que garanticen el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 4°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Atentamente,

Hernán Penagos Giraldo,
Representante a la Cámara,
Ponente.

* * *

**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE
AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 199
DE 2012 CÁMARA**

por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración del Centenario de la fundación del municipio de Nariño, en el departamento de Antioquia, y autoriza unas inversiones.

Doctor

CARLOS ABRAHAM JIMÉNEZ LÓPEZ

Presidente

Comisión Cuarta Constitucional Permanente

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia: Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 199 de 2012 Cámara.

Respetado señor Presidente:

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, con toda atención, me permito presentar informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 199 de 2012 Cámara, *por medio de la cual la Nación se asocia*

a la celebración del Centenario de la fundación del municipio de Nariño, en el departamento de Antioquia y autoriza unas inversiones, para lo cual fui designado por la Mesa Directiva de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente de la Corporación, ponencia que se sustenta en los siguientes términos:

Fundamento de la ponencia

La iniciativa legislativa en estudio la presenté a consideración del Congreso de la República, cuyo objeto es que la Nación se asocie y exalte a todos los habitantes y ciudadanos oriundos del municipio de Nariño, se les reconozca su invaluable aporte al desarrollo social y económico del departamento de Antioquia, con motivo de la llegada del municipio a sus primeros cien (100) años de vida institucional (artículo 2°); se solicita autorización al Gobierno Nacional, para que dentro del Presupuesto General de la Nación a través del Sistema Nacional de Cofinanciación, apropie recursos que permitan recuperar, adicionar, y terminar, las siguientes obras: a) Construcción carretera Quebrada Negra-Damas; b) Construcción carretera Argentina-La Pedrera; c) Construcción carretera Viguajal-Media Cuesta; d) Construcción carretera San Pedro Arriba-San Andrés (artículo 3°).

La importancia del proyecto de ley en estudio está enmarcada a realizar, a través de una ley de la República, a reconocer y respetar la memoria de quienes protagonizaron el desarrollo de la región y cuna de grandes personalidades que con su inteligencia y dedicación han engrandecido la raza paisa; y en especial, a la celebración de haber sido erigida como municipio hace cien (100) años; hechos fundamentales para una tierra agrícola y ganadera, la producción agrícola se centra principalmente en el café con y sin sombrero, caña panelera, plátano, maíz, yuca y frutales. Otra de sus grandiosas especialidades es el tratamiento de las maderas y el turismo.

Es un pueblo construido a través de la paciencia y el empeño de sus habitantes, luchando siempre por sus sueños, garantizando la vida de sus hijos, respetando el legado de sus padres que con su perseverancia han traído progreso no solo al suroriente antioqueño, sino a todo el departamento, levantándose poco a poco después de la ola de violencia que lo azotó debido a la presencia de grupos armados al margen de la ley, impidiendo incluso la construcción de vías terciarias, vías de gran necesidad para el transporte no solo de sus habitantes sino para la comercialización de los productos, base de su sustento.

Como lo anoté en la iniciativa legislativa, en el año 1913 se fijó como la fecha de fundación de esta hermosa población y como toda obra importante tiene siempre su gestor, don Benito Ramírez Márquez, como el principal luchador por su independencia administrativa, un sonsoneño que lo entregó todo por ver a Nariño convertido en cabecera municipal e independizándolo de Sonsón, hoy hace 100 años.

Las obras solicitadas en el proyecto de ley han sido reclamadas por la población desde hace varios años, no solo por la importancia que ellas representan para dicho municipio, sino por la deuda que tiene el Estado colombiano tanto con la región como con sus pobladores.

La población se caracteriza por el fortalecimiento de la economía agrícola gracias a la gran variedad y cantidad de recursos naturales, riqueza de sus suelos, diversidad de climas, talento humano y patrimonio cultural y cuyas obras traerán progreso económico para todos sus habitantes y la región.

Facultad de los congresistas en la presentación de este tipo de iniciativa legislativa (constitucional y legal)

Nuestro sistema constitucional y legal es permisivo con los miembros del Congreso de la República, ya que lo faculta para la presentación de proyectos de ley y/o acto legislativo, cosa contraria de lo que ocurre con otros Sistemas Constitucionales, donde sólo se pueden presentar iniciativas legislativas a través de Bancadas.

A. Aspectos constitucionales

Los artículos 150, 154, 288 y 345, superiores se refieren a lo competencia por parte del Congreso de la República de interpretar, reformar y derogar las leyes; a la facultad que tienen los miembros de las Cámaras Legislativas de presentar proyectos de ley y/o actos legislativos; lo concerniente a la dirección de la economía por parte del Estado; la obligación del Gobierno Nacional en la elaboración del Plan Nacional de Desarrollo; y la prohibición constitucional de que no habrá rentas nacionales de destinación específica, con excepción de las contempladas en el numeral 3 del artículo 359 Constitucional.

B. Aspectos legales

La Ley 5ª de 1992 (Reglamento Interno del Congreso) dispone en su artículo 140 que la iniciativa legislativa puede tener su origen en las Cámaras Legislativas, y en tal sentido, el mandato legal, dice:

- Artículo 140. *Iniciativa Legislativa*. Pueden presentar proyectos de ley:

1. Los Senadores y Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas.

Una vez analizado el marco constitucional y legal de la iniciativa parlamentaria, y llegados a la conclusión de que el Proyecto de ley número 148 de 2010 Cámara se encuentra enmarcado dentro del ámbito de la Constitución y la ley; el Congreso de la República no invade órbitas ni competencias de otras Ramas del Poder Público, en especial las que le corresponden al Ejecutivo en cabeza del Gobierno Nacional, con la única salvedad que se debe tener en cuenta lo establecido en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003.

Análisis jurisprudencial relacionado con la iniciativa del Congreso en el gasto

La Corte Constitucional mediante Sentencia C-290 de 2009, del 22 de abril de 2009, respecto a la iniciativa que tienen los Congresistas, ha manifestado:

“CONTROL DE CONSTITUCIONALIDAD DE OBJECCIÓN PRESIDENCIAL A PROYECTO DE LEY QUE ORDENA GASTO-Artículo objetado no establece una orden de carácter imperativo al Gobierno Nacional ni avizora presión alguna sobre el gasto público.

La Corte observa que en el artículo objetado nada hay que permita asimilar sus enunciados a una orden dotada de carácter imperativo y de conformidad con la cual se pretenda privar al Gobierno Nacional de la facultad de decidir si incorpora o no el gasto autorizado dentro del presupuesto, pues, al contrario de lo que sostiene el ejecutivo, en los términos utilizados por el legislador no se avizora presión alguna sobre el gasto público, sino el respeto del ámbito competencial que corresponde al Gobierno, al cual se le reconoce la posibilidad de considerar la incorporación de las partidas presupuestales y de hacerlo de acuerdo con los recursos disponibles y con los lineamientos del marco fiscal de mediano plazo. No se configura, pues, por el aspecto que se acaba de examinar, motivo de inconstitucionalidad que conduzca a la invalidación del artículo objetado.

GASTO PÚBLICO-Competencias constitucionales del Congreso y el Gobierno

Tratándose del gasto público la Carta ha distribuido las competencias entre el órgano legislativo y el Gobierno, de tal manera que, por regla general, al Congreso de la República le atañe aprobar las leyes que comporten gasto público, en tanto que al Gobierno le concierne decidir si incluye o no en el respectivo proyecto de presupuesto los gastos previamente decretados mediante ley.

GASTO PÚBLICO-Vocación de la ley que decreta un gasto

La vocación de la ley que decreta un gasto es, entonces, la de constituir un título jurídico para la eventual inclusión de las respectivas partidas en el Presupuesto General de la Nación y si el legislador se limita a autorizar el gasto público a fin de que, con posterioridad, el Gobierno pueda determinar si lo incluye o no en alguna de las futuras vigencias fiscales, es claro que obra dentro del marco de competencias constitucionalmente diseñado y que, por este aspecto, no existe contrariedad entre la ley o el proyecto de ley objetado y la Constitución.

GASTO PÚBLICO-Competencia del Gobierno para incorporar o no las partidas autorizadas en el proyecto de presupuesto/**GASTO PÚBLICO**-Asignación presupuestal para la realización de gastos autorizados por ley es eventual.

Siempre que el Congreso de la República haya incluido la autorización del gasto en una ley, el Gobierno tiene competencia para incorporar las partidas autorizadas en el proyecto de presupuesto, pero también puede abstenerse de hacerlo, pues le asiste un margen de decisión que le permite actuar en tal sentido y de acuerdo con la disponibilidad de los recursos y las prioridades del Gobierno, siempre de la mano de los principios y objetivos generales señalados en el Plan Nacional de Desarrollo, en el estatuto orgánico del presupuesto y en las disposiciones que organizan el régimen territorial repartiendo las competencias entre la Nación y las entidades territoriales. Así pues, la asignación presupuestal para la realización de gastos autorizados por ley es eventual y la decisión acerca de su inclusión le corresponde al Gobierno, luego el legislador no tiene atribución para obligar al Gobierno a que incluya en el presupuesto alguna partida específica y, por ello, cuando

a la autorización legal previa el Congreso agrega una orden con carácter imperativo o perentorio dirigida a que se apropien en el presupuesto las sumas indispensables para ejecutar el gasto autorizado, la ley o el proyecto de ley están afectadas por un vicio de inconstitucionalidad derivado del desconocimiento del reparto de las competencias relativas al gasto público entre el legislador y el Gobierno.

GASTO PÚBLICO-Excepcionalmente sí es factible incorporar en el presupuesto nacional gastos que deben ser asumidos por los entes territoriales

En reiterada jurisprudencia ha sostenido la Corte Constitucional que aquellos enunciados en los cuales se autoriza al Gobierno Nacional para incorporar gastos que son del resorte exclusivo de las entidades territoriales contradicen la ley orgánica de distribución de competencias entre las entidades territoriales y la Nación y que, en consecuencia, no es factible incorporar en el presupuesto nacional gastos que deben ser asumidos por los entes territoriales. Ciertamente la Ley 715 de 2001 indica en su artículo 102 que en el Presupuesto General de la Nación no se pueden incluir apropiaciones para los mismos fines de que trata esta ley, para ser transferidas a las entidades territoriales, diferentes de las participaciones reglamentadas en ella. Empero, a renglón seguido, en el mismo texto se lee que lo anterior se dispone, sin perjuicio de las apropiaciones presupuestales para la ejecución de funciones a cargo de la Nación con participación de las entidades territoriales, del principio de concurrencia y de las partidas de cofinanciación para programas en desarrollo de funciones de competencia exclusiva de las entidades territoriales. En concordancia con las últimas previsiones transcritas, la Corporación ha estimado que no se configura vicio de inconstitucionalidad cuando el gasto autorizado, siendo exclusivo de las entidades territoriales, se encuentra cobijado por alguna de las excepciones establecidas en el artículo 102 de la Ley 715 de 2001.

IMPACTO FISCAL DE PROYECTO DE LEY, ORDENANZA O ACUERDO, QUE ORDENE GASTO O QUE OTORQUE BENEFICIOS TRIBUTARIOS-Debe ser explícito y compatible con el marco fiscal de mediano plazo.

El artículo 7° de la Ley 819 de 2003 señala que 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 lo cual en la exposición de motivos y en las ponencias constarán en forma expresa los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho gasto, fuera de lo cual 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, sin que el concepto pueda contrariar el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO EN PROYECTO DE LEY QUE DECRETA GASTO PÚBLICO-Carga de demostrar incompatibilidad del proyecto de ley con el marco fiscal de mediano plazo

La Corporación también ha indicado que el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 es una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley, pues es evidente que el Ministerio cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica para ilustrar al Congreso respecto de las consecuencias económicas del proyecto, en cuyo caso, si bien el órgano legislativo debe recibir y valorar el concepto emitido, la carga de demostrar y vencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministerio de Hacienda. Aun cuando al Ministerio de Hacienda y Crédito Público le corresponde la carga principal en el proceso de racionalidad legislativa, lo cierto es que la finalidad de obtener que las leyes dictadas tengan en cuenta las realidades macroeconómicas no puede lograrse al costo de crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa o de instaurar un poder de veto legislativo en cabeza del Ministerio de Hacienda.

ESTUDIO DE IMPACTO FISCAL EN PROYECTO DE LEY QUE GENERA GASTO A CARGO DE LA NACIÓN-No implica una especie de consulta previa del Congreso al Ministerio de Hacienda y Crédito Público

La Corte Constitucional ha precisado que la presentación de un proyecto de ley que implique gastos no está condicionada a una especie de consulta previa de los congresistas al Ministerio de Hacienda, ya que en tal hipótesis el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el orden de prioridad para hacerlo, con lo cual adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso, pero también podría decidir no intervenir en el trámite de un proyecto de ley que genere impacto fiscal o simplemente desatender el trámite de los proyectos.

ESTUDIO DE IMPACTO FISCAL EN PROYECTO DE LEY QUE GENERA GASTO A CARGO DE LA NACIÓN-No fue realizado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público/**ESTUDIO DE IMPACTO FISCAL EN PROYECTO DE LEY QUE GENERA GASTO A CARGO DE LA NACIÓN**-Omisión no vicia trámite legislativo, puesto que no es requisito de trámite en el proceso formativo de la ley, ni crea una carga adicional y exclusiva al Congreso

La Corporación ha indicado que cuando el Ministerio de Hacienda y Crédito Público omite concepcionar no se afecta la validez del proceso legislativo que, en consecuencia, no se vicia por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, puesto que la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda. Así las cosas, el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 no es un requisito de trámite en el proceso formativo de la ley, ni crea una carga adicional y exclusiva sobre el Congreso, pues entender que única y exclusivamente le corresponde al legislador cumplir con las exigencias allí establecidas, significaría cercenar considerablemente sus facultades, lesionar su autonomía y, por ende, vulnerar el principio de separación de poderes”.

Antecedentes legislativos de la iniciativa en estudio

El Proyecto de ley número 199 de 2012 Cámara, lo presenté a consideración del Congreso de la República el día 20 de marzo de 2012, en la Secretaría General de la Cámara de Representantes. Dicho proyecto de ley ha tenido el siguiente trámite legislativo:

a) Publicación proyecto de ley: **Gaceta del Congreso de la República número 85 de 2012;**

b) Enviado a la Comisión Cuarta Constitucional Permanente y recibido en la misma el día 26 de marzo de 2012, conforme a lo establecido en la Ley 3ª de 1992;

c) Mediante Oficio CCCP3.4-1091-12 del 27 de marzo de 2012, fui designado ponente para primer debate.

Proposición

Por las consideraciones plasmadas en la presente ponencia, solicito a los miembros de la Comisión Cuarta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes aprobar en primer debate el Proyecto de ley número 199 de 2012 Cámara, modificando el título del proyecto, el cual quedaría así: *por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración del Centenario de la creación del municipio de Nariño, en el departamento de Antioquia y autoriza unas inversiones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Conmemórese la llegada del municipio de Nariño, departamento de Antioquia, a sus primeros cien (100) años de vida institucional, los cuales se celebrarán el 23 de abril del año 2013.

Artículo 2°. Exáltese a todos los habitantes y ciudadanos oriundos del municipio de Nariño por su Centenario y reconózcaseles su aporte al desarrollo social y económico de su municipio y de la región.

Artículo 3°. A partir de la sanción de la presente ley y conforme a lo establecido en los artículos 288, 334, 341 y 345 de la Constitución Política, las competencias establecidas en la Ley 715 de 2001 y sus decretos reglamentarios, la Ley 819 de 2002, el Gobierno Nacional podrá incorporar dentro del Presupuesto General de la Nación o impulsar a través del Sistema Nacional de Cofinanciación, las apropiaciones necesarias que permitan recuperar, adicionar y terminar las siguientes obras:

Proyecto de Inversión: Vías terciarias

Construcción carretera Quebrada Negra-Damas

Construcción carretera Argentina-La Pedrera

Construcción carretera Viguajal-Media Cuesta

Construcción carretera San Pedro Arriba-San Andrés \$10.000.000.000.

Artículo 4°. Para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente ley, podrán celebrarse convenios interadministrativos entre la Nación, el municipio de Nariño y/o el departamento.

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

De los honorables Representantes, con atención,

Obed Zuluaga Henao,
Representante a la Cámara.

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 219 DE 2012 CÁMARA

por medio de la cual se institucionaliza el Día Nacional sin Alcohol y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 7 de mayo de 2012

Doctor

DÍDIER BURGOS

Presidente

Comisión Séptima Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Ciudad

Respetado señor Presidente:

En cumplimiento del encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión Séptima Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes y acatando el Reglamento del Congreso en sus artículos 153, 156, 157 y 158 de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos rendir informe de ponencia para primer debate ante la Comisión Séptima Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, al **Proyecto de ley número 219 de 2012 Cámara, por medio de la cual se institucionaliza el Día Nacional sin Alcohol y se dictan otras disposiciones**, presentado a consideración del Congreso de la República por la Representante Lina María Barrera Rueda.

Cordial saludo,

Lina María Barrera Rueda, Departamento de Santander; *Luis Fernando Ochoa Zuluaga*, Departamento de Putumayo, Representantes a la Cámara.

I. Antecedentes legislativos de la iniciativa en estudio

1. El Proyecto de ley número 219 de 2012 es de iniciativa congresional, fue presentado a consideración del Congreso de la República por la honorable Representante a la Cámara, doctora Lina María Barrera Rueda, el día 19 de abril de la presente anualidad, radicado en la Secretaría General de la Cámara de Representantes.

2. El día 26 de abril de 2012, la Mesa Directiva de la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes asignó para ponencia de primer debate al Proyecto de ley número 219 de 2012 a los siguientes Representantes: *Luis Fernando Ochoa Zuluaga* y *Lina María Barrera Rueda*.

II. Objeto de la iniciativa legislativa

De conformidad con el articulado y la exposición de motivos del proyecto de ley, es preciso indicar que el objeto se concreta en crear, de manera institucional, el **Día Nacional sin Alcohol**, en el cual se promoverá el no expendio y el no consumo de bebidas alcohólicas, como una actividad dirigida a concientizar a todos los colombianos acerca de las consecuencias negativas que tiene para la salud el excesivo consumo, así como las que se desprenden en los ambientes familiares, sociales y laborales.

III. Contenido de la iniciativa legislativa

El proyecto de ley cuenta con siete (7) artículos, incluido la vigencia, en los cuales se desarrolla:

Artículo 1°. Institucionalización del Día Nacional sin Alcohol.

Artículo 2°. Definición.

Artículo 3°. Caracterización.

Artículo 4°. Responsabilidad Institucional.

Artículo 5°. Funciones Institucionales Específicas.

Artículo 6°. Apropiações Presupuestales.

Artículo 7°. Vigencia.

IV. Marco jurídico del proyecto de ley

El proyecto de ley a que se refiere esta ponencia cumple con lo establecido en el artículo 140 numeral 1 de la Ley 5ª de 1992, pues se trata de una iniciativa congresional presentada individualmente por la honorable Representante a la Cámara Lina María Barrera Rueda.

Cumple además con los artículos 154, 157, 158 y 169 de la Constitución Política de Colombia referentes a la iniciativa legislativa, formalidades de publicidad, unidad de materia y título de la ley. Así mismo, con el artículo 150 numeral 1 de la Carta que manifiesta que dentro de las funciones del Congreso está la de hacer las leyes.

V. Fundamentos constitucionales y legales

El artículo 1° de la Constitución Política establece que Colombia es un Estado Social de Derecho fundado en el respeto de la dignidad humana, la que debe ser garantizada de manera plena.

El artículo 11 de la Carta establece que el derecho a la vida es inviolable.

El artículo 48 de la Constitución Política indica en su parte inicial que la Seguridad Social es un servicio público de carácter obligatorio que se prestará bajo la dirección, coordinación y control del Estado, agrega que todos los habitantes tienen el derecho irrenunciable a la seguridad social.

Los anteriores fundamentos constitucionales son expuestos, toda vez que el proyecto de ley que aquí se presenta busca crear el **Día sin Alcohol** como una manera de concientizar a los habitantes del territorio nacional acerca de las consecuencias negativas para la salud la ingesta excesiva de alcohol, y fundamenta su propósito de intervenir normativamente con la finalidad de lograr que la sociedad colombiana tome conciencia, basada en resultados y acciones educativas, del hecho de que sí es posible disfrutar, compartir e incluso vivir sin el consumo de alcohol.

No existe duda acerca de que el problema del alcoholismo está ligado al de la dignidad humana y la salud, y tanto como la una como la otra hacen parte de un concepto integral que esboza y clarifica muy bien Corte Constitucional, en la Sentencia T-211 de 2004, Magistrado Ponente, doctor Rodrigo Escobar Gil, al afirmar:

“En similar sentido, esta Corporación ha sostenido que la noción de vida, no es una acepción limitada a la posibilidad de existir o no, sino que se halla fundada en el principio de dignidad humana. En la medida en que la vida abarca las condiciones que la hacen digna, ya no puede entenderse tan sólo como un límite al ejercicio del poder sino también como un objetivo que guía la actuación positiva del Estado. Por eso también se ha dicho que al hombre no se le debe una vida cualquiera, sino una vida saludable en la medida de lo posible. Así, el derecho

a la salud en conexión con el derecho a la vida no solo debe ampararse cuando se está frente a un peligro de muerte, o de perder una función orgánica de manera definitiva, sino cuando está comprometida la situación existencial de la vida humana en condiciones de plena dignidad. De allí, que el derecho a la salud ha sido definido como “la facultad que tiene todo ser humano de mantener la normalidad orgánica funcional, tanto física como en el plano de la operatividad mental, y de restablecerse cuando se presente una perturbación en la estabilidad orgánica y funcional de su ser. Implica, por tanto, una acción de conservación y otra de restablecimiento”. (Resaltado fuera del texto).

Igualmente en la Sentencia T-175 de 2002, M. P. Doctor Rodrigo Escobar Gil, la Corte Constitucional afirmó que es indispensable manejar una noción de vida y salud más amplia que la ordinaria de salud-vida-muerte, que corresponde a la que la jurisprudencia ha relacionado con el concepto de dignidad humana, al punto de sostener que la noción de vida:

“(…) supone un derecho constitucional fundamental no entendido como una mera existencia, sino como una existencia digna con las condiciones suficientes para desarrollar, en la medida de lo posible, todas las facultades de que puede gozar la persona humana; así mismo, un derecho a la integridad personal en todo el sentido de la expresión que, como prolongación del anterior y manifestación directa del principio de la dignidad humana, impone tanto el respeto por la no violencia física y moral, como el derecho al máximo trato razonable y la mínima afectación posible del cuerpo y del espíritu”.

VI. Consideraciones

Conveniencia de la aprobación del proyecto

La literatura, resultado de estudios serios y confiables, sobre el tema del alcoholismo y sus consecuencias sobre la salud y la vida social, es abundante, por ello consideramos pertinente citar algunos conceptos que nos permitan, de mejor manera, entender la situación del consumo excesivo de alcohol en nuestra sociedad.

Concepto de la OMS sobre el alcoholismo

La Organización Mundial de la Salud (OMS) en 1952 definió a los alcohólicos como bebedores en exceso cuya dependencia del alcohol ha llegado a tal extremo que existe un trastorno mental evidente, o que padecen problemas de salud físicos y mentales que interfieren en sus relaciones personales, sociales y laborales, o personas que muestran signos prodrómicos de estos problemas.

La OMS, en 1977, propuso la utilización de un nuevo concepto “síndrome de dependencia del alcohol” o “problemas relacionados con el alcohol”.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) denomina en la actualidad al alcoholismo como un “síndrome de dependencia del alcohol” y está incluido en el Capítulo V de la Clasificación Internacional de Enfermedades número 10 (CIE-10). El alcoholismo forma a su vez parte de una categoría denominada “Trastornos mentales y del comportamiento debidos al consumo de sustancias sicótropas”.

En el documento denominado “*Cuestionario de Identificación de los Trastornos debidos al Consumo de Alcohol (AUDIT)*”, de la Organización Mundial de la Salud 2001 (Thomas F. Babor y otros), se dice:

“La dependencia es un conjunto de fenómenos conductuales, cognitivos y fisiológicos que pueden aparecer después del consumo repetido de alcohol. Estos fenómenos típicamente incluyen deseo intenso de consumir alcohol, dificultad para controlar el consumo, persistencia del consumo a pesar de las consecuencias perjudiciales, mayor prioridad al consumo frente a otras actividades y obligaciones, aumento de la tolerancia al alcohol y abstinencia física cuando el consumo se interrumpe”.

Además, los criterios para identificar el síndrome de dependencia del alcohol o alcoholismo, a partir del CIE-10¹, indican que tres o más de las siguientes manifestaciones deben haber estado presentes durante al menos un mes o si han durado menos de un mes, deben haber aparecido juntas de forma repetida en algún período de doce meses:

- Deseo intenso o vivencia de una compulsión a consumir alcohol.
- Disminución de la capacidad para controlar el consumo de alcohol, unas veces para controlar el inicio del consumo y otras para poder terminarlo o para controlar la cantidad consumida.
- Síntomas somáticos de un síndrome de abstinencia cuando el consumo de alcohol se reduzca o cese, cuando se confirme por: el síndrome de abstinencia característico del alcohol o el consumo de la misma sustancia (o una muy próxima) con la intención de aliviar o evitar los síntomas de abstinencia.
- Tolerancia, de tal manera que se requiere un aumento progresivo de la dosis de alcohol para conseguir los mismos efectos que originalmente producían dosis más bajas.
- Abandono progresivo de otras fuentes de placer o diversiones, a causa del consumo de alcohol, aumento del tiempo necesario para obtener o ingerir el alcohol o para recuperarse de sus efectos.
- Persistencia en el consumo de alcohol a pesar de sus evidentes consecuencias perjudiciales, tal y como se evidencia por el consumo continuado una vez que el individuo es consciente o era de esperar que lo fuera, de la naturaleza y extensión del daño. (Documento citado de Babor y otros, p. 24, a partir de WHO, 1993, p. 57)” (del documento Alcohol y adicción comentarios, información, adicciones).

El Alcohol y las estadísticas en Colombia

En Colombia, este problema se ha reconocido oficialmente desde 1658: Dionisio Pérez Manrique, Presidente de la Capitanía General de Tierra Firme prohibió por primera vez el consumo de la chicha, “por sus efectos físicos y psicológicos en la población” (Ministerio Nacional de Salud, 1994).

¹ La CIE-10 es el acrónimo de la *Clasificación internacional de enfermedades, décima versión* correspondiente a la versión en español de la (en inglés) *ICD*, siglas de *International Statistical Classification of Diseases and Related Health Problems*) y determina la clasificación y codificación de las enfermedades y una amplia variedad de signos, síntomas, hallazgos anormales, denuncias, circunstancias sociales y causas externas de daños y/o enfermedad.

En el año de 1993, el Ministerio de Salud, en colaboración con el Centro Nacional de Consultoría, realizó el Estudio Nacional de Salud Mental y Consumo de Sustancias Psicoactivas. Dicho estudio utilizó un universo de encuesta consistente en los hogares colombianos localizados en áreas urbanas y rurales de los diferentes departamentos del país. En estos hogares se incluyó la población de ambos sexos comprendida entre los 12 y los 60 años. El diseño muestral de este estudio empleó un sistema de muestreo probabilístico multietápico con una muestra total de 25.135 personas. Este estudio reportó que en esa época:

1. Los quince años fue la edad más frecuente para el inicio del consumo de alcohol.
2. El 44.1% de la población colombiana inició el consumo de bebidas alcohólicas antes de los quince años.
3. El 81.8% de la población había consumido bebidas alcohólicas hasta embriagarse.
4. El 88.8% de los hombres y el 75.1% de las mujeres se habían embriagado por lo menos una vez en la vida.
5. El 27.4% de los hombres y el 8.4% de las mujeres se habían embriagado antes de los 16 años.
6. El 26.6% de los hombres y el 7.4% de las mujeres presentaban problemas con el alcohol, según información obtenida con el CAGE.
7. El 3.1% de la población general, y dentro de este porcentaje, el 55% de los hombres, habían tenido problemas de violencia física, hirieron o fueron heridos, durante el consumo de alcohol.
8. El 5.9% de los hombres y el 1.5% de las mujeres reportaron haber tenido algún accidente de tránsito, como conductor o como peatón, por efectos del alcohol.
9. Los departamentos con mayor frecuencia de problemas ocasionados por el consumo de bebidas alcohólicas fueron: a) Córdoba, con el 21.9%; b) Nariño, con el 21.4%, c) Quindío con el 20.3%, y d) Antioquia, con el 20.1% (Ministerio Nacional de Salud, 1994).

Se encontró que el 84% de la población consumía bebidas alcohólicas: Este consumo fue superior en los hombres (90%) que en las mujeres (78.6%).

La tabla siguiente muestra el porcentaje de personas que consumían bebidas alcohólicas, según la su edad:

TABLA 1
Consumo de bebidas alcohólicas, por edad, en Colombia, según el estudio publicado por el Ministerio de Salud, en 1993

| Edad | Porcentaje de Personas |
|---------|------------------------|
| 12 - 15 | 67.3 |
| 16 - 19 | 91.2 |
| 20 - 24 | 88.0 |
| 25 - 29 | 86.9 |
| 30 - 37 | 85.8 |
| 38 - 49 | 86.4 |
| 50 - 60 | 82.5 |

El consumo de bebidas alcohólicas en Colombia es bastante heterogéneo y varía mucho de un estrato

socioeconómico a otro, entre hombres y mujeres y entre las diferentes edades. Los más jóvenes consumen más vino y cerveza, mientras que los adultos consumen más aguardiente. En los estratos altos se consume, aunque en baja proporción, whisky y el ron es una bebida que se consume en todos los estratos.

En términos generales, la bebida alcohólica más consumida por los hombres bogotanos es la cerveza con el 27.8%, seguida por el aguardiente con el 22%. Las mujeres consumen preferencialmente vino (el 27.6%), luego aguardiente (19.1%) y cerveza (15%).

En una investigación realizada por el DANE en 1994, con la colaboración del Instituto de Seguros Sociales y Profamilia, cuyos objetivos fueron estimar la prevalencia de comportamientos reconocidos como protectores para la salud y los factores de riesgo para adquirir enfermedades, así como estimar los conocimientos y actitudes acerca de los factores de riesgo, se utilizó una población adulta de 18 a 69 años de edad y adolescentes de 12 a 17 años. El instrumento utilizado fue una encuesta sobre conocimientos, actitudes, creencias y prácticas relacionadas con enfermedades y accidentes.

En los resultados referentes al consumo de alcohol en adultos se encontró que tan sólo 9% de los hombres y 34% de las mujeres nunca habían tomado un trago; sin embargo, el 46% de los hombres y el 61% de las mujeres habían tomado rara vez. El consumo diario de alcohol fue del 1.3% y el semanal del 8.5%. Los hombres aumentaron el consumo hasta los 35 años y después comenzaron a disminuirlo; entre las mujeres, el consumo del alcohol tendió a disminuir con la edad, pero las que bebían rara vez tendieron a mantener el consumo aun después de haber cumplido los 40 años de edad.

En cuanto a la población adolescente, el 72% reportó que habían tomado alguna vez; el 9.8%, que tomaban por lo menos una vez al mes; y el 3 por mil tomaban diariamente. De los que habían tomado, el 41% lo habían hecho hasta emborracharse y 10% habían tenido problemas a causa de la bebida.

En otro estudio realizado por el DANE en 1992 sobre el consumo de alcohol en Colombia, se encontró que los hombres entre los 25 y los 44 años de edad, solteros, trabajadores, con educación secundaria y pertenecientes a los estratos socioeconómicos medio y bajo eran los principales consumidores de bebidas alcohólicas. Acerca del tipo de bebida que consumían, se encontró que la bebida de mayor preferencia fue la cerveza (59.1%); luego el aguardiente, después el vino, la chicha o el guarapo, el ron y el whisky; la bebida menos preferida fue el vodka. En relación con el género, se pudo ver que el 69.9% de los consumidores de cerveza fueron los hombres. El vino y la chicha fueron los licores más consumidos por las mujeres; el 19.2% de las mujeres consumidoras prefería beber vino; el ron fue una bebida igualmente preferida por los hombres y las mujeres.

Entre los principales problemas asociados al consumo del alcohol estuvieron en primer lugar los relacionados con la salud (21.1%); siguieron los problemas de pareja (18.9%), los problemas con la familia (13.6%), los económicos, laborales y con los amigos; por último, los legales, accidentes de tránsito y problemas en el estudio. Los hombres presentaron más problemas que las mujeres.

En julio de 1997, el informe del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses de Colombia reportó que:

1. En Santafé de Bogotá, durante 1996, el 56.4% de las necropsias por homicidio, y el 34% de las alcoholemias solicitadas, presentaron niveles positivos de alcohol: el 58.7% de los hombres y el 44.4% de las mujeres. El mismo informe reporta que el mayor porcentaje de niveles positivos de alcoholemia (61.6%) se presentó entre los 18 y los 24 años de edad.

2. El 40.2% de las necropsias por suicidio presentaron niveles positivos de alcoholemia, correspondiendo el 46% a los hombres y el 20% de las mujeres, siendo el grupo de edad de 25 a 34 años el porcentaje más elevado (51.4%). Además, el 40% de los suicidas menores de 15 años presentaron niveles positivos de alcohol en sangre.

3. De las necropsias por accidentes de tránsito, el 50.8% presentaron más de 100 mg/ml de alcohol en sangre, correspondiendo el 65.7% al grupo entre los 35 y 44 años de edad.

4. En el caso de muertes por otras causas, el 31.6% de las necropsias y el 12% de las alcoholemias presentaron niveles positivos de alcohol: el 37.5% de las muertes causadas por sumergimiento, el 41% de las muertes por quemaduras, el 36% de las muertes causadas por caídas y el 33.3% en las causadas por intoxicaciones (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 1996)". (Del documento Propuesta educativa de prevención del consumo abusivo de bebidas alcohólicas en estudiantes universitarios. Carlos Eduardo González).

El Ministerio de la Protección Social y la Dirección Nacional de Estupefacientes realizaron el Estudio Nacional de Consumo de Sustancias Psicoactivas en Colombia, en el año 2008, en este trabajo se practicaron encuestas a un número de 29.164 personas, de las cuales el 46.8% son hombres (11.209) y 53.2% son mujeres (17.955), con edades entre los 12 y 65 años. Este estudio en el tema específico de Alcoholismo, pues trató otra serie de consumo de sustancias, como cocaína, tabaco, etc., mostró una serie de resultados de los cuales queremos destacar (página 59 del estudio sobre el tema Edad de inicio):

"La edad de inicio de consumo de alcohol es alrededor de 16 años entre los hombres y 17 años entre las mujeres, si se considera la mediana como indicador. En términos generales, se encuentra que 25% (percentil 25) de quienes han consumido alcohol alguna vez en la vida, consumieron por primera vez a los 15 años o menos, observándose un año de diferencia entre hombres y mujeres. (...)

Consumo de riesgo y perjudicial. (...) Según las cifras del estudio, 2.4 millones de personas en Colombia con edades entre 12 y 65 años presentan uso de alcohol que se puede considerar riesgoso o perjudicial. Esto equivale al 35% de los consumidores actuales de alcohol, o 12.2% de la población global. Del total de 2.4 millones, 1.8 millones hombres y 0.6 millones son mujeres, es decir, de cada 4 consumidores en estas condiciones, 3 son hombres y una mujer (...)

En cuanto a la edad se observa que la mayor proporción de personas con consumo de riesgo o perju-

dicial de alcohol se encuentra entre los jóvenes de 18 a 24 años: casi 20% (uno de cada cinco). De otra parte, 15% de las personas con edades entre 25 y 34 años, y 12% del grupo con edades entre 34 y 44 años, también están en ese nivel de consumo riesgoso o perjudicial de alcohol.

En la II Encuesta de consumo de sustancias psicoactivas realizada en el año 2011 se revelaron datos desalentadores, al punto que las Ministras de Educación y Salud alertaron sobre la facilidad que tienen los jóvenes para conseguir y consumir bebidas alcohólicas. Se estableció que el 4.85% de los consultados manifestaron consumir licor todos los días. También mostró cómo las bebidas alcohólicas son la sustancia psicoactiva más consumida por los estudiantes de secundaria del país.

La anterior información nos permite enterarnos del gran número de personas que consumen alcohol y los efectos negativos por el exceso del mismo, con esto buscamos reflejar un panorama de la realidad colombiana frente al manejo del consumo de bebidas embriagantes de manera excesiva, para proceder a presentar medidas alternativas de solución a la problemática.

Lo que buscamos con este proyecto es que se le dé una oportunidad a la concertación, a la voluntad, a la educación y a la sociedad en general para hacer un ejercicio que va a resultar, en nuestra opinión, muy favorable para los individuos, las familias y la sociedad colombiana. Y aunque resulta curioso que dicha oportunidad se busque a través de una ley, debemos destacar que aun teniendo este carácter imperativo, dicho carácter sólo va dirigido a obligar al Estado a promover y organizar la realización de Día Nacional sin Alcohol, dejando a los demás actores los caminos del civismo, la voluntad y la conciencia.

Aunque somos plenamente conscientes de que una actividad de veinticuatro horas no va a impactar radicalmente los índices de consumo ni a solucionar los problemas que el alcoholismo hoy le deriva a la salud pública y la sociedad en general, sí estamos seguros de que este mensaje social, consistente en un día de abstención y promoción de valores y costumbres diferentes, logrará –más con el paso de los años– una sensibilización en todos los colombianos sobre el particular.

No tenemos duda acerca de que si se da la aprobación y la puesta en ejecución de esta norma, en el Día Sin Alcohol podremos mostrar indicadores alentadores en muchos eventos relacionados, tales como accidentes de tránsito, violencia interpersonal, violencia intrafamiliar, problemas de salud, e incluso homicidios y lesiones personales graves; de lograr medirse en todo el país el impacto de esta actividad confiamos en que será un punto de partida para ahondar en el tema y trabajar con mayor énfasis en una política pública más comprometida y eficaz en relación con el alcoholismo y sus secuelas. Igualmente, sabemos que la voluntariedad y el consenso, aunque son caminos difíciles, harán posible una participación decidida y creciente de muchos actores relacionados con el tema, por ello la ley evita la acción coercitiva en beneficio de la persuasiva.

VII. PLIEGO DE MODIFICACIONES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 219 DE 2012 CÁMARA por medio de la cual se institucionaliza el Día Nacional sin Alcohol y se dictan otras disposiciones.

| PROYECTO DE LEY NÚMERO 219 DE 2012 | MODIFICACIONES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 219 DE 2012 |
|---|---|
| <i>por la cual se institucionaliza el Día Nacional sin Alcohol y se dictan otras disposiciones.</i> | <i>por la cual se institucionaliza el Día Nacional sin Alcohol y se dictan otras disposiciones.</i> |
| Artículo 1°. Institucionalización del Día Nacional sin Alcohol. Establézcase el Día Nacional sin Alcohol, como una actividad institucional, el cual se celebrará en la tercera semana del mes de octubre de cada año. En este día se promoverá el no consumo ni expendio de bebidas alcohólicas en todo el territorio nacional. | Artículo 1°. Institucionalización del Día Nacional sin Alcohol. Establézcase el Día Nacional sin Alcohol, como una actividad institucional, el cual se celebrará en la tercera semana del mes de octubre de cada año. En este día se promoverá el no consumo ni expendio de bebidas alcohólicas en todo el territorio nacional. |
| Artículo 2°. Definición. El Día Nacional sin Alcohol es un celebración de carácter institucional, cívica, voluntaria, concertada, persuasiva y educativa, que se llevará a cabo con el objeto de sensibilizar a los actores sociales de la Nación acerca de la importancia y la posibilidad real de la abstinencia del consumo de alcohol como fuente de salud, convivencia, economía familiar y comportamiento social. | Artículo 2°. Definición. El día Día Nacional sin Alcohol es una celebración de carácter institucional, cívica, voluntaria, concertada, persuasiva y educativa, que se llevará a cabo con el objeto de sensibilizar a los actores sociales de la Nación la la sociedad acerca de la importancia y la posibilidad real de la abstinencia del consumo de alcohol como fuente de salud, convivencia, economía familiar y comportamiento social. |
| Artículo 3°. Caracterización. El Día Nacional sin Alcohol se llevará a cabo con fundamento en la siguiente caracterización: <i>Actividad Institucional.</i> El Día Nacional sin Alcohol será tenido como una actividad Institucional ya que la dirección de su realización será responsabilidad de entidades gubernamentales. <i>Actividad Cívica.</i> El Día Nacional sin Alcohol será una actividad cívica puesto que convocará para su éxito a toda la población sin excepción, así como a todas aquellas entidades del tejido social que la agrupen. <i>Actividad Voluntaria.</i> El Día Nacional sin Alcohol será una actividad voluntaria puesto que la participación de personas y entidades se concretará por decisión propia y libre, sin apremio de sanciones de ninguna naturaleza. <i>Actividad Concertada.</i> El Día Nacional sin Alcohol será una actividad concertada ya que para su realización los organismos gubernamentales responsables deberán convocar a los establecimientos de comercio, a los expendedores de licores, a los centros educativos de todos los niveles, a las organizaciones sociales, cívicas, culturales, gremiales, y a las autoridades de todo orden, con el fin de articular esfuerzos y lograr compromisos definidos de apoyo y participación. | Artículo 3°. Caracterización. El Día Nacional sin Alcohol se llevará a cabo con fundamento en la siguiente caracterización: <i>Actividad Institucional.</i> El Día Día Nacional sin Alcohol será tenido como una actividad Institucional ya que la dirección dirección de su realización será responsabilidad de entidades gubernamentales. <i>Actividad Cívica.</i> El Día Nacional sin Alcohol será una actividad cívica puesto que convocará para su éxito a toda la población sin excepción, así como a todas aquellas entidades del tejido social que la agrupen. <i>Actividad Voluntaria.</i> El Día Nacional sin Alcohol será una actividad voluntaria puesto que la participación de personas y entidades se concretará por decisión propia y libre, sin apremio de sanciones de ninguna naturaleza. <i>Actividad Concertada.</i> El Día Nacional sin Alcohol será una actividad concertada ya que para su realización los organismos gubernamentales responsables deberán convocar a los establecimientos de comercio, a los expendedores de licores, a los centros educativos de todos los niveles, a las organizaciones sociales, cívicas, culturales, gremiales, y a las autoridades de todo orden, con el fin de articular esfuerzos y lograr compromisos definidos de apoyo y participación. |

| PROYECTO DE LEY NÚMERO 219 DE 2012 | MODIFICACIONES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 219 DE 2012 | PROYECTO DE LEY NÚMERO 219 DE 2012 | MODIFICACIONES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 219 DE 2012 |
|--|---|---|---|
| <p><i>Actividad Persuasiva.</i> El Día Nacional sin Alcohol será una actividad persuasiva ya que de sus efectos y consecuencias se podrán determinar, afirmar y difundir la importancia de la disciplina social en lo referente al no consumo de alcohol.</p> <p><i>Actividad Educativa.</i> El Día Nacional sin Alcohol será una actividad educativa por que durante su desarrollo se efectuarán actividades culturales, deportivas, lúdicas y todas aquellas dirigidas a que se cree una cultura sobre la importancia del no consumo de alcohol y sus efectos positivos en la salud individual y colectiva de la sociedad colombiana.</p> | <p><i>Actividad Persuasiva.</i> El Día Nacional sin Alcohol será una actividad persuasiva ya que de sus efectos y consecuencias se podrán determinar, afirmar y difundir la importancia de la disciplina social en lo referente al no consumo de alcohol.</p> <p><i>Actividad Educativa.</i> El Día Nacional sin Alcohol será una actividad educativa por que porque durante su desarrollo se efectuarán efectuarán actividades culturales, deportivas, lúdicas y todas aquellas dirigidas a que se cree una cultura sobre la importancia del no consumo de alcohol y sus efectos positivos en la salud individual y colectiva de la sociedad colombiana.</p> | <p>h) Gestionar los recursos presupuestales necesarios para el desarrollo de la actividad;</p> <p>i) Establecer mecanismos de medición del impacto de la actividad en eventos que considere relacionados con las consecuencias del consumo de alcohol, y publicar los resultados.</p> | <p>h) Gestionar los recursos presupuestales necesarios para el desarrollo de la actividad;</p> <p>i) Establecer mecanismos de medición del impacto de la actividad en eventos que considere relacionados con las consecuencias del consumo de alcohol, tales como accidentes de tránsito, violencia interpersonal, violencia intrafamiliar, problemas de salud, homicidios, lesiones personales, entre otros, y publicar los resultados.</p> |
| <p>Artículo 4°. Responsabilidad institucional. Dirección. La dirección del Día Nacional sin Alcohol estará a cargo del Ministerio de Salud y Protección Social, desde la planeación de la actividad hasta su plena ejecución en marco de la caracterización establecida en el artículo anterior.</p> | <p>Artículo 4°. Responsabilidad institucional. Dirección. La dirección del Día Nacional sin Alcohol estará a cargo del Ministerio de Salud y Protección Social, desde la planeación de la actividad hasta su plena ejecución en el marco de la caracterización establecida en el artículo anterior.</p> | <p>Artículo 6°. El Gobierno queda autorizado para efectuar las apropiaciones presupuestales necesarias y realizar los traslados requeridos para el cumplimiento de la presente ley.</p> | <p>Artículo 6°. El Gobierno, en los niveles Nacional, Departamental, Distrital y Municipal, queda autorizado para efectuar las apropiaciones presupuestales necesarias y realizar los traslados requeridos para el cumplimiento de la presente ley.</p> |
| <p>Artículo 5°. Funciones institucionales específicas. Son funciones específicas del Ministerio de Salud y Protección Social, en lo que se refiere a esta ley, las siguientes:</p> <p>a) Definir mediante acto administrativo la fecha exacta de la realización de la actividad para el año respectivo;</p> <p>b) Crear los mecanismos de concertación necesarios, coordinar su funcionamiento y lograr los consensos máximos para la realización de la actividad;</p> <p>c) Solicitar a otros entes gubernamentales el apoyo necesario para la realización del evento;</p> <p>d) Lograr que esta actividad se enmarque dentro de una política pública de salud;</p> <p>e) Coordinar con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y los medios de difusión públicos y privados una amplia campaña de divulgación con el fin de que la participación en el Día Nacional sin Alcohol sea la mejor posible;</p> <p>f) Crear una distinción para estimular a la entidad privada que contribuya de manera más eficaz y decidida al éxito de la actividad;</p> <p>g) Coordinar con las autoridades territoriales, Gobernadores y Alcaldes, las acciones necesarias para una adecuada participación de Departamentos, Distritos y Municipios en esta actividad;</p> | <p>Artículo 5°. Funciones institucionales específicas. Son funciones específicas del Ministerio de Salud y Protección Social, en lo que se refiere a esta ley, las siguientes:</p> <p>a) Definir mediante acto administrativo la fecha exacta de la realización de la actividad para el año respectivo;</p> <p>b) Crear los mecanismos de concertación necesarios, coordinar su funcionamiento y lograr los consensos máximos para la realización de la actividad;</p> <p>c) Solicitar a otros entes gubernamentales el apoyo necesario para la realización del evento;</p> <p>d) Lograr que esta actividad se enmarque dentro de una política pública pública de salud;</p> <p>e) Coordinar con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y los medios de difusión públicos y privados una amplia campaña de divulgación con el fin de que la participación en el Día Nacional sin Alcohol sea la mejor posible;</p> <p>f) Crear una distinción para estimular a la entidad privada que contribuya de manera más eficaz y decidida al éxito de la actividad;</p> <p>g) Coordinar con las autoridades territoriales, Gobernadores y Alcaldes, las acciones necesarias para una adecuada participación de Departamentos, Distritos y Municipios en esta actividad;</p> | <p>Artículo 7°. La presente ley rige a partir de su fecha de publicación.</p> | <p>Artículo 7°. La presente ley rige a partir de su fecha de publicación promulgación.</p> |

VIII. Proposición

Por las consideraciones plasmadas en la presente ponencia y con las modificaciones presentadas, nos permitimos rendir informe de ponencia favorable para primer debate en la Comisión Séptima Constitucional Permanente al Proyecto de ley número 219 de 2012 Cámara, *por medio de la cual se institucionaliza el Día Sin Alcohol y se dictan otras disposiciones* y solicitamos a los honorables Representantes a la Cámara proceder a su discusión y aprobación.

De los honorables Representantes a la Cámara,

Lina María Barrera Rueda, Departamento de Santander; *Luis Fernando Ochoa Zuluaga*, Departamento de Putumayo, Representantes a la Cámara.

IX. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 219 DE 2012 CÁMARA *por medio de la cual se institucionaliza el Día Nacional sin Alcohol y se dictan otras disposiciones.*

PROYECTO DE LEY NÚMERO 219 DE 2012
CÁMARA

por medio de la cual se institucionaliza el Día Nacional sin Alcohol y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Institucionalización del Día Nacional sin Alcohol. Establézcase el Día Nacional sin Alcohol, como una actividad institucional, el cual se celebrará en la tercera semana del mes de octubre de cada año. En este día se promoverá el no consumo ni expendio de bebidas alcohólicas en todo el territorio nacional.

Artículo 2°. Definición. El Día Nacional sin Alcohol es una celebración de carácter institucional, cívica, voluntaria, concertada, persuasiva y educativa, que se llevará a cabo con el objeto de sensibilizar a la sociedad acerca de la importancia y la posibilidad

real de la abstinencia del consumo de alcohol como fuente de salud, convivencia, economía familiar y comportamiento social.

Artículo 3°. Caracterización. El Día Nacional sin Alcohol se llevará a cabo con fundamento en la siguiente caracterización:

Actividad Institucional. El Día Nacional sin Alcohol será tenido como una actividad institucional ya que la dirección de su realización será responsabilidad de entidades gubernamentales.

Actividad Cívica. El Día Nacional sin Alcohol será una actividad cívica puesto que convocará para su éxito a toda la población sin excepción, así como a todas aquellas entidades del tejido social que la agrupen.

Actividad Voluntaria. El Día Nacional sin Alcohol será una actividad voluntaria puesto que la participación de personas y entidades se concretará por decisión propia y libre, sin apremio de sanciones de ninguna naturaleza.

Actividad Concertada. El Día Nacional sin Alcohol será una actividad concertada ya que para su realización los organismos gubernamentales responsables deberán convocar a los establecimientos de comercio, a los expendedores de licores, a los centros educativos de todos los niveles, a las organizaciones sociales, cívicas, culturales, gremiales, y a las autoridades de todo orden, con el fin de articular esfuerzos y lograr compromisos definidos de apoyo y participación.

Actividad Persuasiva. El Día Nacional sin Alcohol será una actividad persuasiva ya que de sus efectos y consecuencias se podrán determinar, afirmar y difundir la importancia de la disciplina social en lo referente al no consumo de alcohol.

Actividad Educativa. El Día Nacional sin Alcohol será una actividad educativa porque durante su desarrollo se efectuarán actividades culturales, deportivas, lúdicas y todas aquellas dirigidas a que se cree una cultura sobre la importancia del no consumo de alcohol y sus efectos positivos en la salud individual y colectiva de la sociedad colombiana.

Artículo 4°. Responsabilidad institucional. Dirección. La dirección del Día Nacional sin Alcohol estará a cargo del Ministerio de Salud y Protección Social, desde la planeación de la actividad hasta su plena ejecución en el marco de la caracterización establecida en el artículo anterior.

Artículo 5°. Funciones institucionales específicas. Son funciones específicas del Ministerio de Salud y Protección Social, en lo que se refiere a esta ley, las siguientes:

- a) Definir mediante acto administrativo la fecha exacta de la realización de la actividad para el año respectivo;
- b) Crear los mecanismos de concertación necesarios, coordinar su funcionamiento y lograr los consensos máximos para la realización de la actividad;
- c) Solicitar a otros entes gubernamentales el apoyo necesario para la realización del evento;
- d) Lograr que esta actividad se enmarque dentro de una política pública de salud;

- e) Coordinar con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y los medios de difusión públicos y privados una amplia campaña de divulgación con el fin de que la participación en el Día Nacional sin Alcohol sea la mejor posible;

- f) Crear una distinción para estimular a la entidad privada que contribuya de manera más eficaz y decidida al éxito de la actividad;

- g) Coordinar con las autoridades territoriales, Gobernadores y Alcaldes, las acciones necesarias para una adecuada participación de Departamentos, Distritos y Municipios en esta actividad;

- h) Gestionar los recursos presupuestales necesarios para el desarrollo de la actividad;

- i) Establecer mecanismos de medición del impacto de la actividad en eventos que considere relacionados con las consecuencias del consumo de alcohol, tales como accidentes de tránsito, violencia interpersonal, violencia intrafamiliar, problemas de salud, homicidios, lesiones personales, entre otros, y publicar los resultados.

Artículo 6°. El Gobierno, en los niveles Nacional, Departamental, Distrital y Municipal, queda autorizado para efectuar las apropiaciones presupuestales necesarias y realizar los traslados requeridos para el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 7°. La presente ley rige a partir de su fecha de promulgación.

De los honorables Representantes a la Cámara,
Lina María Barrera Rueda, Departamento de Santander; *Luis Fernando Ochoa Zuluaga*, Departamento de Putumayo, Representantes a la Cámara.

CONTENIDO

Gaceta número 216 - Martes, 8 de mayo de 2012

| CÁMARA DE REPRESENTANTES | Págs. |
|--|-------|
| PONENCIAS | |
| Informe de ponencia, Pliego de modificaciones, Texto propuesto y Texto aprobado en la plenaria para primer debate al Proyecto de ley número 056 de 2010 Senado, 099 de 2011 Cámara, por medio de la cual se modifican las Leyes 769 de 2002 y 1383 de 2010 “Código Nacional de Tránsito” y se dictan otras modificaciones. | 1 |
| Informe de ponencia y Texto propuesto para primer debate al Proyecto de ley número 139 de 2011 Cámara, por la cual se crea el Sistema Nacional de Identificación, Información y Trazabilidad Animal. | 12 |
| Ponencia y Texto propuesto para primer debate al Proyecto de ley número 179 de 2011 Cámara, 054 de 2011 Senado, por la cual la Nación y el Congreso de la República se asocian y rinden homenaje al municipio de Viterbo en el departamento de Caldas, con motivo de la conmemoración del primer centenario de su fundación y se autorizan apropiaciones presupuestales para la ejecución de las obras básicas que el municipio requiere. | 17 |
| Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 199 de 2012 Cámara, por medio de la cual la Nación se asocia a la celebración del Centenario de la fundación del municipio de Nariño, en el departamento de Antioquia, y autoriza unas inversiones. | 19 |
| Ponencia, Pliego de modificaciones y Texto propuesto para primer debate al Proyecto de ley número 219 de 2012 Cámara, por medio de la cual se institucionaliza el Día Nacional sin Alcohol y se dictan otras disposiciones. | 22 |