



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° 348

Bogotá, D. C., martes, 12 de junio de 2012

EDICIÓN DE 8 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

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA NEGATIVA PARA PRIMER DEBATE EN EL SENADO DE LA REPÚBLICA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 172 DE 2011 SENADO

por la cual se modifican las disposiciones relacionadas con el precio de la gasolina motor, el ACPM y el GLP y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., junio 12 de 2012

Doctor

MANUEL GUILLERMO MORA JARAMILLO

Presidente Comisión Quinta

Senado de la República de Colombia

Bogotá

Referencia: Informe de ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 172 de 2011 Senado, por la cual se modifican las disposiciones relacionadas con el precio de la gasolina motor, el ACPM y el GLP y se dictan otras disposiciones.

Respetado señor Presidente:

En atención a la designación realizada por parte de la Mesa Directiva de la Comisión Quinta, el suscrito ponente se permite poner a consideración y primer debate en la Comisión Quinta del Senado de la República, el correspondiente **informe de ponencia al proyecto de ley** de la referencia, previas las siguientes consideraciones.

1. Contenido y alcance del proyecto

El proyecto de ley que se presenta a consideración de la Comisión Quinta, iniciativa de Alexandra Moreno Piraquive, Guillermo García Realpe y Luis Fernando Velasco Chaves, tiene como objetivo regular el precio de los combustibles en el país, teniendo en cuenta, los costos de producción nacional para determinar en el caso de la gasolina el ingreso al productor, el ACPM y el Gas GLP. Además, se modifica la estructura tributaria y demás cargos adicionales que vía tarifa paga el consumidor final.

Para ello:

- Reconoce promedio de los últimos seis meses de la cotización del WTI (**West Texas Intermediate**).
- Reconoce promedio de los últimos seis meses del costo de producción de gasolina.
- No contempla otros ítems como el transporte por poliductos, marcación y confiabilidad.
- Realiza un ajuste semestral a los precios.
- Elimina el Impuesto Global aplicado a los combustibles.
- Establece que el precio del Gas Licuado de Petróleo sea determinado según su poder calorífico, tomando las mismas referencias del gas natural.
- Crea un subsidio para el consumo del Gas Licuado de Petróleo.

2. Informe de trámite en el Senado

La iniciativa del proyecto de ley en consideración fue radicada ante la Secretaría General del honorable Senado de la República del día 23 de noviembre de 2011, publicado en la *Gaceta del Congreso* número 886 de 2011 por Alexandra Moreno Piraquive, Guillermo García Realpe y Luis Fernando Velazco, Senadores de la República. El mismo día, la Secretaría General del Senado procede a su radicación ante la Presidencia del Senado de la República.

El 24 de noviembre de 2011 se radica el proyecto en la Comisión Quinta Constitucional Permanente del Senado de la República especialista en estos temas. Seguido de esto es designado ponente el honorable Senador Manuel Guillermo Mora Jaramillo.

En el presente año se adicionan ponentes del proyecto incluyendo al Senador José David Name Cardozo, al Senador Jaime Enrique Durán, y el Senador Luis Emilio Sierra Grajales.

3. Justificación de la ponencia negativa

Este proyecto de ley es inconveniente porque:

- No contempla las inversiones en la infraestructura del sector petrolífero del país, afectando el abastecimiento interno del crudo y la vinculación de capital privado.

- Incentiva a los productores e importadores de combustibles a ser ineficientes porque no contempla la totalidad del costo de oportunidad del mercado, sino que toma como base para calcular el ingreso al productor un promedio entre el indicador WTI y el costo de producción del galón de gasolina (en el proyecto de ley se define el costo de producción teniendo en cuenta los costos asociados a la exploración, hallazgo, desarrollo, y otros). Como consecuencia, en el mediano plazo las empresas pueden incrementar **artificialmente** sus costos de producción porque de conformidad con lo establecido en el proyecto de ley se les reconocerá este costo y no el de mercado. Los mayores costos de producción serán asumidos por los consumidores finales quienes pagarán un precio más alto por cada galón de gasolina.

- Disminuye los recursos para la inversión social, que provienen de impuestos, renta petrolera, dividendos de Ecopetrol y regalías. Al reducir la capacidad de Ecopetrol de financiar gastos del Estado, la Nación tendría que endeudarse o generar otros impuestos para substituir estos recursos, alternativas que son más costosas por el pago de intereses.

- Disminuye los ingresos provenientes de **regalías**, eje fundamental para el desarrollo de las regiones, Cada barril cargado a las refinерías del país es liquidado de acuerdo al precio internacional de crudo y por lo tanto generan regalías que se verían seriamente disminuidas de aprobarse el proyecto de ley. También se verían afectados los ingresos de la nación por concepto de dividendos e impuesto a la renta de Ecopetrol S. A.

- No permite que exista eficiencia del combustible derivado del crudo que es un recurso natural no renovable, haciendo que su utilización sea masiva, hecho que conlleva al incremento del parque automotor, que afecta la conversión tecnológica de vehículos e incrementa los daños en la infraestructura vial del país. Mayor consumo, genera unas externalidades las cuales son mayores niveles de contaminación e incluso problemas para la salud de los ciudadanos. Además, desincentiva el uso de combustibles alternativos o biocombustibles que propenden por un mejor cuidado del medio ambiente.

- Respecto a la tarifa de marcación y margen plan de continuidad, si bien se requiere revisar estos componentes de la fórmula, el Ministerio de Minas y Energía ha propuesto su eliminación sin afectar la capacidad de Ecopetrol de realizar la actividad del transporte, marcación de combustible, y sus inversiones de continuidad y almacenamiento de combustibles líquidos derivados de petróleo.

- Al tratarse de una iniciativa legislativa que propone en su articulado eliminar impuestos como es el caso el global, de conformidad con el artículo 2° de la Ley 3ª de 1992 “Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes, encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia”. Siendo la Comisión Tercera constitucional Permanente la encargada de tratar los temas de “hacienda y crédito público; impuesto y contribuciones; exenciones tributarias; régimen monetario; leyes sobre el Banco de la República; sistema de banca central; leyes sobre monopolios; autorización de empréstitos; mercado de valores; regulación económica; Planeación Nacional; régimen de cambios, actividad financiera, bursátil, aseguradora y de captación de ahorro”¹ por lo cual dar trámite en la honorable Comisión Quinta Constitucional Permanente a una

¹ Artículo 2° Ley 3ª de 1992, “por la cual se expiden normas sobre las Comisiones del Congreso de Colombia y se dictan otras disposiciones”.

iniciativa legislativa que contenga temas de tipo tributario va en contravía de la normativa vigente.

– En la actualidad la Ley 142 de 1994 “por la cual se establece el régimen de los servicios públicos domiciliarios y se dictan otras disposiciones” establece en su artículo 89 lo siguiente “Los concejos municipales están en la obligación de crear “Fondos de Solidaridad y Redistribución de Ingresos”, para que al presupuesto del municipio se incorporen las transferencias que a dichos fondos deberán hacer las empresas de servicios públicos, según el servicio de que se trate, de acuerdo con lo establecido en el artículo 89.2 de la presente ley. Los recursos de dichos fondos serán destinados a dar subsidios a los usuarios de estratos 1, 2 y 3, como inversión social, en los términos de esta ley. A igual procedimiento y sistema se sujetarán los fondos distritales y departamentales que deberán ser creados por las autoridades correspondientes en cada caso”. Hecho que crea un subsidio a los usuarios de bajos estratos, sin embargo, para el caso del Gas Licuado de Petróleo debido a su mecanismo informal de distribución ha sido imposible ejercer control frente al mismo. Por lo cual el subsidio que propone la iniciativa estudiada ya está contemplado en la normatividad vigente.

Tal como lo expresa el concepto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público se adicionan las siguientes razones a la inconveniencia de esta iniciativa legislativa:

– Tomar el ingreso del productor como valor de referencia para la sobretasa “aumentaría la volatilidad de precio final a los consumidores, pues cuando el ingreso al productor deba ser ajustado para reflejar la variabilidad de los precios internacionales, la sobretasa por galón también cambiará y el precio final sufrirá una modificación de mayor magnitud”² Además modificar los valores de referencia a partir de los cuales se calculan los tributos que tiene recaen la gasolina motor y el ACMP, “representa un impacto fiscal para las entidades territoriales en el recaudo de los tributos de su propiedad”... porque se ve reducida la base gravable, afectado las finanzas de las entidades territoriales y por ende el desarrollo de la inversión social.

– El proyecto de ley propone fijar el ingreso al productor “como el promedio del costo

interno y del precio internacional, esta lógica desconoce la naturaleza transable de los refinados de petróleo que pueden ser vendidos en el exterior a los precios determinados por las cotizaciones internacionales”³...”. Por lo tanto, si en Colombia el ingreso que dichos refinadores deben recibir por un galón de combustible fuera menor que el que reciben en el exterior, estos no tendrían incentivos para vender en el mercado interno, y el país podría verse enfrentado a una situación de desabastecimiento de combustibles, que sería desastrosa para la economía nacional”.

– Esta iniciativa propone utilizar el WTI como precio internacional de referencia para calcular lo que allí se denomina precio del petróleo interno pagado a precio internacional y utilizado en las refinerías, lo cual “resulta inconveniente porque el WTI no es un precio de referencia de los refinados de petróleo, sino un precio de referencia del crudo de petróleo en un mercado específico”.

– El proyecto de ley propone ajustar el ingreso al productor cada seis meses, sin ningún criterio técnico, “hecho que resulta inconveniente porque mantiene alejados a los consumidores de las condiciones del mercado por un periodo tan extenso” además genera un impacto mayor../

– “Respecto del impacto fiscal que se genera al introducirse la nueva fórmula que fija el ingreso al productor, el Ministerio considera que el impacto fiscal es negativo, puesto que disminuye el monto de las utilidades que la empresa Ecopetrol transfiere a la Nación”... es decir, que “el hecho de que a Ecopetrol no se le reconozca en el país el costo de oportunidad de vender este combustible a precio de paridad de exportación como se hace actualmente, reduce su capacidad para mantener el monto de las utilidades que requiere la Nación para financiar sus gastos, lo que conduciría a sustituir esta fuente de ingreso con otra más costosa como los recursos del crédito o ajustes tributarios. Por otro lado, se afectaría la política de vinculación de capital privado a esta compañía, con lo cual se frenarían futuros proyectos de inversión de esta compañía”.

– El artículo 7° de la iniciativa propone la creación de un “Fondo para subsidiar los consumos de GLP en los sectores rurales y en los estratos 1, 2 y 3, el cual sería financiado con el equivalente al 4 x 1.000 del valor de las facturas de gas y energía eléctrica de los usuarios de los estratos 4,5 y 6” ...Al respecto se requiere

² Tomado de Concepto Ministerio de Hacienda y Crédito Público sobre el Proyecto de ley número 172 de 2011 Senado, “por la cual se modifican las disposiciones relacionadas con el precio de la gasolina motor, el ACPM y el GLP y se dictan otras disposiciones”.

³ *Ibíd.*

precisar que “la Ley 142 de 1994 contempla subsidiar estos usuarios, pero de acuerdo con el Ministerio de Minas y Energía, su aplicación no se ha implementado, debido a la informalidad con que se desarrolla la actividad de distribución de GLP, en cilindros y tanques estacionarios, que no hace viable efectuar seguimiento y control para verificar el otorgamiento de este subsidio a los usuarios”.

– El artículo 9° propone la eliminación del Impuesto Global a la Gasolina y ACPM, medida que “disminuiría considerablemente los ingresos del Gobierno Nacional”... “la eliminación del impuesto global conllevaría a un impacto negativo, pues generaría una disminución de ingresos para la Nación al orden de \$1.657 miles de millones de pesos, que es el valor aforado para 2012. Además de lo anterior ... “los impuestos a los combustibles generarán recursos que deben pagar las externalidades negativas generados por el consumo de los mismos”.

Adicionalmente se presentan los efectos los efectos que traería consigo la aprobación del proyecto de ley en curso y su afectación para el país: presentadas por el Ministerio de Minas y Energía⁴.

– Efecto sobre la riqueza de la Nación

“Cualquier galón de combustible que son se consuma en Colombia puede ser vendido en el exterior. Fijar un precio interno menor al precio internacional por lo tanto afectaría los ingresos que la Nación recibe a través del valor de las regalías, su participación en Ecopetrol y los impuestos a Ecopetrol. De igual manera, reconocer menos recursos de los que en realidad cuesta producir y mantener la infraestructura de hidrocarburos en Colombia puede tener efectos nefastos para la inversión de Ecopetrol y en los niveles de producción, con efectos certeros en los ingresos de la Nación”.

Intentar garantizarle estos costos a Ecopetrol para no sacrificar la inversión y producción a largo plazo, pero introducir lo que sería equivalente a un subsidio al consumo de los combustibles sería muy costos para el contribuyente colombiana.

– Efecto sobre la competitividad

Los precios internos crean los incentivos para la realización de inversiones en el sec-

tor de combustibles líquidos. Cuando los precios internos se fijan de acuerdo a los costos de oportunidad asociados a los precios internacionales, el país está ofreciendo a inversionistas nacionales y extranjeros las mismas condiciones a las que ellos podrían acceder en otras latitudes. Por lo tanto, cualquier brecha entre los precios internos y los precios internacionales constituye un factor negativo en el atractivo de Colombia como destino de inversiones y acceso a tecnologías modernas (a las que de otra forma sería imposible acceder), con consecuencias obvias no solamente en materia de exploración y producción sino también en el empleo y el crecimiento económico. En el mediano plazo veríamos la salida de algunos agentes que están operando actualmente en Colombia.

Efectos sobre la producción y funcionamiento de la economía

En particular, la metodología del costo de oportunidad para determinar los precios de los combustibles derivados ha permitido concretar el Proyecto de Hidrotratamiento en la Refinería de Barrancabermeja⁵, e iniciar la modernización de esa Refinería⁶, y la modernización y expansión de la Refinería de Cartagena. Estos proyectos son esenciales para garantizar que a partir del año 2013 el país cuente con un suministro nacional de combustibles, cumpliendo los más altos estándares ambientales nacionales e internacionales⁷ y mejorando la condición de vida de las generaciones futuras de nuestro país.

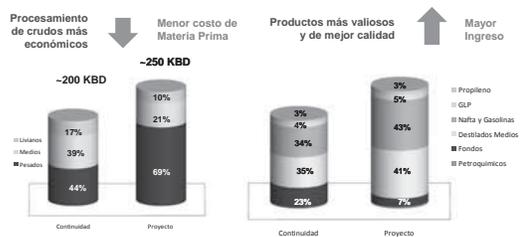
La Modernización de la Refinería de Barrancabermeja permitirá aumentar la carga de crudo pesado y producir más destilados medios y gasolinas de mejor calidad.

⁵ Este proyecto consiste en el montaje de plantas de tratamiento con Hidrógeno que permitirán extraer el azufre contenido en el diésel y la gasolina, obteniendo mayor cantidad de azufre para la venta y combustibles con bajo contenido del mismo. Entró en funcionamiento en septiembre de 2010 y su ejecución requirió una inversión superior a los US\$1.000 millones.

⁶ Este proyecto contempla inversiones por US\$3.386 millones y tiene por objeto obtener combustibles de alta de calidad a partir de la refinación de crudos pesados. Su entrada en funcionamiento se proyecta para el año 2016.

⁷ De acuerdo con la Ley 1205 de 2008 en Bogotá, Medellín y la Zona Metropolitana del Valle del Aburrá y en los Sistemas de Transporte Masivo de Cali, Pereira, Bucaramanga y Barranquilla están siendo abastecidos con diésel de 50 ppm de azufre. Todo el país será abastecido con diésel de 50 ppm a partir del año 2013. Adicionalmente la Resolución 1180 de los Ministerios de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, y de Minas y Energía, del 21 de junio de 2006, establece que las gasolinas motor deben tener un contenido de azufre máximo de 300 ppm a partir del 1° de enero de 2011.

⁴ Tomado de Concepto Ministerio de Minas y Energía sobre el Proyecto de ley número 172 de 2011 Senado, “por la cual se modifican las disposiciones relacionadas con el precio de la gasolina motor, el ACPM y el GLP y se dictan otras disposiciones”.



Fuente Ecopetrol S. A.

Asimismo, con la modernización y expansión de la Refinería de Cartagena se va a incrementar la capacidad de 80.000 a 165.000 barriles por día, aumentando la conversión a productos valiosos del 74% al 95% y obteniendo combustibles con las más altas especificaciones de calidad internacionales a partir del procesamiento de crudos pesados. Este proyecto involucra inversiones por US\$3.891 millones y entrará en funcionamiento en junio de 2013.

El proyecto de ley de los honorables Senadores Alexandra Moreno Piraquive, Guillermo García Realpe y Luis Fernando Velasco Chaves no contempla recursos para estos proyectos clave en la industria nacional tanto desde un punto de vista de eficiencia económica por la mejor utilización del crudo producido en Colombia como desde una perspectiva ambiental. Sin estos recursos para seguir invirtiendo en el constante mejoramiento de los combustibles, difícilmente se podrían mantener los grandes avances que se han hecho en los últimos años.

– Efectos sobre la promoción de combustibles alternativos

Igualmente, el reconocimiento del costo de oportunidad de los combustibles derivados y el desmonte de los subsidios aplicados a estos combustibles, ha permitido la entrada de otros sustitutos como el gas natural vehicular y los biocombustibles, cuyo desarrollo estaría en riesgo con una política en un sentido diferente. De esta forma, el país cuenta con otro combustible como el gas natural vehicular, el cual ha presentado una gran dinámica nacional al contar con más de 350.000 vehículos convertidos y con 634 estaciones de servicio que lo distribuyen.

En materia de biocombustibles, las Leyes 693 de 2001 (sobre uso de alcoholes carburantes en Colombia) y 939 de 2004 (sobre producción y comercialización de biocombustibles para uso en motores diésel), y el documento CONPES 3510 del 31 de marzo de 2008, definieron los lineamientos de política del Gobierno Nacional que para el programa nacional de biocombustibles, con mezclas obligatorias de alcohol carburante (etanol) con las gasolinas

motor, en una proporción de 8%, y con mezclas obligatorias de biodiésel (proveniente de la palma africana) con diésel fósil, que varían entre el 7 y el 10% según la región geográfica.

“En general se puede afirmar que el mercado de distribución de combustibles, gracias a las políticas de precios adelantadas ha pasado de ser un mercado en el cual se distribuía excesivamente gasolina y diésel a ser un mercado de energéticos, en los cuales hoy el gas natural vehicular, el alcohol carburante, el biodiésel y las mezclas de los mismos con los combustibles de origen fósil, tienen una participación importante, diversificando la canasta energética del país y con beneficios evidentes en materia ambiental y especialmente en desarrollo rural. Todos estos avances se verían en serias dificultades con el proyecto de ley de los honorables Senadores”.

– Efectos sobre el almacenamiento estratégico y transporte de combustibles

El proyecto de ley de los honorables Senadores Alexandra Moreno Piraquive, Guillermo García Realpe y Luis Fernando Velasco Chaves desconoce la responsabilidad del Gobierno Nacional de garantizar el abastecimiento y la confiabilidad de la infraestructura en la cadena de transporte y distribución de combustibles líquidos porque no contempla recurso alguno para su mantenimiento y expansión.

Vale la pena destacar que las condiciones climáticas y desastres naturales generan alto riesgo para la infraestructura existente actualmente y en materia de logística, se han valorado inversiones entre US\$600 y US\$800 millones requeridas en los próximos años para fortalecer la capacidad de transporte de combustibles en la red de poliductos, y para ampliar la capacidad de almacenamiento de estos. Estas inversiones permitirán asegurar la continuidad y confiabilidad en el suministro de los combustibles derivados, abasteciendo la demanda nacional bien sea desde las principales refinerías del país, o desde los puertos con facilidades de importación.

Ecopetrol S. A., actualmente cuenta con una red de poliductos de más de 3.000 km, por medio de la cual, se transportan combustibles líquidos, suministrados desde las refinerías de Barrancabermeja y Cartagena cumpliendo con los criterios de calidad, eficiencia operativa, económica y oportunidad en la prestación del servicio. El mantenimiento del sistema de poliductos en operación permanente resulta esencial para asegurar una adecuada distribución de combustibles a nivel nacional, en condiciones adecuadas de costo de transporte de estos

productos, reduciendo en forma importante los riesgos por el desarrollo de esta actividad mediante transporte terrestre.

Resulta importante mencionar que Ecopetrol S. A., cuenta con sistemas de operación remota, mediante el empleo de tecnología y software altamente especializado, inversiones que contribuyen a garantizar una operación confiable de los sistemas. Dentro de los principales proyectos a desarrollar se encuentra el Poliducto Mansilla Tocancipá y todos los proyectos que permiten garantizar la sostenibilidad de la red actual de poliductos.

Además según los argumentos expuestos por el Ministerio de Minas y Energía el Proyecto de ley número 172 de 2011, *por la cual se modifican las disposiciones relacionadas con el precio de la gasolina motor, el ACPM y el GLP y se dictan otras disposiciones*, tiene efectos negativos de largo plazo sobre el sector de combustibles líquidos derivados del petróleo que pondrían en riesgo el abastecimiento de gasolina y ACPM. En particular, queremos hacer énfasis sobre las consecuencias de una política inadecuada que genera incentivos contraproducentes y niega los recursos necesarios para el adecuado funcionamiento de nuestras refinerías⁸.

Ecopetrol S. A., cumple con los más altos estándares internacionales de gestión y resultados. La ley debe generar las condiciones regulatorias propicias para que dicha empresa tenga la capacidad técnica y económica para el mejor aprovechamiento y desarrollo de los recursos de la Nación.

Adicionalmente a los argumentos expuestos por el Ministerio de Minas y Energía se suman las siguientes:

1. Compromete el normal abastecimiento de combustibles de calidad y el cumplimiento de la normatividad ambiental vigente

Ante el incremento en la demanda de combustibles, el deterioro normal de la infraestructura de Ecopetrol S. A., y los imprevistos causados por fenómenos naturales, el país requiere una estructura de precios a los combustibles sostenible y equilibrada. Así mismo, la modificación del ingreso al productor de acuerdo con el mencionado proyecto de ley disminuiría significativamente la capacidad de Ecopetrol S. A., para realizar las inversiones de ampliación de las refinerías.

⁸ Tomado documento Ministerio de Minas y Energía Alcanza al concepto sobre Ley 172 de 2011 Senado, “por la cual se modifican las disposiciones relacionadas con el precio de la gasolina motor, el ACPM y el GLP y se dictan otras disposiciones”.

Además, las normas ambientales actuales imponen un límite a las emisiones de material particulado y niveles de azufre, por ejemplo, a partir de enero de 2013 todo el diesel que se distribuya en el país debe contener menos de 50ppm. Un aire menos contaminado que disminuye las enfermedades respiratorias de los colombianos implica un costo más alto de los combustibles, ya sea porque es necesario importar productos con menor contenido de azufre o debido a la modernización con la mejor tecnología y los más avanzados procedimientos en las refinerías.

2. Castiga las políticas sociales y los sectores más vulnerables de la población por la disminución de las transferencias de dividendos e impuestos de Ecopetrol S. A.

Durante el año 2011 Ecopetrol S. A., generó 19 billones de pesos a la Nación, recursos que apoyan directamente el financiamiento del Plan Nacional de Desarrollo. Por lo tanto, un cambio en el ingreso al productor socava las rentas que recibe el Presupuesto General de la Nación y significa menores recursos de inversión en salud, defensa, educación y otros programas.

Por último es importante mencionar que si bien se requiere efectuar un mecanismo que permita disminuir el alto costo de los combustibles en el país, se da ponencia negativa a esta iniciativa legislativa puesto que el Gobierno Nacional, tal y como lo expone en el Concepto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público en el cual cita lo siguiente “actualmente el Gobierno Nacional está analizando la posibilidad de modificar algunos de los impuestos que existen sobre los combustibles”⁹... “dicha modificación sería incluida en la reforma tributaria que se presentará al Congreso de la República”. Adicionalmente al oficio del Ministerio de Minas y Energía el cual cita lo siguiente “Finalmente, dada la importancia de este tema para los colombianos, *el Gobierno Nacional se compromete a tramitar en la próxima legislatura en el Proyecto de la Reforma Tributaria la reducción de la carga impositiva de los combustibles para lograr una disminución en el precio final de estos derivados*”¹⁰.

⁹ Tomado de Concepto Ministerio de Hacienda y Crédito Público sobre el Proyecto de ley número 172 de 2011 Senado, “por la cual se modifican las disposiciones relacionadas con el precio de la gasolina motor, el ACPM y el GLP y se dictan otras disposiciones”.

¹⁰ Tomado documento Ministerio de Minas y Energía Alcanza al concepto sobre Ley 172 de 2011 Senado, “por la cual se modifican las disposiciones relacionadas con el precio de la gasolina motor, el ACPM y el GLP y se dictan otras disposiciones”.

Proposición

Con fundamento en las razones expuestas, me permito rendir **ponencia negativa** y en consecuencia solicitarle a la Comisión Quinta del honorable Senado de la República, **archivar el Proyecto de ley número 172 de 2011, por la cual se modifican las disposiciones relacionadas con el precio de la gasolina motor, el ACPM y el GLP y se dictan otras disposiciones.**

De los Honorables miembros,

MANUEL GUILLERMO MORA JARAMILLO
Senador de la República
Ponente Coordinador

JOSE DAVID NAME CARDOZO
Senador de la República
Ponente

LUIS EMILIO SIERRA GRAJALES
Senador de la República
Ponente

JAIME ENRIQUE DURÁN BARRERA
Senador de la República
Ponente

INFORMES DE CONCILIACIÓN

INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 152 DE 2011 SENADO, 178 DE 2011 CÁMARA ACTA DE LAS COMISIONES ACCIDENTALES DE MEDIACIÓN INTEGRADAS POR LA CÁMARA DE REPRESENTANTES Y EL SENADO DE LA REPÚBLICA PARA CONCILIAR LAS DISCREPANCIAS QUE SURGIERON RESPECTO DEL ARTICULADO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 152 DE 2011 SENADO, 178 DE 2011 CÁMARA

por medio de la cual se permite a los consumidores financieros el pago anticipado en las operaciones de crédito y se dictan otras disposiciones.

En cumplimiento con la labor encomendada y de acuerdo con los mandatos contenidos en el artículo 161 de la Constitución Política modificado por el artículo 9º del Acto Legislativo número 01 de 2003 y del artículo 186 de la Ley 5ª de 1992, Reglamento Interno del Congreso, y luego de las reuniones celebradas para verificar la existencia de los artículos aprobados de manera distinta en una y otra Cámara, incluyendo las disposiciones nuevas, respetuosamente sometemos a consideración de las Plenarias de cada Corporación el texto adjunto que hemos preparado, para que sea finalmente adoptado por cada una de ellas, previas las razones que a continuación permitimos expresar:

Los suscritos conciliadores del Senado de la República y de la Cámara de Representantes hemos decidido **acoger el texto aprobado en el Senado de la República** de los siguientes artículos así:

Artículo 1º: Frente a este artículo la Comisión ha decidido acoger *el texto aprobado por el Senado de la República, eliminando el párrafo 2º, introducido en el segundo debate de su trámite en el Senado de la República*, sobre el inciso eliminado existieron serias discrepancias que dieron origen para proponer su eliminación, en concordancia con la jurisprudencia emanada de la Corte Constitucional Sentencias C-702 de 1999 y C-1488 de 2000, mediante las cuales el máximo ente de control constitucional al momento de establecer los alcances y facultades de las Comisiones de Conciliación expresó con claridad que: *“la competencia de la Comisión Accidental, es de conciliación entre textos divergentes, lo que la faculta para introducir modificaciones a los textos discordantes y crear, si es del caso, textos nuevos, si con ello se logra superar la divergencia”*.

Artículo 2º. *Se acoge el texto aprobado por el Senado de la República.*

Artículo 3º. *Se acoge el texto aprobado por el Senado de la República.*

Artículo 4º. *Se acoge el texto aprobado por el Senado de la República y se hace una aclaración sobre el decreto al cual refiere el artículo respecto a los depósitos electrónicos; el cual quedará así:*

Artículo 4º. *Modifíquese el numeral 4 del artículo 126 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, (Decreto 663 de 1993) el cual quedará así:*

4º. Inembargabilidad. *Las sumas depositadas en depósitos electrónicos a los que se refiere el artículo 2.1.15.1.1. del Decreto 2555 de 2010 o en la sección de ahorros no serán*

embargables hasta la cantidad que se determine de conformidad con lo ordenado en el artículo 29 del Decreto 2349 de 1965.

Artículo 5°. *Se acoge el texto aprobado por el Senado de la República.*

Artículo 6°. *Se acoge el texto aprobado por el Senado de la República.*

Antonio Guerra De La Espriella, Germán Hoyos Giraldo, Camilo Sánchez Ortega, Senadores de la República; David Barguil Asís, León Darío Ramírez, Fabio Amín, Representantes a la Cámara.

CONTENIDO

Gaceta número 348 - Martes, 12 de junio de 2012	
SENADO DE LA REPÚBLICA	
PONENCIAS	
Informe de ponencia negativa para primer debate en el Senado de la República al Proyecto de ley número 172 de 2011 Senado, por la cual se modifican las disposiciones relacionadas con el precio de la gasolina motor, el ACPM y el GLP y se dictan otras disposiciones.	Págs. 1
INFORMES DE CONCILIACIÓN	
Informe de conciliación al Proyecto de ley número 152 de 2011 Senado, 178 de 2011 Cámara, acta de las Comisiones Accidentales de Mediación integradas por la Cámara de Representantes y el Senado de la República para conciliar las discrepancias que surgieron respecto del articulado al Proyecto de ley número 152 de 2011 Senado, 178 de 2011 Cámara, por medio de la cual se permite a los consumidores financieros el pago anticipado en las operaciones de crédito y se dictan otras disposiciones.	7