



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° 768

Bogotá, D. C., martes, 6 de noviembre de 2012

EDICIÓN DE 16 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
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

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 244 DE 2012 SENADO

*por medio de la cual se prohíbe el uso
de animales en circos itinerantes.*

Bogotá, D. C., octubre 31 de 2012

Doctora

NORA MARÍA GARCÍA BURGOS

Presidente Comisión Quinta

Constitucional Permanente

Apreciada señora Presidente:

Con el fin de dar cumplimiento de la Ley 5ª de 1992 y agradeciendo la designación que se me hizo como ponente, me permito rendir informe de ponencia para tercer debate al **Proyecto de ley número 244 de 2012 Senado**, por medio de la cual se prohíbe el uso de animales en circos itinerantes.

TRÁMITE LEGISLATIVO

Esta iniciativa fue presentada por el honorable Representante Augusto Posada, como autor, y por los Representantes *Hugo Velásquez, Juan Valdés, Jimmy Sierra, Carlos Jiménez, Alfonso Prada, Hernando Hernández, Hernando Padaui, Germán Navas, Óscar Henao, Luis Alfredo Velasco, Guillermo Rivera, Juan Diego Gómez, Jorge Rozo, Sandra Villadiego y Carlos Eduardo León*, en calidad de coautores, que aparecen acompañados de otras firmas ilegibles.

El Proyecto de ley 052 de 2011, en su versión original se publicó en la *Gaceta del Congreso* número 597 del 12 de agosto de 2011, y el informe de ponencia para primer debate fue publicado en la Gaceta número 762 del 10 de octubre del 2011.

En el Acta número 10, correspondiente a la sesión realizada del 9 de noviembre de 2011, Legislatura 2011-2012, se constata que dicho proyecto

de ley fue votado en primer debate por la totalidad de los honorables Representantes que integran la Comisión Quinta Constitucional Permanente. Según consta en el Acta de Sesión Plenaria número 126, de 22 de mayo de 2012, el proyecto de ley citado fue aprobado en Segundo Debate por unanimidad.

ESTRUCTURA DEL PROYECTO

El proyecto de ley aprobado en primer y segundo debate en la honorable Cámara de Representantes consta de 7 artículos, que comprenden los siguientes temas:

Prohíbe el uso de animales en espectáculos de circos itinerantes, limita la potestad de las autoridades nacionales y locales para expedir licencias de funcionamiento a los circos itinerantes que usen animales, otorga un término de un año a los circos itinerantes para que adecuen sus espectáculos, establece que se aplicará la normatividad y protocolos existentes relacionados con el decomiso de animales y su manejo, y determina las entidades encargadas de la aplicación, cumplimiento y difusión de la ley; y, finalmente, establece la entrada en vigencia de la ley.

COMENTARIOS DE LOS PONENTES

El presente proyecto de ley tiene por objeto prohibir totalmente el uso de animales en espectáculos de circos itinerantes.

La prohibición del uso de animales en circos itinerantes ha tomado en las últimas décadas especial importancia en todo el mundo, pues ha despertado gran interés por referirse a la protección de los recursos naturales, tales como son los animales por ser seres sintientes, que ameritan la protección estatal, cuya protección viene siendo establecida en legislaciones de diferentes países en el mundo.

La ADI (*Animal Defenders International*) realizó un estudio científico¹ acerca de los efectos de la vida circense en los animales domésticos y salvajes a nivel mundial, concluyendo que estos animales sufren como consecuencia de la vida en los circos, porque:

- Ha sido demostrado que el transporte es causante de signos indicadores de estrés, un aumento de la temperatura corporal, baja inmunidad contra las enfermedades, cambios en los niveles hormonales que pueden afectar embarazos, pérdida de peso, y aumento de los casos de agresión y de comportamientos estereotípicos.

- Las prácticas inadecuadas en el cuidado de los animales y las limitaciones de espacio hacen imposible que ellos puedan expresar su comportamiento normal. Esto conduce un aumento en la agresión hacia otros animales siendo más susceptibles a contraer fácilmente enfermedades.

- El aislamiento o separación de los compañeros conduce a cambios complejos de comportamiento llevándolos incluso a un notorio interés de disminución en sus alrededores, un aumento en la vocalización y niveles más altos de estrés fisiológicos.

- Cuando las especies diferentes son mezcladas u obligadas a vivir en proximidad cercana, exhiben una variedad de comportamientos evasivos y otros de estrés fisiológico.

- Dentro del circo, el espacio para vivir está necesariamente limitado a la parte trasera del camión o remolque, generalmente los animales deben compartir sus camiones con el equipo y objetos del circo.

Argumentos sociales

La salud y seguridad pública requieren una prohibición de animales en los circos. El circo temporal itinerante con uso de animales y la proximidad al público de estos, a menudo peligrosos, preocupan ya que dichos establecimientos no pueden ser completamente seguros.

A nivel mundial, todos estos circos itinerantes con animales son un peligro para la salud y seguridad pública, para sus empleados, algunos de ellos asesinados y mutilados por los animales, inclusive tigres, leones, elefantes han escapado de sus jaulas resultando muertas o lesionadas algunas personas.

La regulación no evita ni el maltrato a los animales ni la grave situación de confinamiento; en cambio, es un impacto fiscal por la logística que trae movilizar a las autoridades ambientales, policivas y de control.

En Colombia, el 16 de abril de 2009, escaparon dos leones del Circo Gigante Americano en el centro de la ciudad de Calarcá (Quindío); una de las leonas entró a una vivienda y puso en riesgo a una familia con niños que se encontraba adentro. La Policía duro más de 3 horas en capturar a estos animales.

Pertinencia social

La preocupación social por el uso de animales en espectáculos de circos es primordial, entre muchas organizaciones locales de protección animal en Colombia, porque el maltrato, aislamiento y hacinamiento a que están sometidos en ese ambiente que los separa de su hábitat natural son los fundamentos que sustentan nuestra iniciativa para la aprobación de esta ley, la cual traerá beneficios al Estado y a la sociedad en general.

Específicamente, el proyecto de ley no pretende vetar el funcionamiento de espectáculos circenses, sino únicamente una de sus categorías: los circos con animales, es decir, “sí a los circos, pero sin animales”. Así, los derechos fundamentales al trabajo, de que trata el artículo 1° y 25 de la Constitución Política no se vulnerarán como tampoco la libre escogencia de profesión u oficio consagrado en el artículo 26 ibídem, puesto que los artistas circenses podrían seguir ejerciendo su actividad, con la única limitante que en el ejercicio de esta industria no se podrán utilizar animales, incentivando la propagación y difusión de espectáculos circenses en los cuales el talento humano y la creatividad artística sean el centro del espectáculo. La experiencia ha demostrado que ha sido un sector que sobrevive y florece sin el abuso y el sufrimiento de los animales, sin afectar asuntos de salud pública y seguridad ciudadana.

En adición, al retirar la exhibición de animales en espectáculos circenses, estos podrán ser beneficiarios de lo contemplado en la Ley 1493 de 2011², la cual busca:

“reconocer, formalizar, fomentar y regular la industria del espectáculo público de las artes escénicas; así como democratizar la producción e innovación local, diversificar la oferta de bienes y servicios, ampliar su acceso a una mayor población, aumentar la competitividad y la generación de flujos económicos, la creación de estímulos tributarios y formas alternativas de financiación; así como garantizar las diversas manifestaciones de las artes escénicas que por sí mismas no son sostenibles pero que son fundamentales para la construcción de la base social y los procesos de identidad cultural del país.”

Es importante considerar que el párrafo 1° del artículo 3° enuncia que para efectos de esta ley, los circos con animales no son considerados como un espectáculo público de las artes escénicas, esto quiere decir que los circos con animales no recibirán los beneficios de esta ley.

El proyecto de ley, en consideración, tiende a incrementar el empleo porque los empresarios de los circos deben hacer uso del talento humano, erradicando el sufrimiento animal y se alivia al Estado de la carga económica para resolver asuntos de seguridad pública y aspectos del bienestar animal.

¹ Revista ADI (*Animal Defenders International*) Apartado Postal 359888. Bogotá Colombia. E-mail: info@ad-international.org.

² http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley/2011/ley_1493_2011.html

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

En Colombia, el marco jurídico general de protección animal está conformado por las siguientes fuentes de derecho:

1. Constitucionales

Constitución Política de 1991: artículo 8° (obligación de proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación), 11 (inviolabilidad del derecho a la vida), artículos 79 (derecho a un ambiente sano y participación en las decisiones ambientales), 80 (planificación del manejo y aprovechamiento de los recursos naturales), 82 (deber de proteger los recursos culturales y naturales del país), y con el numeral 8 del artículo 95 (pautas generales que rigen la relación entre el ser humano y el ecosistema).

2. Legales

La Ley 5ª de 1972 y el Decreto Reglamentario 497 de 1973, las juntas defensoras de animales, Decreto 1608 de 1978, el Código de Recursos Naturales, la Ley 17 de 1981, por medio de la cual se ratifica la Convención sobre el Comercio Internacional de Especies Amenazadas de Flora y Fauna Silvestre (Cites).

La Ley 84 de 1989, Estatuto Nacional de Protección Animal (Enpa), cuenta con una parte sustancial de protección de los animales donde se enumera una serie de conductas constitutivas de crueldad y maltrato animal. La Ley 599 de 2000, Código Penal, Título XI, capítulo único, delitos tendientes a protección del medio ambiente.

Ley 1333 de 2009, por la cual se establece el procedimiento sancionatorio ambiental y se dictan otras disposiciones³. Esta norma señala en el artículo 5°, las infracciones en materia ambiental las cuales las incluye el artículo 5° del proyecto de ley. Igualmente la normativa del artículo 62 de esta ley queda considerada en el artículo 6° del proyecto de ley.

3. Jurisprudenciales

La presente iniciativa legislativa también encuentra soporte jurídico en pronunciamientos judiciales, que contextualizan el marco constitucional y legal del tema:

1. Sentencia Corte Constitucional

Es así como en Sentencia C-666-10 (Expediente D-7963, M. P. Humberto Antonio Sierra Porto), la Corte se pronunció sobre el particular, en los siguientes términos:

“La inclusión de los animales dentro del concepto de ambiente se hace con base en el papel que estos juegan en el desarrollo de la vida humana. Acentúa la Corte que esta consideración supera el enfoque eminentemente utilitarista –que los considera en cuanto recurso utilizable por los seres humanos–, y se inserta en la visión de los animales como otros seres vivos que comparten el contexto en que se desarrolla la vida humana, siendo determinantes en el concepto de naturaleza

y, por consiguiente, convirtiéndose en destinatarios de la visión empática de los seres humanos por el contexto—o ambiente—en el que desarrolla su existencia. No otra puede ser la norma constitucional que se derive de las diversas y numerosas disposiciones en que la Constitución hace referencia a los elementos que integran el ambiente y que fueron mencionadas anteriormente como parte de la llamada “Constitución ecológica”.

En relación con su protección, la manifestación concreta de esta posición se hace a partir de dos perspectivas: la de fauna protegida en virtud del mantenimiento de la biodiversidad y el equilibrio natural de las especies; y la de fauna a la cual se debe proteger del padecimiento, maltrato y crueldad sin justificación legítima, protección esta última que refleja un contenido de moral política y conciencia de la responsabilidad que deben tener los seres humanos respecto de los otros seres sintientes.”

(...)

“En este sentido resalta la Corte que el concepto protegido como parte del ambiente es la fauna, siendo esta “el conjunto de animales de un país o región”; la protección que se deriva de la Constitución supera la anacrónica visión de los animales como cosas animadas, para reconocer la importancia que estos tienen dentro del entorno en que habitan las personas, no simplemente como fuentes de recursos útiles al hombre, sino en cuanto seres sintientes que forman parte del contexto en que se desarrolla la vida de los principales sujetos del ordenamiento jurídico: los seres humanos”.

En relación con la obligación constitucional que tiene el Constituyente derivado, de legislar y propender por el bienestar y la protección animal, expresó la Corte:

“En otras palabras, el concepto de dignidad de las personas tiene directa y principal relación con el ambiente en que se desarrolla su existencia, y de este hacen parte los animales. De manera que las relaciones entre personas y animales no simplemente están reguladas como un deber de protección a los recursos naturales, sino que resultan concreción y desarrollo de un concepto fundacional del ordenamiento constitucional, por lo que la libertad de configuración que tiene el legislador debe desarrollarse con base en fundamentos de dignidad humana en todas aquellas ocasiones en que decide sobre las relaciones entre seres humanos y animales; así mismo, en su juicio el juez de la constitucionalidad se debe edificar la racionalidad de su decisión sobre argumentos que tomen en cuenta el concepto de dignidad immanente y transversal a este tipo de relaciones.

Es esta la raíz de la protección que la Constitución de 1991 incorpora respecto de los animales.

La consecuencia que se deriva de ello consiste, además de la garantía en el contenido constitucional que el mismo implica, en la restricción a la libertad de configuración del legislador respecto del sistema que prevea la protección de los animales,

³ *Diario Oficial*. Año CXLIV. N. 47417. 21, julio, 2009, pág. 1.

ya sean estos salvajes o domésticos, se encuentren en vía de extinción o no, trátense de especies protegidas o no, ayuden a mantener el equilibrio de ecosistemas o no, provean recursos materiales a la especie humana o no. En efecto, al ser previsto por parte del Constituyente una protección de rango constitucional para el ambiente, se encuentra un fundamento de rango y fuerza constitucional en el sistema de protección que para los animales, que en cuanto fauna están incluidos dentro de dicho concepto; en este sentido, se reitera, debe tomarse en cuenta la existencia de parámetros de obligatorio seguimiento para el legislador, que ya no tendrá plena libertad de opción respecto del tipo, el alcance, la amplitud o la naturaleza de la protección que cree respecto de los animales, sino que, en cuanto poder constituido, se encuentra vinculado por el deber constitucional previsto en los artículos 8°, 79 y 95 numeral 8 y el concepto de dignidad humana (entendida en ese contexto como el fundamento de las relaciones que un ser sintiente-humano tiene con otro ser sintiente-animal) consagrado en el artículo 1° de la Constitución, debiendo establecer un sistema jurídico de protección que garantice la integridad de los animales en cuanto seres sintientes que hacen parte del contexto natural en el que hombres y mujeres desarrollan su vida”.

2. Sentencia Consejo de Estado

Recientemente se dio a conocer una Sentencia del Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Consejero Ponente Enrique Gil Botero, con fecha del 23 de mayo de 2012, donde el Alto Tribunal de lo contencioso administrativo determina, entre otros aspectos, que:

- Los animales, al igual que las personas, tienen una serie de derechos en los cuales se encuentran incluidos el de una muerte digna y sin sufrimiento.

- Existe una grave falla en el Código Civil en el cual se trata a los animales como simples objetos, señalando así que estos tienen un propósito vital en la vida y en su relación directa con el ser humano, hecho por el cual no pueden ser maltratados.

- No es lícito que los torturemos o que su muerte se convierta en un espectáculo.

- Los dueños de los animales, ya sean domésticos o fieros, tienen que velar por un trato digno y respetuoso.

- Existen normas internacionales que protegen a los animales, en las cuales se indica que tienen derechos igual a las personas, hecho por el cual los órganos estatales deben velar por su cuidado y protección.

- “Se debe reconocer el valor de los animales como seres vivos y su capacidad para ser titulares de derechos, sin que se les pueda imputar responsabilidad directa por su comportamiento, sino a través de sus propietarios o quienes ostentan su guarda material.

El pronunciamiento se dio por una demanda instaurada en contra del municipio de Anserma, Caldas, por parte de los familiares de un vaquero que murió a causa de la cornada de una novilla que iba a ser sacrificada en el matadero municipal. Por estos hechos los demandantes señalaban que la responsabilidad de esta muerte era del municipio caldense, puesto que las novillas eran de su propiedad por lo que tenían que responder económicamente por los daños y prejuicios. Sin embargo, la Sala determinó que en este caso la responsabilidad no recaía sobre el animal, sino que, por el contrario, recaía sobre sus propietarios puesto que el vaquero conocía de los riesgos de su actividad.

4. Derecho comparado

En el contexto latinoamericano, varios países han legislado sobre el uso de animales en espectáculos de circos itinerantes, verbigracia en Bolivia en el 2009, se aprobó la prohibición nacional del uso de animales silvestres, exóticos y domésticos en los circos; en Costa Rica y Perú se prohibió a nivel nacional el uso de animales silvestres en los circos; en Paraguay en 2012 se prohibió en todo el territorio el establecimiento de espectáculos circenses que involucren animales silvestres, nativos o exóticos en sus actos. En Brasil existe legislación a nivel local sobre el uso de animales silvestres y domésticos en los circos en ciudades como Río de Janeiro, Sao Paulo, Río Grande do Sul, entre otras. En la Unión Europea, en países como Grecia, Hungría, Suecia, Croacia y Austria existe prohibición nacional del uso de animales silvestres en los circos; en Dinamarca, Polonia, Irlanda, Grecia, Finlandia se prohibieron a nivel nacional el uso de ciertas especies de animales en espectáculos de circos itinerantes.

PLIEGO DE MODIFICACIONES AL PROYECTO DE LEY 052 DE 2011 CÁMARA

Modificaciones en primer debate

Los Ponentes presentaron para primer debate dos modificaciones al texto original:

La primera de ellas hace referencia a los artículos 5° y 6° del proyecto de ley, en relación con la denominación de Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial por la de Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, ya que hubo escisión y reorganización de las funciones que realizaba el mencionado Ministerio en orden al mandato legal de los artículos 11 y 12 de la Ley 1444 de 2011.

La otra modificación propuesta en el artículo 5° consiste en que la facultad reglamentaria dada a la máxima autoridad ambiental también sea utilizada para establecer el procedimiento que debe darse a los animales que se encuentren en circos y que deban ser restituidos a su medio natural o a cualquier otro sitio idóneo para su bienestar.

En el primer debate, realizado en la sesión del 9 de noviembre de 2011, los honorables Representantes, Alfredo Molina Triana y Esmeralda Sarria Villa presentaron una proposición para sustituir el artículo 5°, la cual fue aprobada con el siguiente texto:

“Artículo 5°. La presente ley dará cumplimiento a la normatividad y protocolos nacionales existentes relacionados con el decomiso de animales y su manejo”.

Modificaciones para segundo debate

En el transcurso del debate el honorable Representante Luis Enrique Dussán López, según consta en el Acta número 10, del 9 de noviembre de 2011, sugirió, que para el informe de ponencia en Plenaria, se mejorara la redacción del artículo 1° o se suprimiera, porque el objeto del proyecto de ley no es definir circos itinerantes, es establecer la prohibición del uso de animales en los circos itinerantes, sugerencia que la acogemos para darle fortaleza al objeto del proyecto de ley, en consecuencia, se suprime el artículo 1° que se refiere a la definición de circos itinerantes.

El **artículo 4°**, del texto aprobado en primer debate se modifica de la siguiente manera:

1. La primera palabra espectáculos se sustituye por la palabra empresarios.

2. Con el fin de precisar el inicio del plazo establecido en días, para que los empresarios de circos itinerantes con animales adecuen sus espectáculos a la nueva normatividad, el cual se establecía un término de 365 días, que puede interpretarse como días sin incluir los feriados y de vacancia o días corrientes, se opta por sustituirlo por la expresión un año, así se ajusta a lo prescrito en el artículo 62 de la Ley 4ª de 1913.

3. Se sustituye la palabra aprobación por publicación, así se aclara los momentos de formación y vigencia de la ley, tal como lo precisa la Corte Constitucional en la Sentencia C-492 de 1997, pues es al legislador a quien corresponde decidir el momento en el que la ley ha de empezar a regir y los plazos que se deben aplicar. Con estas aclaraciones recogemos también las observaciones que hiciera el Ministro de Ambiente y Desarrollo Sostenible, mediante oficio 8000-2-139770, del 4 de noviembre de 2011.

Modificaciones para debate en Senado

Según consta en Acta de Sesión Plenaria número 126, del 22 de mayo de 2012

1. El artículo 1° quedaría de la siguiente manera:

Artículo 1°. Prohibición. Se prohíbe el uso de animales de cualquier especie en espectáculos de circos **fijos e** itinerantes, sin importar su denominación, en todo el territorio nacional.

2. Al artículo 3° se le adiciona el siguiente párrafo:

Se aplicará el mismo plazo, estipulado en este artículo, para que los empresarios de circos realicen la entrega de los animales a las entidades de que trata el artículo 5° de la presente ley.

3. Al artículo 5° se le adiciona el siguiente párrafo:

Las entidades de que trata el presente artículo, deberán realizar la respectiva reubicación del hábitat de todo animal que sea entregado a las mismas o decomisado por estas.

De conformidad con lo expuesto y en aplicación de los artículos 174 y 175 de la Ley 5ª de 1992, presentamos la siguiente.

Proposición

Por las razones expuestas, solicitamos a los honorables Senadores de la Comisión Quinta, aprobar primer debate el Informe de Ponencia al **Proyecto de ley número 244 de 2012 Senado**, por medio de la cual se prohíbe el uso de animales en circos itinerantes.

Honorable Senador,

Juan de Jesús Córdoba Suárez,

Ponente.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 244 SENADO, NÚMERO 052 DE 2011 CÁMARA

por medio de la cual se prohíbe el uso de animales en circos itinerantes.

Artículo 1°. Prohibición. Se prohíbe el uso de animales de cualquier especie en espectáculos de circos fijos e itinerantes, sin importar su denominación, en todo el territorio nacional.

Artículo 2°. Expedición de licencias. Las autoridades nacionales y locales no podrán emitir ninguna licencia a los espectáculos de circos itinerantes que usen animales de cualquier especie en sus presentaciones.

Artículo 3°. Adecuación. Los empresarios de circos, tienen un plazo de un año, contado a partir de la publicación de la presente ley, para adecuar sus espectáculos en todo el territorio nacional. Se aplicará el mismo plazo, estipulado en este artículo, para que los empresarios de circos realicen la entrega de los animales a las entidades de que trata el artículo 5° de la presente ley.

Artículo 4°. Cumplimiento de la normatividad. La presente ley dará cumplimiento a la normatividad y protocolos nacionales existentes relacionados con el decomiso de animales y su manejo.

Artículo 5°. Ejecución. Quedan encargados de la aplicación, cumplimiento y difusión de la presente ley: el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, la Policía Nacional, las Corporaciones Autónomas Regionales y Desarrollo Sostenible y los gobiernos departamentales, distritales y municipales. Las entidades de que trata el presente artículo, deberán realizar la respectiva reubicación del hábitat de todo animal que sea entregado a las mismas o decomisado por estas.

Artículo 6°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Del honorable Senador,

Juan de Jesús Córdoba Suárez.

Senador Ponente.

* * *

**INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER
DEBATE AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 006 DE 2011 CÁMARA, 262
DE 2012 SENADO**

por medio de la cual se establece una exoneración tributaria sobre el impuesto de vehículos automotores y se dictan otras disposiciones.

Doctor

RAFAEL OYOLA ORDOSGOITIA

Secretario General

Comisión Tercera Senado

Honorable Senado de la República

Respetado señor Secretario:

De conformidad a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión, me permito rendir ponencia favorable para segundo debate al **Proyecto de ley número 006 de 2011 Cámara y 262 de 2012 Senado**, por medio de la cual se establece una exoneración tributaria sobre impuesto de vehículos automotores y se dictan otras disposiciones.

ANTECEDENTES DEL PROYECTO

El Proyecto de ley número 006 de 2011 Cámara y 262 de 2012 Senado, de autoría del honorable Senador Juan Lozano Ramírez, fue radicado el 21 de julio de la anualidad anterior en la Secretaría General de la Cámara de Representantes y publicado en la *Gaceta del Congreso* número 530 de 2011. Como ponente para primer debate fue elegido el honorable Representante Felipe Fabián Orozco Vivas (q.e.p.d.) y puesto a consideración para su primer debate en la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes el pasado 21 de noviembre de 2011, publicado en la *Gaceta del Congreso* números 895 y 919 de 2011, en esa instancia el proyecto de ley fue aprobado.

Así mismo, el pasado 23 de abril del año en curso, el proyecto de ley fue radicado ante la Comisión Tercera de Cámara de Representantes para ser debatido en su segundo debate ante la Plenaria de la honorable Cámara de Representantes. El mismo fue debatido y aprobado el 20 de junio de 2012, (Acta Sesión Plenaria número 133).

Una vez el mismo fue aprobado en la Plenaria de Cámara de Representantes, fui designada ponente para presentar ponencia al presente proyecto de ley ante la Comisión Tercera del Senado, con el fin de que el proyecto siga su curso legal, darle cumplimiento a lo establecido en el artículo 174 de la Ley 5ª de 1992.

Por lo anterior presentamos ponencia favorable al proyecto de acuerdo a lo siguiente:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Objeto

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

En igual sentido se incentiva a que los propietarios de los automotores particulares, de una manera voluntaria accedan a chatarrar¹ sus vehículos, al exceptuar por vía legislativa la exigencia de la presentación del certificado de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, así como también el requisito de que el vehículo llegue por sus propios medios a la entidad desintegradora. Por lo tanto, cuando el propietario considere que su vehículo ha cumplido el término de vida útil y deba desintegrarlo, podrá ingresar al proceso de chatarrar sin incurrir en costos adicionales.

De igual forma, el proyecto de ley coadyuva el propósito de preservar el medio ambiente colombiano, pues su objeto principal radica en poder extraer un gran número de vehículos obsoletos e inservibles, al incentivar la desintegración de aquellos automotores de servicio particular que han completado su ciclo de vida útil por medio de la condonación por el término de 2 años del impuesto de vehículos automotores adeudado por los contribuyentes del mismo, con el fin de cumplir con los requisitos que permitan llevar a cabalidad el proceso de desintegración física total y cancelación de la matrícula.

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

II. Fundamento del Proyecto de ley

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

Hoy en día, para acceder al proceso de desintegración a través de una empresa chatarrera uno de los requisitos es que el automotor entre por sus propios medios a la misma, medida que en muchos casos resulta exagerada, pues además de ser

¹ **chatarrar.** 1. tr. Reducir a **chatarra** (l conjunto de trozos de metal de desecho). *Diccionario de la Lengua Española -RAE-, Vigésima Segunda edición.* (web. <http://lema.rae.es/drae/?val=chatarrar>).

un obstáculo, se convierte en una alta carga económica injustificada a la cual se somete al propietario del automotor, pues no tiene sentido que el vehículo que se someterá a un proceso de desintegración llegue por sus propios medios.

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

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

Aparte de ayudar al medio ambiente, a la movilidad y al propietario del vehículo, incentiva la economía generando la creación de industria y empleo a muchas persona que actualmente se dedican al manejo legal de la chatarra en Colombia.

En el 2011, “según el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), había en el país 7 millones 398 mil 428 vehículos. De estos, 2 millones 628 mil 298 tienen menos de cinco años de uso; un millón 337 mil 386, entre 5 y 10 años; 954.846 tienen entre 11 y 15 años de uso; 867.083, entre 16 y 20 años de uso; y 1 millón 610 mil 815 automotores, tienen más de 20 años en las calles.

Esto significa, que casi el 50 por ciento de los vehículos, según ese registro tiene más de (...) años de servicio y un poco menos del 25 por ciento del parque automotor está viviendo ‘horas extras’, si se tiene en cuenta que en países como México y Estados Unidos el promedio de vida útil de un auto está entre los 10 y 15 años.”²

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

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

Si se comparan con las del RUNT, las diferencias son abismales con Fasecolda. Hay casi 2 millones 300 mil vehículos de diferencia. Y lo único que explicaría a carta cabal es la elusión del 18 por ciento que denuncian las aseguradoras, pues se tendría que casi un millón 380 mil motos no

tienen SOAT, y más de 700 mil autos, camperos y camionetas andan sin el SOAT, o al menos sin un seguro legal.”³

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

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

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

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

III. Definición

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

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

IV. Marco Constitucional

Dentro del marco constitucional que se tiene en cuenta para el presente proyecto de ley, la protección al ambiente se enmarca en un lugar vital, debido a que por medio del proceso de desintegración física de vehículos se previenen y manejan las partes de los automotores que ya han cumplido su vida útil.

Esta protección resulta importante en nuestra Constitución, más aún, cuando la misma ha sido determinada desde su creación como la Constitu-

² Ver (ONLINE): http://www.motor.com.co/vehiculos-motor/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-10044404.html.

³ http://www.motor.com.co/vehiculos-motor/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-10044404.html

ción ecológica, donde el ambiente adquiere el carácter de derecho colectivo y protege los intereses generales.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

dentro de los fines del Estado y como un reconocimiento al deber de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos”.

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

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

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

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

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

Igualmente se defiende el derecho de propiedad, en la medida que se genera la posibilidad de que la persona pueda disponer de su vehículo cuando considere que ya no tiene más vida útil y crea que puede iniciar un proceso de este tipo. Este proceso por parte del dueño del vehículo deber ser un proceso voluntario sin coacciones por parte de la ley.

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

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

“La propiedad implica obligaciones, para el Estado en cuanto a éste le corresponde hacer prevalecer el interés público y social, sin desconocer los intereses subjetivos involucrados en la decisión. Y respecto de los particulares, habida cuenta que todo aquel que se encuentre en relación jurídica con los bienes debe propender porque éstos realicen fines de interés general.”

V. Desarrollo Legal de la desintegración

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

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

De acuerdo a lo anterior, el Ministerio de Transporte ha reglamentado la política general de desintegración vehicular, desconcentrando las funciones para regular la materia en los municipios y distritos con el fin de agilizar la política chatarrar.

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

*Para este fin se expidió la Resolución 10500 del 9 de diciembre de 2003 donde se regula el ingreso de vehículos al servicio público de transporte terrestre automotor de carga, expidiéndose posteriormente el Decreto 1347 del 2 de mayo de 2005. Del mismo modo el CONPES 3489 de 2007 establece como principio de política favorecer la optimización, modernización y actualización tecnológica del parque automotor dentro del contexto socioeconómico y físico del país con el fin de brindar la seguridad en el transporte y la atención efectiva de la demanda.”*⁴

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

1. Diseñar un procedimiento eficiente y transparente para la desintegración física de los vehículos de carga.

2. Contribuir al equilibrio entre la Oferta vehicular y la Demanda de transporte de carga terrestre.

3. Contribuir en la modernización del parque automotor de carga.

4. Contribuir al mejoramiento del medio ambiente.

En el marco de estas políticas se diferencia la Desintegración con fines de reconocimiento económico y la desintegración con fines de reposición, ambos procedimientos adelantados directamente por el Ministerio de Transporte.

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

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

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

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

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

Uno de los grandes retos y problemas que ha enfrentado el proceso de desintegración es la inconformidad de los usuarios dado que tratándose de vehículos particulares, sus propietarios no reciben valor alguno por las piezas extraídas, y por el contrario deben asumir costos para colocarlos en estado de funcionamiento en los excepcionales casos en los que las entidades desintegradoras acceden a chatarrar.

Por ello, la condonación de la deuda al impuesto vehicular (para los vehículos particulares) y los demás beneficios contemplados en el proyecto

⁴ Boletín cámara de Grandes Usuarios de Servicios Logísticos. Informe de reposición, desintegración física y total de vehículos de transporte público de carga por carretera. ANDI. número 03-23 del 19 de marzo al 25 de marzo de 2011.

de ley, no son otra cosa que incentivos para que el usuario contribuyente de este impuesto, pueda desintegrar su vehículo una vez considere que este cumplió su ciclo de utilidad.

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

VI. Impacto Ambiental

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

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

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

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

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

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

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

6.1. Clases de Residuos originados del vehículo:

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

- Residuos Ferrosos
- Plásticos
- Aluminio
- Cableado

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

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

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

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

“DE LA INCINERACIÓN Y LA PIRÓLISIS

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

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

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

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

Al igual que en la incineración, los productos que realmente se forman dependen, entre otras cosas, de la temperatura a la que se realice el proceso de pirólisis, la cantidad de tiempo que los residuos estén expuestos a esas temperaturas y la

composición del residuo mismo, que en la práctica es una mezcla de diferentes materiales que varían según el momento. En el caso de la pirólisis rápida existen muchos datos sobre los productos producidos.

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

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

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

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

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

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

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

6.2. Proceso de Desintegración en el Mundo

1. América Latina

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

2. Europa

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

El último titular de un vehículo al final de su Vida Útil, puede disponer de él de forma gratuita (“libre de recuperación”). Los desmanteladores de vehículos deben obtener permisos para manejar valores límite de emisión.”⁵.

3. Japón

Bajo la Ley de Reciclaje de Vehículos al final de su vida útil del 2002, que se basa en el principio de “responsabilidad compartida”, los consumidores en Japón pagan una tasa cuando compran un auto nuevo o, para los vehículos vendidos antes de la aplicación de la ley, en el momento de la inspección periódica obligatoria. La cuota es administrada por un tercero llamado Centro de Promoción Japonés de Reciclaje de automóviles. Un sistema de manifiestos electrónicos se utiliza para ayudar a garantizar que estén debidamente reciclados vehículos al final de su vida útil.⁶

4. Estados Unidos

El usualmente preferido término usado para prácticas relacionadas es administración de productos (*productewardship*) la cual se refiere a todas las partes involucradas en el ciclo de vida del producto (i.e., productores, manufactureros, minoristas, usuarios y trituradores) para compartir responsabilidad por la reducción de los impactos de los productos en el ambiente. Se enfoca principalmente en programas de administración de productos relacionados a vehículos a nivel nacional en U.S. que han tenido medidas voluntarias para hacer frente a contaminantes de particular interés o para promover objetivos o metas de reciclaje específicos.⁷

VII. Impacto Fiscal

Dando cumplimiento al artículo 7º de la Ley 819 de 2003, el autor del proyecto el Senador Juan Lozano Ramírez, solicitó al Ministerio de Hacienda y Crédito Público que emitiera concepto res-

⁵ CADENA OSORIO Luis Alfonso. Tesis: Metodologías para el aprovechamiento y disposición ambiental de los vehículos al final de su vida útil para la ciudad de Bogotá. Fundación Universidad América. Facultad de educación permanente y avanzada. Especialización en gestión Ambiental. Bogotá D. C., 2011. Pág. 17-18.

⁶ CADENA OSORIO Luis Alfonso. Tesis: Metodologías para el aprovechamiento y disposición ambiental de los vehículos al final de su vida útil para la ciudad de Bogotá. Fundación Universidad América. Facultad de educación permanente y avanzada. Especialización en gestión Ambiental. Bogotá D. C., 2011. Pág. 17-18

⁷ CADENA OSORIO Luis Alfonso. Tesis: Metodologías para el aprovechamiento y disposición ambiental de los vehículos al final de su vida útil para la ciudad de Bogotá. Fundación Universidad América. Facultad de educación permanente y avanzada. Especialización en gestión Ambiental. Bogotá D. C., 2011. Pág. 17-18

pecto al impacto fiscal que podría generar esta iniciativa, para lo cual esta cartera mediante Oficio UJ-0268/12 estableció que al ser el impuesto sobre vehículos automotores una renta nacional cedida a los departamentos y al distrito capital.

Con lo anterior se puede generar la duda de si al contemplar esta exención tributaria mediante ley se presentaría una intromisión del legislador en las competencias propias de las entidades territoriales, respecto al manejo de sus tributos, para lo cual es preciso citar el artículo 294 Constitucional.

Artículo 294. La ley no podrá conceder exenciones ni tratamientos preferenciales en relación con los tributos de propiedad de las entidades territoriales. Tampoco podrá imponer recargos sobre sus impuestos salvo lo dispuesto en el artículo 317.

Como se observa la Constitución establece una limitante al legislador cuando se trate de tributos de propiedad de las entidades territoriales, lo cual en este caso no aplica, teniendo en cuenta que como ya se mencionó, estamos frente a un impuesto de propiedad de la Nación (renta nacional) cedido a los departamentos, a quienes le compete recaudarlo y administrarlo, pero no modificarlo porque esta es una competencia propia del Congreso de la República, en el mismo sentido se encuentra el concepto del Ministerio de Hacienda al expresar que “En primer término, debe ponerse de presente que por ser el impuesto sobre vehículos automotores una renta nacional cedida, es el legislador el llamado a establecer cualquier tipo de beneficio tributario a través de una ley de la República, razón por la cual no podría predicarse una intromisión en la autonomía territorial contraria al artículo 287 de la Constitución Política, ni una trasgresión al artículo 294 ibídem.”.

En igual sentido es preciso manifestar que no puede existir intromisión al artículo 287 como se manifestó anteriormente, toda vez que el mismo artículo manifiesta:

Artículo 287. Las entidades territoriales gozan de autonomía para la gestión de sus intereses, y dentro de los límites de la Constitución y la ley. En tal virtud tendrán los siguientes derechos:

1. *Gobernarse por autoridades propias.*
2. *Ejercer las competencias que les correspondan.*
3. *Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.*
4. *Participar en las rentas nacionales.*
(Subrayado fuera de texto)

Son pues los órganos colegiados los que pueden tomar la decisión de imponer o retirar impuestos de carácter territorial, toda vez que como lo manifiesta la anterior disposición constitucional, las entidades territoriales gozan de su autonomía pero dentro del marco regulatorio de la ley y la Constitución.

“Es por tanto el Congreso de la República el único órgano facultado para establecer tributos, bien sean nacionales o territoriales. Una vez autorizado el impuesto, le corresponde a las asambleas y concejos como órganos de representación popular del orden territorial establecer y regular al interior de sus propias jurisdicciones, los tributos territoriales previamente creados por el legislador”⁸.

Así las cosas, es preciso determinar las facultades dejadas por parte del Constituyente primario al legislador cuando manifestó que son potestades del legislador realizar las leyes y establecer contribuciones fiscales y excepcionalmente, contribuciones parafiscales en las cosas que la ley lo determine:

Artículo 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:

(...)

12. Establecer contribuciones fiscales y, excepcionalmente, contribuciones parafiscales en los casos y bajo las condiciones que establezca la ley.

En igual sentido, el artículo 338 manifiesta.

Artículo 338. En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales. La ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos.

Por lo tanto, es importante recalcar que las autonomía tributaria en materia tributaria de las entidades territoriales no es ilimitada sino derivada⁹, pues el establecimiento de los tributos es facultad de la ley y reglamentado mediante las ordenanzas originadas en las Asambleas de acuerdo a lo contemplado en los artículo 300 numeral 4 y 313 numeral 4.

Ahora bien, para el tema que nos ocupa, es claro determinar que sí es facultad del Congreso de la República poder generar nuevos tributos a las entidades territoriales, así como también lo es; realizar amnistías, condonaciones y descuentos tributarios siempre y cuando estos se hagan bajo principios de igualdad, equidad y en situaciones realmente excepcionales.

“Tratamientos Tributarios Preferenciales

Con el fin de dinamizar el recaudo de los tributos las entidades territoriales conceden a los contribuyentes tratamientos preferenciales tales como condonaciones, amnistías, descuentos, rebajas de intereses, lo cual significa en todo caso una

⁸ Conceptos en materia tributaria y financiera territorial, Ministerio de Hacienda y Crédito Público República de Colombia, Edición No. 36, ISSN:2011-0073, Pág. 229.

⁹ Conceptos en materia tributaria y financiera territorial, Ministerio de Hacienda y Crédito Público República de Colombia, Edición No. 36, ISSN: 2011-0073, Pág. 229.

reducción del capital y de los intereses causados en cargo del deudor. A continuación señalaremos algunas características propias de los tratamientos señalados.

1. *Las condonaciones, amnistías y rebaja de intereses son medidas que perdonan obligaciones tributarias exigibles y en mora, concebidas como el monto de valor de impuesto más los intereses de mora.*

2. *El perdón se dirige a un grupo de contribuyentes que prestan la condición de morosos o están atrasados en el cumplimiento de la obligación.*

3. *Tienen como objetivo obtener de manera transitoria un mayor recaudo, producto de que los contribuyentes morosos se acogen a la medida en virtud del efecto producido, a saber, pagar un menos valor de la deuda existente y conseguir ponerse al día con la administración o normalizar la deuda.*

4. *Los descuentos por pronto pago se representan un beneficio económico para todos los contribuyentes que obtén por pagar la totalidad del impuesto en determinadas fechas, consistente en la disminución de una parte del valor a pagar. En este caso la obligación es exigible, pero no se encuentra en mora.*

Ahora bien, en lo que se refiere al fundamento constitucional y legal para establecer este tipo de medidas, pensamos en la autonomía de las entidades territoriales que se encuentra establecida en el artículo 1º y desarrolladas en el artículo 287 de la Constitución. Sin embargo, este último señala que tal autonomía será ejercida por parte de las entidades territoriales, dentro de los límites de la Constitución y la ley.

Es entonces, a través de los límites constitucionales y legales a la autonomía de las entidades territoriales, que podemos llegar a establecer en qué términos está dada la posibilidad de conocer a los contribuyentes, beneficios tales como los descuentos por pronto pago, rebajas de intereses, amnistías o condonaciones”¹⁰.

La Corte Constitucional “*ha señalado que eventualmente las corporaciones públicas pueden tomar medidas exonerativas ante la existencia de situaciones excepcionales de orden económico y fiscal, la medida debe guardar estricta congruencia con la causa y la finalidad que la motivó y, en todo caso, con la debida justificación que demuestre la necesidad, la razonabilidad y la proporcionalidad de la medida, sin perjuicio de que la omisión de tales requisitos sea objeto de declaratorias de responsabilidad por parte de los organismos de control (...)”¹¹.*

En igual sentido el Tribunal Administrativo de Cundinamarca

“(…) las corporaciones públicas sí pueden tomar excepcionalmente medidas exonerativas de orden económico y fiscal, pero debidamente justificadas y razonables”¹².

Así mismo es preciso determinar que la administración no realiza los controles necesarios a fin de hacer efectivos los cobros por impuestos, al respecto la Sentencia C-511 de 1996 manifiesta:

“Las administraciones tributarias de las entidades territoriales, cuentan con poderosas herramientas para el cobro de los tributos y, sin embargo, acuden a medidas temporales que, como dice la Corte, alteran retroactivamente la carga tributaria, de modo que lo que se deja ver a los administrados, es la indisciplina en la administración de los recursos y la falta de consistencias en la aplicación de las normas legales que rigen los tributos”.

Entonces, es importante entender que la administración teniendo las herramientas necesarias para realizar los cobros coactivos para el recaudo de los impuestos, acuden a medidas temporales para recaudar esos recursos; entendiendo de esta manera que se realizan exenciones y exoneraciones tributarias.

En conclusión es claro entender que el Congreso de la República está facultado por la Constitución Política de Colombia y por la jurisprudencia en proponer y aprobar este proyecto de ley.

Iniciativa Gubernamental Reservada

Si bien es cierto esta iniciativa legislativa trata de una exención tributaria respecto del impuesto de vehículos automotores, tema sobre el cual la Carta Política en el artículo 154 ha reservado a la iniciativa gubernamental, el hecho de que haya iniciado su trámite por una propuesta congresional no es suficiente para que pueda tacharse de inconstitucional, pues la misma Corte constitucional en repetida jurisprudencia ha señalado que el aval que otorgue el Gobierno a un proyecto de iniciativa reservada subsana este vicio:

“Así, en primer lugar ha señalado que la iniciativa legislativa gubernamental no debe manifestarse imprescindiblemente en la presentación inicial de los proyectos ante el Congreso de la República por parte de los ministros, en los asuntos enunciados en el artículo 154 de la Carta, sino que también puede ser expresada mediante el consentimiento o aquiescencia que el Ejecutivo imparte a los proyectos que, en relación con esas mismas materias, se estén tramitando en el órgano legislativo aun cuando no hayan sido presentados por el Ejecutivo. Sobre este extremo ha sostenido esta Corporación:

(...) la iniciativa legislativa gubernamental no se circunscribe al acto de la mera presentación del proyecto de ley como en principio pareciera indicarlo el artículo 154 Superior. En realidad, teniendo en cuenta el fundamento de su consagración

¹⁰ Conceptos en materia tributaria y financiera territorial, Ministerio de Hacienda y Crédito Público República de Colombia, Edición No 36, ISSN:2011-0073, Pág. 231.

¹¹ Conceptos en materia tributaria y financiera territorial, Ministerio de Hacienda y Crédito Público República de Colombia, Edición No 36, ISSN:2011-0073, Pág. 232.

¹² Expediente 25000-2324000-2004-00298-01 de julio de 2004, Magistrada Ponente, Aida Vides Paba.

constitucional, cual es el de evitar que se legisle sin el conocimiento y consentimiento del Ejecutivo sobre materias que comprometen aspectos propios de su competencia, dicha atribución debe entenderse como aquella función pública que busca impulsar el proceso de formación de las leyes, no sólo a partir de su iniciación sino también en instancias posteriores del trámite parlamentario. Entonces, podría sostenerse, sin lugar a equívocos, que la intervención y coadyuvancia del Gobierno Nacional durante la discusión, trámite y aprobación de un proyecto de ley de iniciativa reservada, constituye una manifestación tácita de la voluntad legislativa gubernamental y, desde esa perspectiva, tal proceder se entiende inscrito en la exigencia consagrada en el inciso 2° del artículo 154 de la Constitución Política. A este respecto, y entendido como un desarrollo del mandato previsto en la norma antes citada, el párrafo único del artículo 142 de la Ley 5ª de 1992, por la cual se expide el reglamento del Congreso, es claro en señalar que: “el Gobierno Nacional podrá coadyuvar cualquier proyecto de su iniciativa que curse en el Congreso cuando la circunstancia lo justifique”, y que “La coadyuvancia podrá efectuarse antes de la aprobación en las plenarias”.

Por lo tanto, con base en una interpretación flexible de las disposiciones constitucionales que fijan el marco de las funciones del Congreso, se ha sostenido que el consentimiento dado por el Gobierno a un proyecto de ley de iniciativa reservada y la participación activa de éste en el proceso formativo de la ley, subsanan la vulneración de la iniciativa legislativa reservada en las materias señaladas en el artículo 154 superior. Dicho consentimiento se expresa en esos casos mediante la figura que jurisprudencialmente se ha denominado “aval del Gobierno”.

VIII. Concepto de la Secretaría Distrital de Hacienda de Bogotá

El pasado 4 de octubre de la anualidad en curso, el Secretario de Distrital de Hacienda el Doctor Ricardo Bonilla González, emitió comentarios al presente proyecto de ley los cuales están encaminados a determinar la viabilidad del proyecto de ley, en el escrito se determina lo siguiente:

“La Administración Distrital aplaude todas aquellas iniciativas que contribuyan al mejoramiento de las condiciones ambientales, que incrementen la calidad de vida de los ciudadanos. Entendemos el propósito del honorable Senado de la República por proponer incentivos que contribuyan al cumplimiento de dicho objetivo y consideramos que el beneficio tributario propuesto para los vehículos objeto de procesos de chatarrización (sic), podría constituirse en un instrumento óptimo para adelantar este tipo de acciones, lo que podría conllevar a beneficios en temas de movilidad, impacto ambiental y depuración de algunas obligaciones fiscales de difícil cobro”.

Se adjunta al presente concepto emitido por parte de la Secretaría de Hacienda de Bogotá.

IX. Pliego de Modificaciones

Se presenta ponencia positiva con pliego de modificaciones al articulado. Proponemos a los honorables Senadores de la Comisión Tercera un nuevo artículo, un párrafo y una modificación al título con el fin de estructurar de manera más clara el proyecto de ley y poder cumplir el objeto del mismo.

A continuación se muestran las modificaciones del mismo:

1. El artículo 1° se deja igual al aprobado en Cámara de Representantes.
2. El artículo 2° se deja igual al aprobado en Cámara de Representantes.
3. El artículo 3° se deja igual al aprobado en Cámara de Representantes.
4. El texto del artículo 4° aprobado en Cámara de Representantes se le adiciona un párrafo nuevo.
5. En el artículo 5° se propone un texto nuevo
6. En el artículo 6° la vigencia.

Para una mejor ilustración expongo el siguiente cuadro el cual explica con mayor detalle lo enunciado anteriormente.

Texto Aprobado en Sesión Plenaria	Texto propuesto en Comisión Tercera Senado con pliego de modificaciones
<p>“Por medio de la cual se establece una exoneración tributaria sobre el impuesto de vehículos automotores y se dictan otras disposiciones en materia de desintegración física vehicular”</p> <p>Artículo 1°. Dentro de los dos años siguientes a la expedición de esta ley, se exonera del pago del impuesto sobre vehículos automotores de que trata el artículo 138 de la Ley 488 de 1998, a los propietarios o poseedores de vehículos automotores, que con ocasión de un proceso de desintegración física total requieran el paz y salvo del pago de dicho impuesto para el cumplimiento de requisitos para acceder a la cancelación de la matrícula.</p> <p>La exoneración se hará por la totalidad de la obligación que se adeude hasta la fecha de la cancelación de la matrícula del respectivo vehículo. Una vez recibido el paz y salvo por concepto del impuesto de vehículos automotores, el propietario deberá dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes, solicitar la cancelación de la matrícula del respectivo automotor, so pena de perder los beneficios establecidos en el presente artículo.</p> <p>Parágrafo. Lo contenido en el presente artículo no aplica para los procesos de liquidación o de cobro coactivo que se hubieren iniciado antes de la entrada en vigencia de la presente ley.</p>	<p>“Por medio de la cual se establece una exoneración tributaria sobre el impuesto de vehículos automotores y se dictan otras disposiciones”</p> <p>Artículo 1°. Dentro de los dos años siguientes a la expedición de esta ley, se exonera del pago del impuesto sobre vehículos automotores de que trata el artículo 138 de la Ley 488 de 1998, a los propietarios o poseedores de vehículos automotores, que con ocasión de un proceso de desintegración física total requieran el paz y salvo del pago de dicho impuesto para el cumplimiento de requisitos para acceder a la cancelación de la matrícula.</p> <p>La exoneración se hará por la totalidad de la obligación que se adeude hasta la fecha de la cancelación de la matrícula del respectivo vehículo. Una vez recibido el paz y salvo por concepto del impuesto de vehículos automotores, el propietario deberá dentro de los sesenta (60) días hábiles siguientes, solicitar la cancelación de la matrícula del respectivo automotor, so pena de perder los beneficios establecidos en el presente artículo.</p> <p>Parágrafo. Lo contenido en el presente artículo no aplica para los procesos de liquidación o de cobro coactivo que se hubieren iniciado antes de la entrada en vigencia de la presente ley.</p>

Texto Aprobado en Sesión Plenaria	Texto propuesto en Comisión Tercera Senado con pliego de modificaciones
<p>Artículo 2°. Para acceder al proceso de desintegración física total de un vehículo automotor de servicio particular, no se exigirá que este cuente con el certificado de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, ni el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, ni se requerirá que llegue por sus propios medios a la entidad desintegradora.</p> <p>Sin embargo, no podrán ser objeto de desintegración física y/o cancelación de matrícula aquellos vehículos que estén afectados por prendas, medidas cautelares, o que sean objeto de depósito provisional en procesos penales.</p>	<p>Artículo 2°. Para acceder al proceso de desintegración física total de un vehículo automotor de servicio particular, no se exigirá que este cuente con el certificado de revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, ni el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, ni se requerirá que llegue por sus propios medios a la entidad desintegradora.</p> <p>Sin embargo, no podrán ser objeto de desintegración física y/o cancelación de matrícula aquellos vehículos que estén afectados por prendas, medidas cautelares, o que sean objeto de depósito provisional en procesos penales.</p>
<p>Artículo 3°. Sin perjuicio de las demás causales establecidas en las normas vigentes, para efectos de la cancelación de la matrícula de un vehículo automotor también se tendrá como causal la desintegración física total del mismo, tratándose de vehículos particulares por la voluntad del propietario de someterlo a dicho proceso.</p>	<p>Artículo 3°. Sin perjuicio de las demás causales establecidas en las normas vigentes, para efectos de la cancelación de la matrícula de un vehículo automotor también se tendrá como causal la desintegración física total del mismo, tratándose de vehículos particulares por la voluntad del propietario de someterlo a dicho proceso.</p>
<p>Artículo 4°. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible reglamentará dentro los 6 meses siguientes a la expedición de la presente ley, las condiciones y requisitos ambientales por medio de los cuales las entidades desintegradoras y/o centros de tratamiento de vehículos fuera de uso deben desarrollar el proceso de desintegración física total vehicular.</p>	<p>Artículo 4°. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible reglamentará dentro los seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley, las condiciones y requisitos ambientales por medio de los cuales las entidades desintegradoras y/o centros de tratamiento de vehículos fuera de uso deben desarrollar el proceso de desintegración física total vehicular.</p> <p>Parágrafo. Las empresas desintegradoras deberán expedir un certificado de chatarrización o desintegración física del vehículo.</p>
<p>Artículo 5°. <i>Vigencias y derogatorias.</i> La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 5°. <u>El Ministerio de Transporte reglamentará dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta ley un procedimiento, ágil y expedito que contenga estas disposiciones para la cancelación de la licencia de tránsito de vehículos particulares.</u></p> <p><u>Parágrafo. Únicamente se beneficiarán de la exclusión que trata el artículo 1° de la presente ley, los vehículos particulares que correspondan a los modelos 2000 y anteriores.</u></p>
	<p>Artículo 6°. <i>Vigencias y derogatorias.</i> La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.</p>

Por todo lo demás, esta iniciativa cumple con los mandatos consagrados en el ordenamiento jurídico, constitucional, legal, jurisprudencial y de convivencia, que permiten que una vez cumplido el trámite que la Carta Política y el Reglamento del Congreso determinan, haga tránsito a la Plenaria del Senado de la República para que siga su trámite.

Proposición

Dese primer debate en Comisión Tercera de Senado, al **Proyecto de ley número 006 de 2011 Cámara, 262 de 2012 Senado, por medio de la cual se establece una exoneración tributaria sobre el impuesto de vehículos automotores y se dictan otras disposiciones**, conforme al siguiente texto:

PLIEGO DE MODIFICACIONES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 006 DE 2011 CÁMARA, 262 DE 2012 SENADO

por medio de la cual se establece una exoneración tributaria sobre el impuesto de vehículos automotores y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Dentro de los dos años siguientes a la expedición de esta ley, se exonera del pago del impuesto sobre vehículos automotores de que trata el artículo 138 de la Ley 488 de 1998, a los propietarios o poseedores de vehículos automotores, que con ocasión de un proceso de desintegración física total requieran el paz y salvo del pago de dicho impuesto para el cumplimiento de requisitos para acceder a la cancelación de la matrícula.

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

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

Parágrafo. Lo contenido en el presente artículo no aplica para los procesos de liquidación o de cobro coactivo que se hubieren iniciado antes de la entrada en vigencia de la presente ley.

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

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

Artículo 3°. Sin perjuicio de las demás causales establecidas en las normas vigentes, para efectos de la cancelación de la matrícula de un vehículo automotor también se tendrá como causal la desintegración física total del mismo, tratándose de vehículos particulares por la voluntad del propietario de someterlo a dicho proceso.

Artículo 4°. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible reglamentará dentro los seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley, las condiciones y requisitos ambientales por medio de los cuales las entidades desintegradoras

y/o centros de tratamiento de vehículos fuera de uso deben desarrollar el proceso de desintegración física total vehicular.

Parágrafo. Las empresas desintegradoras deberán expedir un certificado de chatarrización o desintegración física del vehículo.

Artículo 5°. El Ministerio de Transporte reglamentará dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta ley un procedimiento, ágil y expedito que contenga estas disposiciones para la cancelación de la licencia de tránsito de vehículos particulares.

Parágrafo. Únicamente se beneficiarán de la exclusión que trata el artículo 1° de la presente ley, los vehículos particulares que correspondan a los modelos 2000 y anteriores.

Artículo 6°. *Vigencias y derogatorias.* La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Piedad Zuccardi,

Senadora de la República.

Bogotá D. C., 6 de noviembre de 2012

En la fecha se recibió Ponencia y texto propuesto para primer Debate del **Proyecto de ley número 262 de 2012 Senado, 006 de 2011 Cámara, por medio de la cual se establece una exoneración**

tributaria sobre el impuesto de vehículos automotores y se dictan otras disposiciones.

Rafael Oyola Ordosgoitia,

Secretario General.

Autorizó la publicación de la siguiente Ponencia para Primer Debate, consta de veinticuatro (24) folios.

Rafael Oyola Ordosgoitia,

Secretario General.

CONTENIDO

Gaceta número 768 - Martes, 6 de noviembre de 2012

SENADO DE LA REPÚBLICA PÁGS.
PONENCIAS

Ponencia para primer debate, Pliego de modificaciones y Texto propuesto al Proyecto de ley número 244 de 2012 Senado, por medio de la cual se prohíbe el uso de animales en circos itinerantes.....	1
Informe de ponencia para primer debate, Pliego de modificaciones al Proyecto de ley número 006 de 2011 Cámara, 262 de 2012 Senado, por medio de la cual se establece una exoneración tributaria sobre el impuesto de vehículos automotores y se dictan otras disposiciones.	6