REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

I S S N 0 1 2 3 - 9 0 6 6

AÑO XIX - Nº 296 Bogotá, D. C., viernes, 4 de junio de 2010 EDICIÓN DE 12 PÁGINAS

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 031 DE 2009 CÁMARA

por medio de la cual se adoptan medidas de carácter fiscal para propietarios de vehículos automotores hurtados.

Bogotá D. C., 31 de mayo de 2010

Doctor

CARLOS RAMIRO CHAVARRO CUÉLLAR

Presidente

Comisión Tercera Constitucional Permanente

Ciudad

Respetado doctor:

De conformidad con la designación de la Mesa Directiva de la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes, me permito rendir **ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 031 de 2009 Cámara,** *por medio de la cual se adoptan medidas de carácter fiscal para propietarios de vehículos automotores hurtados.*

El Proyecto de ley fue presentado por los Congresistas Gloria Stella Díaz Ortiz, Alexandra Moreno Piraquive y Manuel Antonio Virgüez Piraquive, el día 20 de julio de 2009.

OBJETIVOS DEL PROYECTO

El Proyecto busca beneficiar a los propietarios de vehículos que sean hurtados para que no estén obligados a declarar ni pagar impuestos desde el período gravable siguiente a la ocurrencia del hurto del vehículo, otorgando al Gobierno Nacional la facultad para determinar y establecer los requisitos para acceder a este beneficio. En segunda medida, ordena a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales promover campañas informativas acerca de estos beneficios.

Por otra parte, teniendo en cuenta que uno de los valores orientadores de la acción legislativa es la equidad, dentro de la cual se enmarca la solidaridad con aquellos que fueron víctimas de este flagelo en hechos anteriores a la vigencia de la ley, se define un tercer artículo de carácter transitorio que faculta a los Gobernadores y Alcaldes Municipales y Distritales para decretar por una única vez la amnistía total por concepto de impuestos adeudados por tenencia y rodamiento de vehículos automotores para los propietarios que acrediten haber sido víctimas del hurto a sus vehículos, en hechos ocurridos con anterioridad a la vigencia de la presente ley. Con esta medida se busca que las administraciones territoriales ahorren millones de pesos al no tener que efectuar cobros por vía coercitiva.

Todo lo anterior, teniendo en cuenta que en una ponderación de derechos resulta inconcebible que aquellas personas que han sido víctimas y han visto afectado el cuidado de su vida, bienes y honra, además de ello deban ser víctimas de imposiciones de carácter económico por parte del Estado al tener que pagar por un bien que les ha sido hurtado.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

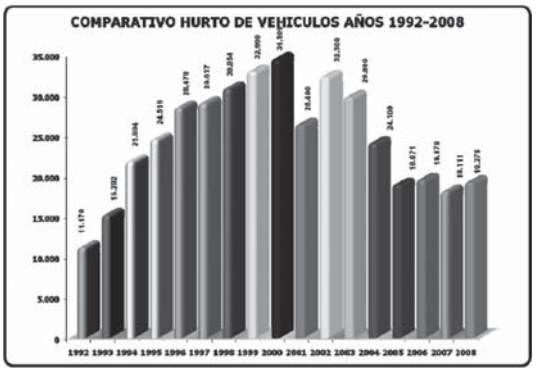
1. Contexto general de la problemática:

El hurto de automotores es uno de los delitos catalogados como ***de mayor impacto social*** según la descripción que otorga la Policía Nacional. Estos hechos punibles se denominan así por la "*reacción que generan en todos los órdenes, el grado de violencia, las pérdidas económicas y la capacidad de afectar a un número elevado de la población, así como por el* ***daño que ocasiona a la integridad física, sicológica y económica de los ciudadanos***". (subrayado fuera de texto)[1]

[1] Glosario Policía Nacional. Centro de Investigaciones Criminológicas. Ministerio de Defensa Nacional.

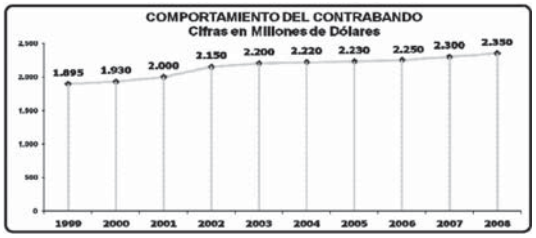
La definición específica del hurto de vehículos es "*despojar de un vehículo a una persona, mediante la utilización de diferentes tipos de modalidades, para su posterior comercialización ya sea en su totalidad o desguazándolo para ser vendido como autopartes o motopartes*"[2].

Las cifras que reflejan el comportamiento de este delito en todo el país, permiten comprender la magnitud del problema. Desde 1992, existen picos en los años 1999 (32.990 vehículos hurtados); 2000 (34.500); y 2002 (32.300). Sin embargo, y gracias al fortalecimiento del marco legal[3] y las acciones de la Policía Nacional y su personal de investigaciones del Grupo Especializado de Automotores, a las campañas de prevención que han adelantado el Gobierno Nacional y a las acciones de la Fiscalía que han atacado este delito,[4] a partir de 2003 se presenta una disminución considerable hasta 2007, año en que fueron hurtados 18.111 vehículos. Para 2008, repuntó levemente la comisión del delito, con 19.278 hurtos, como lo describe la siguiente gráfica:



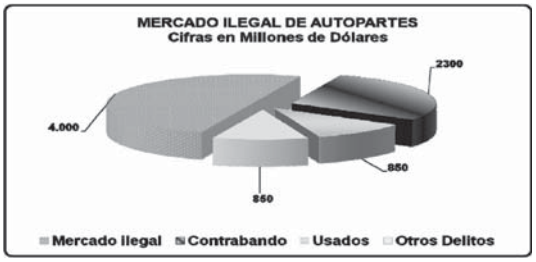
Fuente: Cálculos propios de Asopartes, con base en información de la Dijín.

No hay que ir muy lejos para suponer las motivaciones para la comisión del delito de hurto de automotores. Según la información aportada por la Asociación del Sector Automotor y sus Partes, Asopartes, el mercado del contrabando de partes de vehículos en el país, movió durante 2007 y 2008 entre 2.300 y 2.350 millones de dólares:



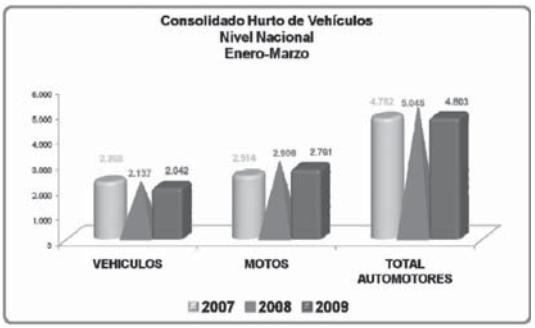
Fuente: Cálculos propios de Asopartes, con base en información de la Dijín.

El mercado ilegal de autopartes significó el movimiento de 4.000 millones de dólares en 2007:



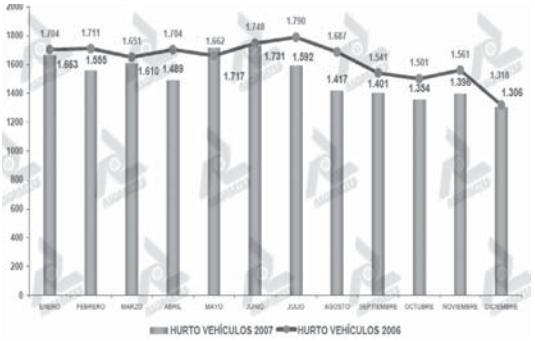
Fuente: Cálculos propios de Asopartes, con base en información de la Dijín.

En los tres primeros meses del 2009 se alcanzó un 5% de disminución comparando el mismo periodo del 2008 pero, a la vez, un ligerísimo aumento respecto de 2007:[5]



Fuente: Cálculos propios de Asopartes, con base en información de la Dijín.

Comparativo hurto de vehículos
Años 2006 – 2007



Como lo refleja la gráfica,[6] durante el año 2007, a pesar de presentarse una disminución en la comisión del delito, lo que puede observarse es un comportamiento constante, es decir, que a pesar de que es un poco menor el número de afectados, este número continúa siendo grande y permanece relativamente constante en el tiempo. El mismo fenómeno es observable entre 2007 y 2008:

---

2 Ídem.

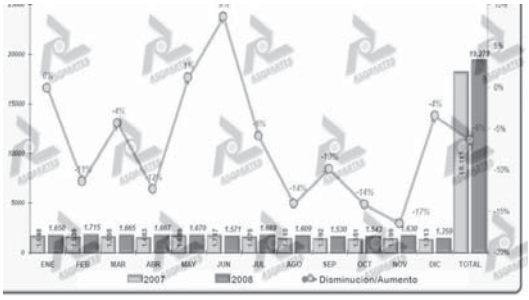
3 Ley 1142 de 2007, *por medio de la cual se reforman parcialmente las Leyes 906 de 2004, 599 de 2000 y 600 de 2000 y se adoptan medidas para la prevención y represión de la actividad delictiva de especial impacto para la convivencia y seguridad ciudadana*, aumenta la penalización para este delito.

4 Presidencia Nacional de Asopartes. Informe de ventas de vehículos nuevos en Colombia. Abril, 2009.

5 Reporte hurto de vehículos entre enero y marzo de 2008 y 2009 a nivel nacional. Fuente: Centro de Investigaciones Criminológicas Dijín. Elaboró para Asopartes Juan Carlos Díaz León. Departamento de Mercados y Estadísticas. Abril de 2009.

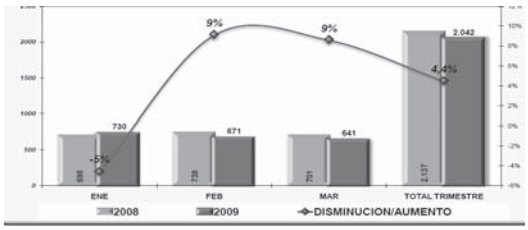
6 Reporte hurto de vehículos entre enero y diciembre de 2006 y 2007 a nivel nacional. Fuente: Centro de Investigaciones Criminológicas Dijín. Elaboró para Asopartes Juan Carlos Díaz León. Departamento de Mercados y Estadísticas. Febrero de 2008.

Comparativo hurto de vehículos
Años 2007 – 2008



El comportamiento observado en los períodos analizados anteriormente vuelve a repetirse en el primer trimestre de 2009, con respecto al primer trimestre de 2008:

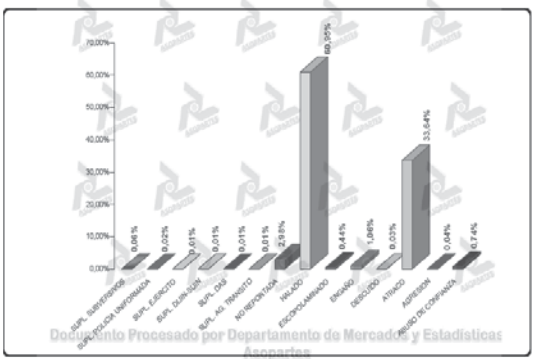
Comparativo hurto de vehículos
Enero - Marzo 2008 - 2009



Según la información aportada por Asopartes, con base en los registros de la Dijín, en lo que va corrido del año 2009 se han hurtado 4.803 automotores a nivel nacional, de los cuales el 57.48% corresponden a motocicletas, el 24.19% a automóviles, el 6.14% a camionetas, el 2.79% a camperos, camiones con el 3.77% y el 2.29% otros sin información reportada.

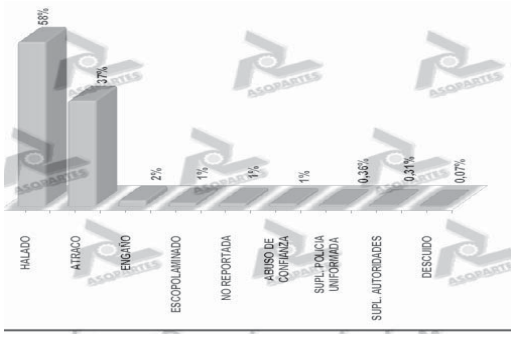
Uno de los temas transversales a este fenómeno es la modalidad de robo, que permite concluir que por lo general, no hay descuido por parte de los propietarios de los vehículos, sino que han sido despojados de su bien en contra de su voluntad y, como lo reflejan las gráficas a continuación, con mucho riesgo para su integridad física:

Modalidades de hurto de vehículos
a nivel nacional - 2007[7]

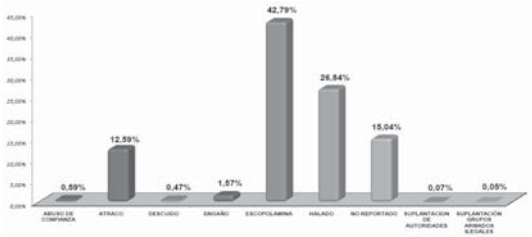


7 Reporte hurto de vehículos entre enero y diciembre de 2006 y 2007 a nivel nacional. Fuente: Centro de Investigaciones Criminológicas Dijín. Elaboró para Asopartes Juan Carlos Díaz León. Departamento de Mercados y Estadísticas. Febrero de 2008.

Modalidades de hurto de vehículos
a nivel nacional - 2008[8]



Modalidades de hurto de vehículos
a nivel nacional[9]
Enero - Marzo 2009



Para 2007, entre las modalidades de hurto, ocupa el primer lugar el halado, con el 60.95%, y en segundo lugar el atraco, con una participación del 33.64%. Para 2008, se mantiene la misma tendencia, el halado con el 58% y el atraco con el 37%. Y para el período analizado de 2009, el halado desciende al segundo lugar, con el 26.84%, el atraco desciende al cuarto lugar, con el 12.59%, y ambos dan espacio para que ocupe el primer lugar una forma altamente peligrosa para la integridad física de los afectados, en la modalidad de hurto mediante el uso de escopolamina, que asciende escandalosamente hasta la cúspide de las modalidades con una aterradora participación del 42.79%, cuando durante 2007 y 2008 ocupó los últimos lugares, con 0.44% y 1% respectivamente.

2. El doble padecimiento de los afectados por el hurto de sus vehículos

Ahora bien, es claro que debe reconocerse un padecimiento en doble medida para aquel ciudadano que es víctima del hurto de su vehículo. En primer lugar, por el hecho mismo del hurto, que lo impacta negativamente en su integridad económica, pues ha sido privado de un bien propio, que con seguridad consiguió gracias a su esfuerzo individual, que tiene un valor material. Además, le impacta negativamente en su integridad sicológica pues, como lo demuestran las estadísticas, en el momento del hurto ha sido reducido a una situación de indefensión absoluta, de tal manera que la ha sido vulnerada su dignidad como persona, le han lesionado sus valores y han menoscabado su

8 Ídem.
9 Ídem.

confianza en las autoridades y en el Estado que tiene el deber de velar por sus posesiones. Finalmente, en muchos casos la víctima ha sido impactada negativamente en su integridad física, pues ha sido objeto de amenazas, maltratos, y agresiones.

Esta es una realidad que poco ha sido tenida en cuenta. Al preguntar a gremios especializados como Autopartes acerca de los vehículos que luego de ser hurtados logran ser recuperados por las autoridades y vuelven a las manos de sus propietarios, la respuesta es inquietante: "*tan solo el 10 % de los vehículos hurtados son recuperados y devueltos a sus propietarios*". Es decir que "*el 90% de los vehículos hurtados nunca regresan a sus propietarios y por el contrario son desguazados y sus partes son llevadas al mercado ilegal de autopartes*"[10]. Estamos hablando que, sólo para los 3 primeros meses de 2009, 4.320 vehículos nunca volverán a manos de sus propietarios legítimos.

Es más, según los informes de esta asociación, para ese 10% de vehículos recuperados pueden transcurrir entre dos días y un año o más para recuperarlo efectivamente, situación en la que, como es claro, los impuestos se han causado ya y el contribuyente está en la obligación de pagarlos, a pesar de que no disfrute ya de ese bien.

Según las autoridades, para que cese definitivamente la generación de tales impuestos debe el propietario cancelar la licencia de tránsito del vehículo, según lo señala el artículo 40 de la Ley 769 de 2002, *por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*":

*"**Artículo 40. Cancelación**. La licencia de tránsito de un vehículo se cancelará a solicitud de su titular por destrucción total del vehículo, pérdida definitiva, exportación o reexportación, hurto o desaparición documentada sin que se conozca el paradero final del vehículo, previa comprobación del hecho por parte de la autoridad competente.*

En cualquier caso, el organismo de tránsito reportará la novedad al Registro Nacional Automotor mediante decisión debidamente ejecutoriada…".

Sin embargo, esto muchas veces se convierte en un trámite engorroso:[11]

"*Requisitos para la cancelación de la licencia de tránsito del vehículo objeto del Acuerdo 228 de 2006. Para cancelar la licencia de tránsito del vehículo se requiere:*

• Original del Formulario Único Nacional (FUN) completamente diligenciado.

• Recibo de pago de derechos del trámite respectivo, es decir, $8.100 en la actualidad.

• Certificado de existencia y representación legal expedido por autoridad competente, con no más de 90 días calendario de expedido, cuando en el trámite intervengan personas jurídicas.

• Original de la licencia de tránsito o la denuncia por pérdida.

• Placas del vehículo o denuncia en caso de hurto del vehículo (original o copia de la denuncia por hurto del vehículo y certificación de la Fiscalía que exprese que no ha sido recuperado)[12].

• Pago del impuesto del vehículo de los últimos cinco (5) años gravables.

• Verificar que no tenga comparendos."

Bien vale advertir que la gran mayoría de propietarios de vehículos no conoce este trámite y, en consecuencia, si no lo llevan a cabo pues sencillamente los impuestos continúan generándose legalmente y termina el afectado por el hurto viéndose afectado también por el valor a cancelar sin estar disfrutando de su vehículo por circunstancias ajenas a su voluntad.

Todo lo analizado hasta el momento demuestra que, a pesar de los esfuerzos de las autoridades, el hurto de automotores continúa siendo uno de los delitos más graves y uno de los que ponen en mayor riesgo la integridad y la vida misma de los afectados. Es aquí donde el Estado debe reconocer que ha fallado en el aseguramiento de algunos de sus fines esenciales y que, además y en consecuencia, debe admitir medidas especiales para recuperar al menos la integridad económica de los afectados por el hurto de sus vehículos, por lo que lo justo es que el Estado deje de exigir al afectado el pago de unos impuestos por un bien del que ya no está disfrutando. En este sentido se dirige nuestra propuesta:

3. Contenido de la propuesta

En primera medida se define el beneficio para que a partir de la vigencia de la ley, los propietarios de vehículos que sean hurtados no estén obligados a declarar ni pagar impuestos desde el periodo gravable siguiente a la ocurrencia del hurto del vehículo, y siguientes, otorgando al Gobierno Nacional la facultad para determinar y establecer los requisitos para acceder a este beneficio.

En segunda medida, se ordena a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales promover campañas informativas acerca de estos beneficios. Hasta este punto, la iniciativa busca beneficiar a quienes sean víctimas del hurto de sus vehículos desde la entrada en vigencia de la ley. Sin embargo, uno de los valores orientadores de la acción legislativa es la equidad, dentro de la cual se enmarca la solidaridad con aquellos que fueron víctimas de este flagelo en hechos anteriores a la vigencia de la ley.

Por lo anterior, se define un tercer artículo, de carácter transitorio, que faculta a los Gobernadores y Alcaldes municipales y distritales para decretar por una única vez la amnistía total por concepto de impuestos adeudados por tenencia y rodamien-

[10] Juan Carlos Díaz León. Director Departamento Mercados y Estadísticas. Asopartes.

[11] Manual del conductor de vehículos particulares. Fondo de Prevención Vial.

[12] Esto se hace ante la Fiscalía General de la Nación. Pasados algunos meses, le expiden un certificado de que efectivamente su carro fue robado y que ya no puede ser recuperado.

to de vehículos automotores para los propietarios que acrediten haber sido víctimas del hurto a sus vehículos, en hechos ocurridos con anterioridad a la vigencia de la presente ley.

4. Marco constitucional y legal

Es claro que nuestro Estado Social de Derecho, estipulado en la Carta Política, está orientado a garantizar la Dignidad Humana de todos los habitantes, así como a proteger sus bienes:

"*Artículo 1°.* *Colombia es un Estado Social de Derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista,* ***fundada en el respeto de la dignidad humana****, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general*.

Artículo 2°. *Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo.*

Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes*, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares*" –Negritas y subrayado fuera de texto.

De igual manera, nuestra Constitución prevé el principio de autonomía de las entidades territoriales para la gestión de sus intereses, entre ellos, administrar sus recursos, y también establecer contribuciones fiscales y, excepcionalmente, contribuciones parafiscales:

"*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:*

[...]

3. ***Administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones****.*

[...]"–Negritas y subrayado fuera de texto.

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****.*

[...]"–Negritas y subrayado fuera de texto.

En desarrollo de estos preceptos constitucionales, la autorización legal para la adopción del impuesto para los vehículos está contenida en la Ley 488 de 1998:

"*Artículo 138. Impuesto sobre vehículos automotores. Créase el* ***impuesto sobre vehículos automotores*** *el cual sustituirá a los impuestos de timbre nacional sobre vehículos automotores, cuya renta se cede, de circulación y tránsito y el unificado de vehículos del Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá, y se regirá por las normas de la presente ley.*

[...]"–Negritas y subrayado fuera de texto.

"*Artículo 143. Base Gravable. Está constituida por el valor comercial de los vehículos gravados, establecido anualmente mediante resolución expedida en el mes de noviembre del año inmediatamente anterior al gravable, por el Ministerio de Transporte.*

Para los vehículos que entran en circulación por primera vez, la base gravable está constituida por el valor total registrado en la factura de venta, o cuando son importados ***directamente por el usuario propietario o poseedor, por el valor total registrado en la declaración de importación.***

Parágrafo. Para los vehículos usados y los que sean objeto de internación temporal, que no figuren en la resolución expedida por el Ministerio de Transporte, el valor comercial que se tomará para efectos de la declaración y pago será el que corresponda al vehículo automotor incorporado en la resolución que más se asimile en sus características."

Sobre la propiedad privada, la jurisprudencia es clara en señalar que:

Sentencia C -237 de 1997.

"En otros términos, ***dado que Colombia posee un sistema económico que se funda en la propiedad privada*** y la libertad de empresa, ***la obtención de los medios necesarios para la subsistencia han de derivarse del esfuerzo propio, siendo deber del Estado crear las condiciones materiales para hacer posible el ejercicio de estos derechos***".

Por su parte, acerca de la propuesta que sometemos a consideración, específicamente hablando de la pérdida de un bien que es propiedad de alguna persona, mediante la Sentencia C-133 del 25 de febrero de 2009, se ha señalado que:

"*La doctrina jurídica ha considerado que el derecho de propiedad comprende tres elementos, que son el* ***uso (usus), el goce o disfrute (fructus)*** *y la disposición...*". -Negritas y subrayado fuera de texto.

Es claro que en el hecho del hurto de los vehículos, estos elementos han sido anulados por completo. Asimismo, a través de la Sentencia C-189 de 2006, se definieron las características del derecho de propiedad privada de la siguiente manera:

"*Al derecho de propiedad se le atribuyen varias características, entre las cuales, se pueden destacar las siguientes: (i) Es un derecho pleno porque le confiere a su titular un conjunto amplio*

de atribuciones que puede ejercer autónomamente dentro de los límites impuestos por el ordenamiento jurídico y los derechos ajenos; ***(ii) Es un derecho exclusivo en la medida en que, por regla general, el propietario puede oponerse a la intromisión de un tercero en su ejercicio****;* ***(iii) Es un derecho perpetuo en cuanto dura mientras persista el bien sobre el cual se incorpora el dominio, y además, no se extingue -en principio- por su falta de uso;*** *(iv) Es un derecho autónomo al no depender su existencia de la continuidad de un derecho principal;* ***(v)*** *Es un derecho irrevocable, en el sentido de reconocer que su extinción o transmisión depende por lo general de la propia voluntad de su propietario y no de la realización de una causa extraña o del solo querer de un tercero, y finalmente; (vi)* ***Es un derecho real teniendo en cuenta que se trata de un poder jurídico que se otorga sobre una cosa, con el deber correlativo de ser respetado por todas las personas****...*".-Negritas y subrayado fuera de texto.

Acerca del hurto de los vehículos y su consideración como argumento para que cesen las obligaciones tributarias propuestas en la iniciativa, es pertinente señalar algunos contenidos jurisprudenciales:

El hurto de vehículos, como lo señalan los datos descritos en el primer aparte de este documento, se ha llevado a cabo mediante medios que ponen en situación de indefensión a la víctima, sobre lo que ha señalado la Corte:

Sentencia T-267 de 1997, Magistrado Ponente Carlos Gaviria Díaz:

"…el ***estado de indefensión se manifiesta cuando la persona ofendida por la acción u omisión del particular se encuentra inerme o desamparada, es decir, sin medios físicos o jurídicos de defensa o con elementos insuficientes para resistir o repeler la agresión o amenaza de vulneración a su derecho fundamental***…". -Negritas y subrayado fuera de texto.

Las medidas que se consagran hacen alusión a un deber de solidaridad del Estado para con la víctima del hurto, en razón a ese descuido de la institucionalidad sobre los bienes de los asociados:

Sentencia T 036 de 1995,

"*La solidaridad es un valor constitucional que presenta una triple dimensión. Ella es el fundamento de la organización política; sirve, además, de pauta de comportamiento conforme a la cual deben obrar las personas en determinadas situaciones y, de otro lado,* ***es útil como un criterio de interpretación en el análisis de las acciones u omisiones de los particulares que vulneren o amenacen los derechos fundamentales***". -Negritas y subrayado fuera de texto.

Frente al deber social de la tributación:

Sentencia T-532 de 1992

"*En la base de los deberes sociales se encuentra el principio de reciprocidad (C.N. art. 95). La Constitución reconoce a la persona y al ciudadano derechos y libertades, pero,* ***al mismo tiempo, le impone obligaciones****.*

Los beneficios que representa para el individuo las relaciones conmutativas de la vida en sociedad deben ser compensados por este a fin de mejorar las condiciones materiales y espirituales de la convivencia social y ampliar permanentemente el número de miembros de la comunidad capaces de gozar de una existencia digna *(C.N. Preámbulo, arts. 1, 95, 58, y 333)...*". -Negritas y subrayado fuera de texto.

Sentencia C-741 de 1999

"*... El artículo 95 de la Constitución Política, que contiene los deberes de la persona y el ciudadano, establece como uno de ellos el consagrado en su numeral 9, que les* ***impone, a título de obligación, la de contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad****. Es decir,* ***que esa norma superior consagra el principio de reciprocidad que en el Estado Social de Derecho rige las relaciones que surgen entre los individuos y el Estado y entre estos y la sociedad***". -Negritas y subrayado fuera de texto.

Sentencia C-261 de 2002

"*Si bien es cierto nuestro ordenamiento constitucional le confiere a los ciudadanos en general una amplia gama de derechos y garantías, también es incuestionable que la misma Carta establece para ellos una serie de deberes y obligaciones que se encuentran determinados en el artículo 95 de la Constitución,* ***con el objeto de lograr una convivencia social conforme a los valores y principios contenidos en las normas superiores****, imperativo constitucional que debe entenderse no como una negación o restricción de las garantías que le asisten a las personas y a los ciudadanos, sino como una contribución para la obtención de los fines esenciales del Estado,* ***a través de los cuales se les imponen ciertas*** *conductas, comportamientos o* ***prestaciones de carácter público con fundamento en la Constitución y la Ley****. En cuanto al* ***deber de la persona y del ciudadano de contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado****, este debe hacerse dentro de conceptos de justicia y equidad tal como lo dispone el numeral 9 del artículo 95 Superior, quedando claro que dicha carga deber ser impuesta consultando las posibilidades económicas de los contribuyentes dado que esta exigencia constitucional tiene por objeto lograr un mayor grado de redistribución de la riqueza existente en nuestro país.*

Por tanto el deber constitucional impuesto a los ciudadanos en el artículo 95-9 de la Carta Política, ***tiene como fundamento el principio de reciprocidad que rige las relaciones de los ciudadanos con el Estado y entre estos y la sociedad****, a fin de equilibrar las cargas públicas que estructuran y sostienen la organización jurídico-política de la cual hacen parte, para armonizar y darle efectividad al Estado Social de Derecho. Pero dicho deber estará siempre enmarcado dentro de los principios de justicia y equidad*". -Negritas y subrayado fuera de texto.

Como se concluye, frente al deber social de la tributación, este se debe en parte al goce de servicios que brinda el Estado y a los beneficios que se obtienen por tales servicios, los cuales son anulados para quien es víctima del hurto de su vehículo.

Ahora bien, con respecto a la amnistía que consagra la propuesta, mediante, facultar a los *Gobernadores y Alcaldes municipales y distritales para decretar por una única vez la amnistía total por concepto de impuestos adeudados por tenencia y rodamiento de vehículos automotores para los propietarios que acrediten haber sido víctimas del hurto a sus vehículos, en hechos ocurridos con anterioridad a la vigencia de la presente ley*, vale decir que en reciente Sentencia, la 321 del 11 de mayo de 2009 con ocasión de una figura similar contenida en la reforma al Código Nacional de Tránsito y orientada a sanear la cartera morosa por causa de las deudas en multas de tránsito en todos los municipios del país, señaló la Corte:

"*...se trata tan sólo de una autorización acordada a Gobernadores y Alcaldes para que sean ellos quienes, actuando dentro de su margen decidan implementar la medida, con el objeto de sanear cartera.*

Así las cosas, no se entiende de qué manera la disposición objetada afecte la autonomía de las entidades territoriales, en lo atinente al manejo de sus recursos, cuando lo cierto es que serán sus propias autoridades las que decidan la conveniencia de aplicar la medida".

5. Impacto fiscal.

En el periodo 1998 - 2008 la población colombiana creció en un 13.3%[13], el parque automotor se incrementó en el 101.6%[14], las licencias de conducción en 200.3%[15] y el número de hurtos disminuyó en un 37,52%[16] (ver cuadro 1).

En cuanto a la situación fiscal de los departamentos, el último informe del Ministerio de Hacienda y Crédito Público[17] señala el impacto que en las finanzas territoriales tiene el impuesto de vehículos automotores en sus ingresos totales y en la composición de los ingresos corrientes.

Cuadro 1

Año	POBLACIÓN	VEHÍCULOS	LICENCIAS DE CONDUCCIÓN	HURTOS
1998	39.201.321	2.659.234	3.106.250	30.854
1999	39.745.714	2.774.636	3.489.063	32.990
2000	40.282.217	2.865.725	3.830.694	34.500
2001	40.806.313	2.956.180	4.057.764	26.400
2002	41.327.459	3.063.908	4.188.318	32.300
2003	41.847.421	3.212.995	5.971.976	29.800
2004	42.367.528	3.381.871	6.081.635	24.100
2005	42.888.592	3.661.620	6.637.520	18.971
2006	43.405.387	4.139.005	7.474.766	19.578
2007	43.926.034	4.681.604	8.375.262	18.111
2008	44.450.260	5.361.420	9.412.242	19.278

[13] Departamento Nacional de Estadística DANE.

[14] Ministerio de Transporte – Estadísticas Parque Automotor.

[15] Fondo de Prevención Vial 2008.

[16] Asopartes - Reporte hurto de vehículos enero - marzo 2008-2009 a Nivel Nacional.

[17] Ministerio de Hacienda y Crédito Público - Informe sobre la viabilidad fiscal de los departamentos 2007.

En el caso de los Ingresos Totales de los Gobiernos Centrales Departamentales los ingresos corrientes presentaron una disminución frente a la totalidad para el periodo 2004 – 2007 donde pasaron de representar el 80.8% en el 2004 al 66.5% en el 2007 disminuyendo un 14% en la participación total de los ingresos:

Ingresos Totales Departamentos[18]

Cuadro 2

	2004	2007	Crecimiento Real	Crecimiento Real Promedio	Contribución al Crecimiento	% del Total 2004	% del Total 2007
ING CORRIENTES	***10.447.376***	***11.842.505***	***13,4%***	***4,3%***	***28,6%***	***80,8%***	***66,5%***
Tributarios	3.166.036	3.894.153	23,0%	7,1%	14,9%	24,5%	21,9%
No Tributarios	479.417	792.351	65,3%	18,2%	6,4%	3,7%	4,4%
Transferencias	6.801.923	7.156.011	5,2%	1,7%	7,3%	52,6%	40,2%
ING DE CAPITAL	***2.422.351***	***5.503.505***	***127,2%***	***31,5%***	***63,1%***	***18,7%***	***30,9%***
INGRESOS TOTALES	**12.928.105**	**17.807.287**	**37,7%**	**11,3%**	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**

Esto con respecto de los ingresos totales. Ahora bien, refiriéndonos ya al caso del recaudo propio en los ingresos departamentales se observa como la contribución del impuesto de *Vehículos Automotores* con respecto del total de los ingresos corrientes es menor en proporción con los demás ingresos que componen los recursos propios. Dicha distribución se observa en el cuadro 3.

De lo anterior y a manera de vislumbrar el muy pequeño impacto que podría presentar esta iniciativa, no siendo mayor que sus reales beneficios, podríamos observar que mientras para el 2004 el recaudo a que este proyecto se refiere participó del 2.1% de los ingresos totales departamentales en el 2007 su participación fue menor 1.8%.

Agregado de Ingresos Departamentales de Recaudo Propio[19]

Cuadro 3

INGRESOS	% del Total 2004	% del Total 2007
TRIBUTARIOS	***87%***	***83%***
Vehículos Automotores	7%	7%
Registro y Anotación	9%	9%
Licores	24%	18%
Cerveza	24%	26%
Cigarrillos y Tabaco	9%	7%
Sobretasa Gasolina	7%	6%
Estampillas	5%	9%
Otros Impuestos	1%	1%
NO TRIBUTARIOS	***13%***	***17%***
TOTAL ING PROPIOS	**100%**	**100%**

Dado que la iniciativa busca beneficiar por una única vez a este pequeño grupo de personas que se han visto afectadas en su derecho a que el Estado les garantice su vida, bienes y honra, podríamos argumentar que:

En una ponderación de derechos resulta inconcebible que aquellas personas que han sido víctimas y han visto afectado el cuidado de su vida, bienes y honra además de ello deban ser víctimas de imposiciones de carácter económico por parte

[18] Ministerio de Hacienda y Crédito Público - Informe sobre la viabilidad fiscal de los departamentos 2007

[19] Ídibem.

del Estado al tener que pagar por un bien que les ha sido hurtado.

En segundo lugar la tendencia de hurtos a vehículos es descendiente, si comparamos el creciente parque automotor nacional de 5.3 millones en el 2008 frente a 19 mil hurtos de vehículos, comprendemos que el impacto es realmente menor ya que la iniciativa busca beneficiar a tan solo aquellos que no reportaron el hurto dándoles la posibilidad de por una única vez ser amnistiados.

El Gobierno Nacional siendo consciente que es necesario fortalecer las finanzas territoriales, se ha dado a la tarea de presentar un proyecto de ley en este sentido que a futuro permita su real fortalecimiento, con lo cual esta iniciativa no controvierte pues resulta más oneroso para los entes territoriales realizar estos cobros por vía coercitiva que otorgar las amnistías.

Finalmente, y advirtiendo la exigencia que señala el artículo 7º de la Ley 819 de 2003, la aprobación de esta iniciativa estaría ahorrando millones de pesos a las administraciones territoriales por causa de los procesos fiscales que de forma infructuosa adelantan por esta problemática que, como lo registran las estadísticas, se mantiene constante o ha empezado a repuntar. En ese orden de ideas, solicitamos respetuosamente a todos los congresistas acoger la iniciativa.

PROPOSICIÓN FINAL

Por todas las anteriores consideraciones y teniendo en cuenta que esta iniciativa es de gran importancia para recuperar la integridad económica de los afectados por el hurto de vehículos y que es una medida especial para la reivindicación del Estado con aquellos ciudadanos a quienes les ha fallado en la protección de sus bienes, me permito presentar ponencia positiva para primer debate en Comisión Tercera de la Cámara de Representantes del **Proyecto de ley número 031 de 2009 Cámara,** *por medio de la cual se adoptan medidas de carácter fiscal para propietarios de vehículos automotores hurtados.*

De los honorables Representantes,

Hernando Betancourt Hurtado

Representante a la Cámara

Se acoge la totalidad del Proyecto así:

TEXTO DEFINITIVO DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 031 DE 2009 CÁMARA

*por medio de la cual se adoptan medidas de carácter fiscal para propietarios de vehículos automotores hurtados***.**

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. A partir de la vigencia de la presente ley no estarán obligados a declarar ni pagar impuestos de propiedad ni de rodamiento los propietarios o poseedores de vehículos que hayan sido hurtados y no recuperados.

Para dar cumplimiento a lo anterior, la obligación cesará a partir del periodo siguiente a la ocurrencia del hurto del vehículo.

Parágrafo. El Gobierno Nacional dentro de los 3 meses siguientes a la vigencia de la presente ley establecerá los requisitos para acceder a este beneficio.

Artículo 2º. Las Secretarías de Hacienda de los entes territoriales en coordinación con la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de Colombia, promoverán campañas de información y difusión dirigidas a dar a conocer a los contribuyentes de impuestos sobre vehículos automotores, los beneficios que esta ley les concede en caso de hurto.

Artículo 3º ***Transitorio.*** Facúltese a los Gobernadores y Alcaldes municipales y distritales para decretar por una única vez la amnistía total por concepto de impuestos de propiedad y rodamiento de vehículos automotores para los propietarios que acrediten haber sido víctimas del hurto de sus vehículos con anterioridad a la vigencia de la presente ley.

Artículo 4º. ***Vigencia*.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,

Ponente,

Hernando Betancourt Hurtado

Representante a la Cámara

***

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 129 DE 2009 CÁMARA,

por la cual se da continuidad al Fondo de Energía Social - FOES - para las Zonas Especiales de Prestación de Servicio y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., mayo 12 de 2010

Doctor

Carlos Ramiro Chavarro

Presidente

Comisión Tercera

Honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Ref.: **Informe de Ponencia para Primer Debate del proyecto de ley número 129 de 2009 Cámara**, *por la cual se da continuidad al Fondo de Energía Social - FOES - para las Zonas Especiales de Prestación de Servicio y se dictan otras disposiciones.*

Ante la honrosa designación que nos hiciese la Mesa Directiva de la Comisión Tercera de la honorable Cámara de Representantes, nos permitimos rendir ponencia para Primer Debate al Proyecto de ley número 129 de 2009 Cámara, *por la cual se da*

continuidad al Fondo de Energía Social - FOES - para las Zonas Especiales de Prestación de Servicio y se dictan otras disposiciones.

Atentamente,

Honorables Representantes a la Cámara

Alfredo Ape Cuello Baute, Jorge Julián Silva Meche, Orlando Montoya, Coordinadores Ponentes; *Bernardo Elías Vidal, Carlos Ramiro Chavarro;* Ponente.

Antecedentes y Contenido:

El Fondo de Energía Social - FOES - fue creado mediante la Ley 812 de 2003 (Ley del Plan Nacional de Desarrollo 2003 (2007) y ratificado mediante el artículo 59 de la Ley 1151 de 2007 (Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010) como un mecanismo destinado a dar sostenibilidad a la prestación del servicio de energía eléctrica en las zonas denominadas por esta misma ley como de difícil gestión, áreas rurales de menor desarrollo y zonas subnormales, (artículo 118, Ley 812 de 2003).

Las características de estas zonas y el funcionamiento de **El Fondo de Energía Social – FOES**, fueron precisados en los decretos reglamentarios de la Ley 812 (Decreto 3735 de 2003, Decreto 160 de 2004).

Dado que la Ley 1151 de 2007, pierde su vigencia a partir del segundo semestre del año 2010, se requiere de esta nueva ley que se propone para garantizar la permanencia y continuidad de **El Fondo de Energía Social – FOES**, en el ordenamiento jurídico colombiano.

El presente Proyecto de ley fue presentado por la honorable Senadora Piedad Zuccardi y contiene cinco (5) artículos:

El primero establece la continuidad y la permanencia en el ordenamiento jurídico Colombiano de **El Fondo de Energía Social – FOES**.

El segundo dispone una fuente alterna de financiación para **El FOES,** diferente a las rentas de congestión con que actualmente se nutre y propone que estas sean de los recursos que le asigne el Presupuesto General de la Nación cada vigencia y los que resulten de la aplicación de la política del Gobierno en materia de precios de combustibles.

El tercero dispone que el Gobierno Nacional debe garantizar en la vigencia fiscal de cada año, la aprobación de los recursos necesarios para financiar completamente **El Fondo de Energía Social – FOES.**

El cuarto, señala que el Ministerio de Minas y Energía definirá anualmente el monto de recursos de cada fuente que deberán ser apropiados en el Presupuesto General de la Nación por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y

El quinto establece la vigencia y derogatorias.

Conceptos de los Ministerios: de Hacienda y de Minas y Energía

Los Ministerios de Hacienda y de Minas y Energía se pronunciaron sobre el presente proyecto de ley absteniéndose de dar concepto favorable fundamentado en los siguientes argumentos:

El señor Ministro de Hacienda y Crédito Público, Óscar Zuluaga señaló en un concepto bastante general, que en primer término que el proyecto deroga lo previsto en el Parágrafo 4° artículo 59 de la Ley 1151 de 2007, Plan Nacional de Desarrollo, el cual determina que **El Fondo de Energía Social – FOES,** expira con el agotamiento de las rentas de congestión.

A manera de ilustración presenta una tabla en la que se muestra el déficit de **El Fondo de Energía Social – FOES,** desde la vigencia fiscal de 2007 expresado en millones así:

- 2007: $86.795
- 2008: $97.743
- 2009: $78.756
- 2010: $106.952

Finalmente el Ministerio argumenta que se abstiene de rendir concepto favorable en virtud del artículo 7º de la Ley 819 de 2001, toda vez que en el momento en que las rentas de congestión dejen de generarse, La Nación tendría que seguir apropiando de manera indefinida en cada vigencia los recursos necesarios para la financiación, los cuales no se encuentran previstos en el marco de Gastos de Mediano Plazo del sector de Minas y Energía, ni en el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

El señor Ministro de Minas y Energía, Hernán Martínez Torres, también señala que lo dispuesto en el artículo 2° del presente proyecto de ley, en cuanto a la financiación de **El Fondo de Energía Social – FOES,** con cargo a los recursos que resulten de la aplicación de la política del Gobierno Nacional en materia de precios de los combustibles, puede configurar una aplicación oficial diferente, toda vez que estos ya tienen una destinación presupuestal específica.

Así mismo, señala que el Fondo de Estabilización de Precios de Combustibles, creado por ley, no compatible legal ni técnicamente con la dinámica presupuestal que dirige los subsidios a la demanda de energía.

El Ministerio formuló algunas consideraciones de orden económico argumentando que la financiación tal y como lo establece el artículo segundo del proyecto de ley, implica el aumento en la franja de diferencia existente entre subsidios y contribuciones, que según pesos de 2008, asciende a la suma de doscientos diez mil millones de pesos, ($210.000.000.oo).

Consideraciones:

Luego de realizar un análisis detallado a las recomendaciones formuladas por los señores Ministros de Hacienda y Crédito Público y de Minas y Energía, y después de coincidir con las bondades e importancia que contiene el presente proyecto de ley, los ponentes de la presente iniciativa consideramos, que es procedente darle ponencia positiva al **Proyecto de ley número 129 de 2009 Cámara,**

por la cual se da continuidad al Fondo de Energía Social - FOES - para las Zonas Especiales de Prestación de Servicio y se dictan otras disposiciones, fundamentado en los siguientes argumentos:

1. En sus conceptos los Ministros de Hacienda y de Minas y Energía no encuentran ajustado el que se busque una fuente de financiación diferente a las rentas de congestión, sin embargo, es el propio Gobierno Nacional el que ha permitido que se presente esta situación y ha venido históricamente cubriendo el déficit de **El Fondo de Energía Social – FOES**, con recursos de regalías y con recursos del Presupuesto General de la Nación.

En virtud de la abrupta caída de los recursos de **El Fondo de Energía Social – FOES**, el Gobierno Nacional durante las vigencias 2008 y 2009 ha autorizado dentro del Presupuesto General de Ingresos y Gastos de la Nación, la apropiación de partidas para complementar los recursos de las rentas de congestión, con el objetivo de que estos recursos se puedan reconocer parcial o totalmente requerimientos de **El Fondo de Energía Social – FOES**, que no hayan sido cubiertos con la fuente original de rentas de congestión.

De esta forma, se han asignado partidas por $80.000 millones en la Ley del PGN de la vigencia 2009 y por $142,567 millones en la ley del PGN de la vigencia de 2009, que han resultado insuficientes para atender las necesidades que presenta esta problemática social y que el Gobierno Nacional por falta de un mecanismo complementario de financiación de **El Fondo de Energía Social – FOES**, adeuda sumas significativas por concepto de la aplicación del subsidio a los usuarios de sectores vulnerables poniendo en riesgo la implementación del mismo y generando gran incertidumbre en los sectores populares.

2. La Ley 1151 de 2007, pierde su vigencia a partir del segundo semestre del año 2010, por lo tanto se requiere con gran urgencia una nueva ley para garantizar la permanencia y continuidad de **El Fondo de Energía Social – FOES**, en el ordenamiento jurídico colombiano.

3. **El Fondo de Energía Social – FOES**, constituyó una respuesta de carácter social a la compleja situación a la que conducía la aplicación de mecanismos de gestión de mercado a través de cortes del servicio a poblaciones, barrios y comunidades enteras, durante el período 2001 a 2003.

4. **El Fondo de Energía Social – FOES**, junto con los esquemas diferenciales y los mecanismos de vinculación de las comunidades a la prestación del servicio, ha constituido una herramienta de fundamental importancia para la sostenibilidad del servicio y de la cobertura eléctrica en amplias zonas del país.

5. Sin estos mecanismos la situación de conflicto vivida a comienzos de la década en zonas afectadas por la pobreza, el desplazamiento forzado a zonas urbanas y el conflicto social, se habría revertido en un mayor deterioro del bienestar y de las posibilidades de gestión del servicio de energía eléctrica en el país.

Cuyas consecuencias muy probablemente habrían terminado por afectar de manera profunda la estabilidad y continuidad del marco legal y del modelo actual de prestación de los servicios públicos domiciliarios en el país.

6. Es importante tener en cuenta que ni la regulación, ni el marco legal y reglamentario actual de prestación del servicio público de energía eléctrica en Colombia han desarrollado en forma plena el concepto de universalización y obligación de servicio, ni el de prestador de última instancia, así como tampoco el de los riesgos y los costos a remunerar al prestador en última instancia.

7. La Ley 812 de 2003 y **El Fondo de Energía Social – FOES**, entraron a llenar de manera parcial este vacío, procurando un beneficio adicional al mecanismo de subsidio de la Ley 142 de 1994, que ha permitido mantener la cobertura, vincular las comunidades a la gestión del servicio en actividades como el aforo del consumo, la distribución de la facturación, el recaudo, la atención de reclamos, así como iniciar un proceso paulatino de mejora de los índices de gestión comercial en materia de mejora del porcentaje de cobro y reducción de las pérdidas por fraude.

8. **El Fondo de Energía Social – FOES**, los esquemas diferenciales de prestación del servicio y la vinculación de la comunidad a la prestación del servicio configuran un conjunto de mecanismos alternativos a los previstos en la Ley 142 de 1994 para garantizar el acceso al servicio de un importante grupo de población en todo el país.

9. En el mismo sentido deben tenerse en cuenta las políticas tarifarías y de subsidios desarrolladas por el Gobierno Nacional en las zonas no interconectadas.

10. Tal como ya se manifestó, la continuidad legal de **El Fondo de Energía Social – FOES**, fue asegurada por medio de la Ley 1151 de 2001, (Ley del Plan Nacional de Desarrollo 2007 – 2010), la cual introdujo cambios razonables como la eliminación de los usuarios no regulados como receptores de este beneficio. (Artículo 59, Ley 1151 de 2007). Sin embargo, la reducción de las fuentes que alimentan **El Fondo de Energía Social – FOES**, en particular las rentas de congestión obtenidas de las exportaciones de energía en las transacciones internacionales de energía, **ponen en peligro la permanencia en el tiempo de los logros alcanzados.**

11. El próximo 20 de junio de 2010 se termina la presente legislatura, y en virtud de lo preceptuado por el artículo 190 de la Ley 5ª de 1992, el presente Proyecto de ley se archivará por no haber sido aprobado en primer debate, por lo tanto, la propuesta de los ponentes considerando el gran contenido social de esta iniciativa y que beneficia a más de tres millones de familias de los estratos más vulnerables, es solicitar a la Comisión su aprobación en Primer Debate.

Para luego concertar con el Gobierno Nacional los ajustes pertinentes que se realizarán a este fundamental Proyecto de ley y evitar de esta mane-

ra que sea archivada esta importante oportunidad para atender los sectores con necesidad manifiesta.

Proposición

Por todas las anteriores consideraciones y con las modificaciones realizadas, nos permitimos solicitar a los honorables Representantes miembros de la Comisión Tercera Constitucional Permanente, dar primer debate al **Proyecto de ley número 129 de 2009 Cámara,** *por la cual se da continuidad al Fondo de Energía Social - FOES - para las Zonas Especiales de Prestación de Servicio y se dictan otras disposiciones.*

Cordialmente;

Alfredo Ape Cuello Baute, Jorge Julián Silva Meche, Orlando Montoya, Coordinadores Ponentes; *Bernardo Elías Vidal, Carlos Ramiro Chavarro*, Ponentes.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 129 DE 2009 CÁMARA

por la cual se da Continuidad al Fondo de Energía Social - FOES - para las Zonas Especiales de Prestación de Servicio y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Establézcase la continuidad y la permanencia en el ordenamiento jurídico colombiano de **El Fondo de Energía Social FOES,** creado por la Ley 812 de 2003 y prorrogado mediante la ley 1151 de 2007.

Artículo 2°. *El Fondo de Energía Social, FOES***,** además de las rentas de congestión, se financiará con los recursos que le asigne el Presupuesto General de la Nación de cada vigencia, y con los que resulten de la aplicación de la política del Gobierno Nacional en materia de precios de combustibles.

Artículo 3°. El Gobierno Nacional garantizará en la vigencia fiscal de cada año, la apropiación de los recursos necesarios para financiar complementariamente **El Fondo de Energía Social FOES.**

Artículo 4°. El Ministerio de Minas y Energía definirá anualmente el monto de recursos de cada fuente que deberán ser apropiados en el Presupuesto General de la Nación por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Artículo 5°. Esta ley rige a partir de su publicación y modifica las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente;

Alfredo Ape Cuello Baute, Jorge Julián Silva Meche, Orlando Montoya, Coordinadores Ponentes; *Bernardo Elías Vidal, Carlos Ramiro Chavarro*, Ponentes.

TEXTOS APROBADOS

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN ORDINARIA DEL DÍA MIÉRCOLES DOCE (12) DE MAYO DE DOS MIL NUEVE (2009) AL PROYECTO DE LEY 162 DE 2009 CÁMARA.

*por la cual se autoriza la creación de un Fondo-cuenta de la Prevención Nacional para Adicciones en la Infancia y Adolescencia (FPNAIA) y se destinan recursos para su funcionamiento***.**

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto, brindar instrumentos legales, humanos, técnicos y económicos, con la finalidad de prevenir el consumo y las adicciones de sustancias psicoactivas en la población infantil y juvenil.

Artículo 2°. Autorícese al Gobierno Nacional para que a partir de la promulgación de la siguiente ley, asigne recursos del Fondo para la Rehabilitación, Inversión Social, y Lucha contra el Crimen Organizado-Frisco, con destino a la prevención del consumo de alcohol, tabaco, drogas legales e ilegales en la infancia y adolescencia.

Parágrafo: Para la creación del Fondo-Cuenta de la Prevención Nacional para Adicciones en la Infancia y Adolescencia (FPNAIA) se destinará el 30% del total de los dineros incautados al narcotráfico.

Artículo 3°. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de la Protección Social, designará dentro de su planta de cargos, el personal necesario para administrar y ejecutar los recursos asignados para el cumplimiento de los fines de esta ley.

Artículo 4°. Autorícese al Gobierno Nacional, para que con los recursos humanos y económicos de los que trata la presente ley, en un plazo no mayor a un año, contado a partir de la promulgación de esta, constituya un Fondo-Cuenta sin personería jurídica para la Prevención Nacional de Adicciones en la Infancia y Adolescencia, adscrito al Ministerio de la Protección Social, y el cual se denominará *Fondo-Cuenta de la Prevención Nacional para adicciones en la Infancia y Adolescencia (FPNAIA).*

Artículo 5°. El Ministerio de la Protección Social o quien este delegue podrá suscribir convenios con entidades públicas y privadas para llevar a cabo las políticas, programas y proyectos que se adelanten con los recursos de los que trata la presente ley.

Artículo 6°. Luego de la creación del *Fondo-Cuenta de la Prevención Nacional para Adicciones en la Infancia y Adolescencia (FPNAIA)*, el

Ministerio de la Protección Social a través de la persona que haya designado como administrador (director) de los recursos para la prevención de las adicciones en la infancia y adolescencia, presentará dentro los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley un proyecto de trabajo encaminado a reducir el consumo de sustancias psicoactivas (SPA), a las Comisiones Séptimas Constitucionales Permanentes de Senado y Cámara de Representantes y rendirá informe anual a estas mismas células legislativas.

Parágrafo. El proyecto de trabajo presentado a las Comisiones Séptimas Constitucionales Permanentes de Senado y Cámara de Representantes, deberá contener criterios de gestión encaminados a que las acciones derivadas de esta ley, estén enmarcadas bajo criterios de Eficiencia, calidad, equidad, integralidad, territorialidad, y sostenibilidad, contenidos en *la política nacional para la reducción del consumo de sustancias psicoactivas y su impacto* de la dirección general de salud pública del Ministerio de la Protección Social.

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

CÁMARA DE REPRESENTANTES
COMISIÓN TERCERA

Mayo doce (12) de dos mil diez (2010).

En Sesión de la fecha y en los términos anteriores fue aprobado en **Primer Debate el Proyecto de ley número 162 de 2009 Cámara,** *por la cual se autoriza la creación de un Fondo-cuenta de la Prevención Nacional para Adicciones en la Infancia y Adolescencia (FPNAIA) y se destinan recursos para su funcionamiento,* previo anuncio de su votación en Sesión Ordinaria del día miércoles cinco (5) de mayo de dos mil diez (2010), en cumplimiento de lo establecido en el artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que el citado Proyecto de ley siga su curso legal en Segundo Debate, en la Plenaria de la Cámara de Representantes.

Una vez aprobado el citado proyecto en primer debate, la Mesa Directiva de la Comisión Tercera de esta Corporación designó como ponente para Segundo Debate al honorable Representante Á*ngel Custodio Cabrera Báez*.

El Presidente,

Carlos Ramiro Chavarro Cuéllar.

La Secretaria General,

Elizabeth Martínez Barrera.

CONTENIDO

Gaceta número 296 - Viernes, 4 de junio de 2010
CÁMARA DE REPRESENTANTES

Pág.

PONENCIAS

Informe de ponencia para primer debate y texto definitivo al Proyecto de ley número 031 de 2009 Cámara, por medio de la cual se adoptan medidas de carácter fiscal para propietarios de vehículos automotores hurtados..... 1

Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 129 de 2009 Cámara, por la cual se da continuidad al Fondo de Energía Social - FOES - para las Zonas Especiales de Prestación de Servicio y se dictan otras disposiciones..... 8

TEXTOS APROBADOS

Texto aprobado en primer debate por la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la honorable Cámara de Representantes en sesión ordinaria del día miércoles doce (12) de mayo de dos mil nueve (2009) al Proyecto de ley 162 de 2009 Cámara, por la cual se autoriza la creación de un Fondo-cuenta de la Prevención Nacional para Adicciones en la Infancia y Adolescencia (FPNAIA) y se destinan recursos para su funcionamiento 11

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2010