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 454 Bogotá D. C., viernes, 23 de julio de 2010 EDICIÓN DE 16 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

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 023 DE 2010 CÁMARA

por medio de la cual se establecen medidas para la promoción e implementación de modos de transporte que incorporen tecnología de tracción eléctrica.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objetivo*. La presente ley busca contribuir a la diversificación de la matriz energética, mediante la promoción e implementación de modos de transporte que incorporen tecnologías de tracción eléctrica, como medida de adaptación y mitigación de los efectos del cambio climático**.**

Artículo 2°. *Reglamento técnico.* Los Ministerios de Transporte y de Minas y Energía expedirán un reglamento técnico donde se señalen las condiciones de habilitación, operación y de infraestructura necesarias para la adopción de los diferentes modos de transporte que incorporen tecnologías de tracción eléctrica.

Parágrafo. El Ministerio de Minas y Energía, por medio de la Comisión de Regulación de Energía Eléctrica y Gas (CREG) determinará la regulación, planeación, coordinación y seguimiento de todas las actividades relacionadas con la prestación del servicio de energía eléctrica para los modos de transporte que incorporen tecnología de tracción eléctrica.

Artículo 3°. *Criterios de calificación preferente.* A partir de la expedición del reglamento técnico del que habla el artículo anterior, los procesos licitatorios que adelanten las entidades públicas en relación con el servicio de transporte masivo, adoptarán dentro de los criterios de calificación preferente, el que los vehículos ofertados para la prestación del servicio incorporen tecnología de tracción eléctrica.

Artículo 4°. *Incentivo empresarial.* Los Ministerios de Hacienda y Crédito Público y el de Comercio, Industria y Turismo, establecerán medidas arancelarias que reduzcan el gravamen para la importación de la tecnología, equipos y vehículos asociados al sistema de transporte que utilice para su tracción energía eléctrica, el cual estará comprendido entre el cero por ciento (0%) y el cinco por ciento (5%).

Artículo 5°. *Exenciones en el impuesto sobre vehículos.* Las asambleas departamentales y los concejos municipales y distritales, podrán fijar exenciones comprendidas entre el diez por ciento (10%) y el cuarenta por ciento (40%) en el impuesto sobre vehículos automotores, cuando estos vinculen o incorporen tecnologías de tracción eléctrica.

Artículo 6°. *Estímulos al uso.* Los Alcaldes Municipales y Distritales, adoptarán medidas que incentiven el uso de vehículos que incorporen tecnología de tracción eléctrica, entre las cuales podrán contemplar la eliminación de restricciones de circulación o pico y placa y la creación de zonas de estacionamiento**.**

Artículo 7°. *Promoción de investigación, desarrollo e implementación*. Los Ministerios de Minas y Energía, Transporte y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, fomentarán la vinculación de las universidades, las empresas generadoras, transportadoras y comercializadoras de energía eléctrica, los gremios y la industria asociada al sector automotriz del país, a la investigación e implementación de proyectos e iniciativas que propicien el desarrollo de diferentes modos de transporte con tecnología de tracción eléctrica.

Parágrafo. El Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, brindará acompañamiento técnico a los proyectos e iniciativas referidos en el presente artículo y los inscribirá en el banco de proyectos de Mecanismos de Desarrollo Limpio (MDL), a fin de que sean susceptibles de financiación, en el marco del Protocolo de Kyoto.

Artículo 8°. *Renovación del parque automotor de las entidades estatales.* Las condiciones de adquisición de vehículos por parte de entidades públicas, deberán admitir ofertas que utilicen fuentes de energía eléctrica y les asignarán puntajes de evaluación superior.

Artículo 9°. *De las bicicletas con motores eléctricos.* El artículo 2° del Código Nacional de Tránsito incorporará una definición adicional, así:

Bicicleta Eléctrica: Vehículo con motor eléctrico de dos (2) o más ruedas en línea, el cual se desplaza, además, por el esfuerzo de su conductor, accionando por medio de pedales.

A las bicicletas eléctricas se les aplicarán los mismos requisitos y condiciones de desplazamiento que a las Bicicletas.

Artículo 10. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas,

Senadores de la República,

Alexandra Moreno Piraquive, Manuel Virgüez P., Carlos Alberto Baena López.

Representante a la Cámara,

Gloria Stella Díaz Ortiz.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DE LA LEY

La presente ley tiene por objeto diversificar la matriz energética del transporte. Para lograrlo se pretende incentivar la implementación de modos de transportes que incorporen tecnologías de tracción eléctrica, para mitigar los efectos del cambio climático y mejorar la calidad de vida de los colombianos a través de un ambiente más sano.

ÁMBITO INTERNACIONAL

En el Mundo, diversas compañías productoras de vehículos han incursionado en el campo de la investigación de tecnologías y adaptación de autos impulsados con tracción eléctrica. El uso de energías renovables y la investigación tendiente al desarrollo de tecnologías que permitan un desarrollo sostenible, que no atente contra la naturaleza y que propenda por el mejoramiento de las condiciones del aire ha sido prioridad de diversas instituciones.

La Organización Mundial de la Salud ha advertido sobre los riesgos de la contaminación del aire y distintas naciones han permitido el uso de vehículos impulsados con energía eléctrica: España, Alemania, Italia, Japón e Inglaterra son algunos de los países que han permitido la circulación de vehículos de esta clase; incluso España[1], es pionera en la instalación de infraestructura para la recarga de vehículos y motos eléctricas, dando incentivos y facilidades para su uso.

En Europa existe la Green Car Iniciativa, como componente del Plan de Recuperación Económica, que determinó asignar 500.000 millones de Euros, por medio de la Participación Público- Privada para reafirmar la innovación y el progreso del medio ambiente[2].

En América Latina, Brasil ha iniciado con la instalación de estaciones de recarga[3] y junto con Chile permite la circulación de vehículos eléctricos[4]. Por su parte, Ecuador y Perú estudian legislaciones para facilitar la importación de estos vehículos[5].

Las investigaciones científicas para mejorar el desempeño de los vehículos eléctricos no se detienen, el ejemplo es el Plan Agassi, apoyado por Israel, Dinamarca, Australia y localidades de California del Norte y Hawaii, que junto con la Universidad de Técnica de Delf, en Holanda, han creado *"Awesome Mobility"*, un proyecto que permitirá optimizar los procesos de carga de los vehículos ecológicos[6].

Si bien el uso de tecnologías relacionadas con los vehículos eléctricos no es nuevo, ahora se busca cualificarlas junto con sus diseños. La apuesta mundial es la masificación en el uso de estos medios de transporte para mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos y detener el daño al medio ambiente.

SITUACIÓN ACTUAL EN COLOMBIA

En los años 2008 y 2009, 100 vehículos entraron al país con arancel cero, tras la aprobación del Decreto 358 de 2009. Esa norma significó un paso para la comercialización de los vehículos eléctricos o que utilizan energías distintas a las proporcionadas por los combustibles derivados del petróleo y los recursos naturales no renovables. Esta reglamentación permitió que esos vehículos se comercializaran entre treinta y dos y treinta y cinco (32 y 35) millones de pesos[7].

---

1 Artículo del 30 de noviembre de 2009. Las redes pueden asumir ya un millón de coches eléctricos. Recuperado en: http://www.movilidadelectrica.com/2009_11_01_archive.html

2 La Federación de Industria y el Observatorio Industrial del Sector de Fabricantes de Automóviles y camiones. Las Energías Alternativas en el Sector Automovilístico. España. 2009. Recuperado en: <http://www.mityc.es/industria/observatorios/SectorAutomoviles/Actividades/2009/Federaci%C3%B3n%20Minerometal%C3%BArgica%20de%20Comisiones%20Obreras%20%28INDUSTRIA%20CCOO%29/CCOO%20ENERGIAS%20ALTERNATIVAS%20EN%20EL%20SECTOR%20AUTOMOVILISTICO.pdf>

3 Brasil instalará estaciones solares para vehículos eléctricos. Recuperado en: http://www.gstriatum.com/energiasolar/blog/2009/09/26/brasil-instalara-estaciones-solares-para-vehiculos-electricos/

4 Autos 100% eléctricos se instalan en Chile. Recuperado en http://www.publimetro.cl/nota/autos-100-electricos-se-instalan-en-chile/bNQhcq!143940/

5 Nota de prensa del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo de Colombia. Empieza la era de los vehículos eléctricos en Colombia. Recuperado en: http://www.mincomercio.gov.co/econtent/verimp.asp?id=6922&IdCompany=1

6 Novedosas estaciones de carga para vehículos eléctricos. Publicado el 26 de febrero de 2009. Recuperado en: http://erenovable.com/2009/02/26/novedosas-estaciones-de-carga-para-vehculos-elctricos/

7 Comunicado del Ministerio de Medio Ambiente. "Minambiente anuncia cero arancel para importar carro eléctrico". Recuperado en: http://www.botschaft-kolumbien.de/paginasnoticias/MEDIO_AMBIENTE_49.htm

Los carros eléctricos traídos al país no utilizan ninguna clase de combustible y se cargan desde cualquier terminal eléctrica (según el modelo) desde 120 a 240 voltios[8]. Estos vehículos promueven el ahorro y el desarrollo sostenible, por ejemplo: con un galón de gasolina un carro pequeño puede recorrer 40 kilómetros, mientras los carros eléctricos recorren 80 con la carga realizada en dos horas[9].

Actualmente los carros eléctricos se encuentran funcionando en ciudades como, Cali, Medellín, Bogotá y Cartagena, que además cuenta con busetas eléctricas que transportan pasajeros en el centro histórico de la ciudad. Este ejemplo evidencia que las autoridades de los municipios y ciudades pueden, con la autorización explícita del Congreso, promover e incentivar el uso de estos vehículos, premiando a los ciudadanos que contribuyen a la disminución de emisiones contaminantes.

Colombia ha mostrado interés por los temas que contribuyen al mejoramiento del ambiente, de ahí que una de las principales preocupaciones sea el tema del calentamiento global y el compromiso de las autoridades y de los ciudadanos para contribuir a su reducción. Un ejemplo de esta preocupación es el foro realizado en el Congreso de la República el 27 de febrero del presente año, denominado "Contaminación Ambiental en Colombia" y el foro "Calentamiento Global y su Impacto en Bogotá", celebrado entre el 24 de septiembre de 2008 y el 6 de octubre de 2008 en el Concejo de Bogotá[10].

II. CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

La garantía de un aire y un ambiente limpios son condiciones para la salud, el bienestar humano y la calidad de vida. De allí que los gobiernos deban asumir compromisos y tomar medidas que hagan posible el mejoramiento del aire y el ambiente en general.

La aspiración de los países en vía de desarrollo, es la consecución del mismo de forma sostenible. En ese contexto, Colombia está llamada a facilitar que los ciudadanos contribuyan al mejoramiento de las condiciones ambientales. En ese sentido, esta iniciativa contempla la implementación de medidas que protejan el medio ambiente, aporten a la disminución de los gases con efecto invernadero, mejoren la calidad del aire y reduzcan las emisiones contaminantes nocivas para la salud.

La contaminación atmosférica afecta a todos los países desarrollados y en vía de desarrollo[11]. Desde el 2005, la Organización Mundial de la Salud estableció directrices sobre la calidad del aire y en ellas explica las consecuencias de las emisiones contaminantes que han sido causantes de muertes y diversos problemas respiratorios[12].

Las emisiones de partículas en suspensión (PM) compuestas por los sulfatos, los nitratos, el amoniaco, el cloruro sódico, el carbón, el polvo de minerales y el agua, son derivadas de la combustión de combustibles sólidos y aumentan los riesgos de padecer enfermedades cardiovasculares y respiratorias, cáncer de pulmón, infección aguda en las vías respiratorias inferiores y enfermedad pulmonar obstructiva crónica. El ozono (O_3) se produce por la reacción de la luz solar con contaminantes como los óxidos de nitrógeno y los Compuestos Orgánicos Volátiles (COV) emitidos por los vehículos, los disolventes y la industria. Su presencia causa problemas respiratorios como el asma, reduce la función pulmonar y origina varias cardiopatías[13].

El Dióxido de Nitrógeno (NO_2), es causante de producir partículas en suspensión en concentración 2,5, que al ser inhaladas pueden alcanzar los bronquiolos, alterar el intercambio pulmonar de gases, aumentar los síntomas de bronquitis en niños asmáticos y disminuir la función pulmonar. El Dióxido de azufre (SO_2) se produce por la combustión de fósiles usados para la calefacción doméstica, la generación de electricidad y los vehículos a motor; afecta el sistema respiratorio y las funciones pulmonares, causa irritación ocular, agrava el asma y la bronquitis crónica y aumenta la propensión a contraer infecciones pulmonares. Al combinarse con agua, el SO_2 produce ácido sulfúrico, que es el causante de la deforestación producida por la lluvia ácida[14].

En Colombia, Bogotá es actualmente la tercera ciudad más contaminada en América Latina, solo superada por ciudad de México y Santiago de Chile (Vallejo & Baena. 2007). A pesar de esto, en Bogotá sólo se cuenta con cinco estaciones de monitoreo que no contemplan datos de gases efecto invernadero como el CO_2 y del cual se han implementado a nivel internacional mecanismos para su reducción, como lo son los incentivos para el fomento de plantaciones forestales. Sin embargo, estos se encuentran fuera del área foco de contaminación: las urbes donde se han establecido las grandes industrias.

La ciudades en sus procesos de planificación urbana tienen la oportunidad de contrarrestar este efecto y el efecto del cambio climático a nivel local, aun cuando no se tiene la responsabilidad a nivel mundial de reducir la contaminación, esta sí existe con sus habitantes y las futuras generaciones.

De otra parte, más del 80% de los costos estimados en que se incurre por los Impactos causados por la contaminación del aire en la salud en Colombia, se concentra únicamente en cuatro departamentos y en la ciudad de Bogotá. Solo en Bogotá el costo anual equivale casi al 2% del PIB de la ciudad (Banco Mundial Prioridades ambientales para la reducción de la pobreza en Colombia. 2007).

---

8 Condiciones técnicas de los autos eléctricos Rava. Recuperado en: http://www.elcocheecoelectrico.com/

9 Artículo publicado el 3 de noviembre de 2008. Reva: El carro eléctrico llega a Colombia. http://www.co.autocosmos.com/noticias/18285/reva--el-carro-electrico-llega-a-colombia.aspx

10 Foros organizados por las bancadas de MIRA en las respectivas Corporaciones, con el apoyo de distintas organizaciones públicas y de la sociedad civil.

11 Organización Mundial de la Salud. Calidad del Aire y Salud. Nota Descriptiva No.313. Recuperado en: http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs313/es/print.html

12 Guías de calidad del aire de la OMS.

13 Ídem.

14 Ídem.

La contaminación del aire en las ciudades es un problema ambiental de mayor preocupación para los colombianos y el generador de los mayores costos sociales después de la contaminación del agua y de los desastres naturales. Estos costos han sido estimados en 1,5 billones de pesos anuales (Bjorn Larsen, 2004. Citado en el Conpes 3344), y están relacionados con efectos sobre la salud pública, mortalidad y morbilidad: se estima una ocurrencia al año de 6.000 muertes prematuras, 7.400 nuevos casos de bronquitis crónica, 13.000 hospitalizaciones y 255.000 visitas a salas de emergencia (Conpes 3344).

Entre los efectos negativos de la contaminación del aire sobre la salud y la productividad de las personas están: cáncer, asma, bronquitis crónica y desórdenes respiratorios. La frecuencia de muertes prematuras aumenta con la polución, siendo por lo general los grupos sociales pobres los más expuestos a la contaminación del aire y los más afectados por ella (Conpes 3344).

Estas consecuencias de la contaminación atmosférica pueden reducirse al implementar y fomentar el uso de tecnologías limpias y dar facilidades para que Colombia esté a la vanguardia, junto con varias naciones industrializadas, quienes en sus calles permiten el tránsito de vehículos ecológicos y garantizan las condiciones para su funcionamiento.

El sector del transporte afronta una perspectiva compleja, cuando se ubica en el contexto del desarrollo sostenible, por cuanto debe superar críticas asociadas con factores como la mala calidad del aire, los problemas de calentamiento global y el deterioro de los recursos naturales no renovables. Lo anterior estimula que muchas empresas y diversos gobiernos en el Mundo, inviertan en la investigación, la creación y el uso de energías alternativas que contribuyan a la conservación ambiental y que además permitan el cuidado de la salud humana.

La implementación de energías alternativas en la empresa automotriz ha sido objeto de múltiples investigaciones y de varios proyectos. La Federación de Industria y el Observatorio Industrial del Sector de Fabricantes de Automóviles y Camiones de España, destaca la importancia creciente del desarrollo de nuevos productos ambientales para la industria automotriz en el mundo[15]. La tabla extraída de dicho informe, muestra las estrategias futuras de varias empresas automotrices. En ellas, los primeros lugares corresponden al uso de energías alternativas y al desarrollo de vehículos respetuosos del ambiente.

Estrategias futuras de las empresas[16]

Respuestas %

La producción de coches fuel-eficientes 29%

El cambio a vehículos de energías alternativas 23%

La producción de coches respetuosos con el medio ambiente 22%

Utilización de las últimas tecnologías (*fuel cell, Irbid systems*, etc.) 12%

Reducción de costes 10%

Fabricación de coches pequeños 7%

Enfrentarse con la crisis 6%

Asegurar la seguridad 4%

El crecimiento de los costes energéticos 3%

Competencia 3%

Otros 12%.

El uso de energía producida a partir de recursos renovables reduce la utilización de los combustibles fósiles, una medida fundamental para mejorar la calidad del aire en el país y optimizar el uso de los recursos, tendiendo a la consecución de desarrollo sostenible.

Los vehículos ecológicos son funcionales y pueden competir perfectamente con modelos tradicionales. Lo más importante es que las emisiones de estos autos son casi nulas y que contribuyen a la disminución de la contaminación auditiva al no generar ruidos en su encendido y desplazamiento[17].

No obstante las ventajas señaladas, este mercado es de precario desarrollo en Colombia, pues, entre otros factores, las cuotas arancelarias los hacen muy costosos. De allí que los esfuerzos del Gobierno Nacional y del Congreso, deban tender a la reducción de las cuotas. Adicionalmente, son necesarias medidas que faciliten e incentiven el uso de estos vehículos, así como el fomento de la investigación, para que Colombia lidere procesos de construcción y uso de tecnologías limpias.

III. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

La Constitución Política de Colombia establece en el artículo 79, que:

"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

---

15 La Federación de Industria y el Observatorio Industrial del Sector de Fabricantes de Automóviles y Camiones. Las Energías Alternativas en el Sector Automovilístico. España. 2009. Recuperado en: http://www.mityc.es/industria/observatorios/SectorAutomoviles/Actividades/2009/Federaci%C3%B3n%20Minerometal%C3%BArgica%20de%20Comisiones%20Obreras%20%28INDUSTRIA%20CCOO%29/CCOO%20ENERGIAS%20ALTERNATIVAS%20EN%20EL%20SECTOR%20AUTOMOVILISTICO.pdf

16 Fuente: Federación de Industria y el Observatorio Industrial del Sector de Fabricantes de Automóviles y camiones. Las Energías Alternativas en el Sector Automovilístico. España. Tabla.II.5. Estrategias futuras de las empresas. (2009).

17 La Federación de Industria y el Observatorio Industrial del Sector de Fabricantes de Automóviles y Camiones. Las Energías Alternativas en el Sector Automovilístico. España. 2009. Recuperado en: http://www.mityc.es/industria/observatorios/SectorAutomoviles/Actividades/2009/Federaci%C3%B3n%20Minerometal%C3%BArgica%20de%20Comisiones%20Obreras%20%28INDUSTRIA%20CCOO%29/CCOO%20ENERGIAS%20ALTERNATIVAS%20EN%20EL%20SECTOR%20AUTOMOVILISTICO.pdf

de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines".

Por su parte, el artículo 80 indica que:

"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".

El artículo 95 destaca como responsabilidad estatal:

(...)

8. Proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano.

Estos artículos ilustran el compromiso del país con el mejoramiento de las condiciones ambientales y demuestran que todo esfuerzo que se haga para reducir los gases de invernadero, el calentamiento global y eliminar las emisiones contaminantes, debe recibir el apoyo del Congreso y de la ciudadanía.

En el artículo 150, numeral 19, literal c), la Constitución Política autoriza al Congreso para dictar las normas generales, y señalar en ellas los objetivos y criterios a los cuales debe sujetarse el Gobierno para

"c) Modificar, por razones de política comercial los aranceles, tarifas y demás disposiciones concernientes al régimen de aduanas".

A partir de esta disposición, el proyecto prevé una tarifa preferencial para el arancel de importación de vehículos (autos, bicicletas, etc.) que usen fuentes de energías alternativas, limpias o amigables con el ambiente.

Dadas las condiciones constitucionales, el Estado colombiano debe garantizar y facilitar las condiciones para que el ambiente sea protegido y mejorado. En este sentido Colombia debe adoptar una política comercial ambientalmente sostenible, que beneficie el comercio de bienes y servicios que contribuyan al mejoramiento ambiental.

Encontramos algunas leyes sobre esta materia:

Ley 99 de 1993.

Artículo 1º. Principios Generales Ambientales.

7. El Estado fomentará la incorporación de los costos ambientales y el uso de instrumentos económicos para la prevención, corrección y restauración del deterioro ambiental y para la conservación de los recursos naturales renovables.

8. El paisaje por ser patrimonio común deberá ser protegido.

Ley 164 de 1994, "por medio de la cual se aprueba la "Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático", hecha en Nueva York el 9 de mayo de 1992".

Artículo 2°. Objetivos. El objetivo último de la presente Convención y de todo instrumento jurídico conexo que adopte la Conferencia de las Partes, es lograr, de conformidad con las disposiciones pertinentes de la Convención, la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropógenas peligrosas en el sistema climático. Ese nivel debería lograrse en un plazo suficiente para permitir que los ecosistemas se adapten naturalmente al cambio climático, asegurar que la producción de alimentos no se vea amenazada y permitir que el desarrollo económico prosiga de manera sostenible.

Artículo 4°. Compromisos.

a) Elaborar, actualizar periódicamente, publicar y facilitar a la Conferencia de las Partes, de conformidad con el artículo 12, inventarios nacionales de las emisiones antropógenas por las fuentes y de la absorción por los sumideros de todos los gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal, utilizando metodologías comparables que habrán de ser acordadas por la Conferencia de las Partes;

b) Formular, aplicar, publicar y actualizar regularmente programas nacionales y, según proceda, regionales, que contengan medidas orientadas a mitigar el cambio climático, tomando en cuenta las emisiones antropógenas por las fuentes y la absorción por los sumideros de todos los gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal y medidas para facilitar la adaptación adecuada al cambio climático.

Por otro lado la Ley 697 de 2001, reglamenta el uso racional de la energía; en esta ley el Estado muestra su intención por el uso racional de la energía y el manejo sostenible de los recursos ambientales.

El año anterior, los Ministerios de Hacienda y Crédito Público y Comercio, Industria y Turismo, aprobaron el Decreto 358 de 2009, por medio del cual se autorizó la importación de un contingente de cien (100) autos eléctricos a un arancel del 0%. Esta medida permitió que Colombia diera facilidades para la comercialización de vehículos que utilizan energías que no atenten contra el ambiente, ahora es necesario que la legislación permanente incorpore medidas que permitan y promuevan el uso de vehículos que no contaminen el ambiente.

Asimismo, en Sentencia C-431 de 2000 expresa (La conservación del medio ambiente como garantía constitucional) "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 protección1. Siguiendo lo dicho por esta Corporación en anterior pronunciamiento.

El tema ambiental constituyó, sin lugar a dudas, una seria preocupación para la Asamblea Nacional Constituyente, pues ninguna Constitución moderna puede sustraer de su normatividad el manejo de un problema vital, no solo para la comunidad nacional, sino para toda la humanidad; por ello, se ha afirmado con toda razón, que el ambiente es un patrimonio común de la humanidad y que su protección asegura la supervivencia de las generaciones presentes y futuras.

"La protección al medio ambiente es uno de los fines del Estado Moderno, por lo tanto toda la estructura de este debe estar iluminada por este fin, y debe tender a su realización.

"La crisis ambiental es, por igual, crisis de la civilización y replantea la manera de entender las relaciones entre los hombres. Las injusticias sociales se traducen en desajustes ambientales y estos a su vez reproducen las condiciones de miseria" (1 Bis) (Sentencia T-254/93, M.P. Antonio Barrera Carbonell).

... Así, 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.

Cabe destacar que los derechos y las obligaciones ecológicas definidas por la Constitución Política giran, en gran medida, en torno al concepto de desarrollo sostenible, el cual, en palabras de esta Corporación, pretende "superar una perspectiva puramente conservacionista en la protección del medio ambiente, al intentar armonizar el derecho al desarrollo –indispensable para la satisfacción de las necesidades humanas– con las restricciones derivadas de la protección al medio ambiente"2. Así, es evidente que el desarrollo social y la protección del medio ambiente imponen un tratamiento unívoco e indisoluble que progresivamente permita mejorar las condiciones de vida de las personas y el bienestar social, pero sin afectar ni disminuir irracionalmente la diversidad biológica de los ecosistemas pues estos, además de servir de base a la actividad productiva, contribuyen en forma decidida a la conservación de la especie humana. Sobre este particular la Corte tuvo oportunidad de señalar que:

El crecimiento económico, fruto de la dinámica de la libertad económica, puede tener un alto costo ecológico y proyectarse en una desenfrenada e irreversible destrucción del medio ambiente, con las secuelas negativas que ello puede aparejar para la vida social. La tensión desarrollo económico –conservación y preservación del medio ambiente, que en otro sentido corresponde a la tensión bienestar económico– calidad de vida, ha sido decidida por el Constituyente en una síntesis equilibradora que subyace a la idea de desarrollo económico sostenible consagrada de diversas maneras en el texto constitucional (CP artículos 80, 268-7, 334, 339 y 340). (Sentencia T-251/93, M.P. Eduardo Cifuentes Muñoz).

Por eso, 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.

IV. PROPUESTAS DEL ARTICULADO

El proyecto plantea en su artículo 2°, dejar en cabeza de los Ministerios de Transporte y el de Minas y Energía la expedición de un reglamento técnico que permita señalar las condiciones de habilitación, operación y de infraestructura necesaria para la adopción de los diferentes modos de transporte que incorporen tecnología de tracción eléctrica, así mismo que este último Ministerio, por medio de la Comisión de Regulación de Energía Eléctrica y Gas (CREG), regule, planee y coordine las actividades relacionadas con la prestación del servicio de energía eléctrica para todos los modos de transporte que incorporen tecnología de tracción eléctrica.

El artículo 3° contempla criterios de evaluación preferente en los procesos licitatorios de servicios de transporte masivo, cuando se ofrecen vehículos que incorporen tecnología de tracción eléctrica.

En el artículo 4° se insertan incentivos empresariales, consistentes en un arancel comprendido entre cero (0) y cinco (5) para la importación de la tecnología, equipos y vehículos asociados al sistema de transporte que utilice para su tracción energía eléctrica.

El artículo 5° autoriza a las asambleas y los concejos municipales a conceder exenciones en el impuesto a vehículos cuando estos vinculen o incorporen tecnologías de tracción eléctrica, que pueden estar comprendidas entre el diez por ciento (10%) y el cuarenta por ciento (40%).

El artículo 6° del presente proyecto hace referencia a los estímulos que los alcaldes municipales establecerán directamente por el uso de los vehículos que vinculen o incorporen tecnología de tracción eléctrica. Dentro de ellas se consideran el levantamiento de restricciones de circulación o de pico y placa y zonas de estacionamiento.

El artículo 7° contiene medidas que deben adelantar los Ministerios de Minas y Energía, Transporte, y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, para el fomento de la vinculación de las universidades, las empresas generadoras, transportadoras y comercializadoras de energía eléctrica, los gremios y la industria asociada al sector automotriz del país, en la promoción de la investigación, desarrollo e implementación de proyectos e iniciativas que propicien el avance de los diferentes modos de transportes que incorporen tecnología de tracción eléctrica.

De otra parte se señala, por parte del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, el acompañamiento técnico a los proyectos que se presenten en el sentido antes indicado, así como también la inscripción de los mismos en el banco de proyectos de Mecanismos de Desarrollo Limpio (MDL); buscando este proyecto de ley que sean susceptibles de financiación, en el marco del Protocolo de Kyoto.

Por último, el artículo 9°, confirma que la implementación de sistemas de tracción eléctrica como compromiso con el mejoramiento del ambiente, debe ser un compromiso liderado por el Estado, de ahí que el proyecto determine el uso de estas tecnologías en el parque automotor de las entidades públicas.

V. IMPACTO FISCAL

El presente proyecto no genera impacto fiscal, por cuanto no ordena gasto ni otorga beneficios tributarios directamente. Adicionalmente, el Estado colombiano cuenta con objetivos compatibles con el proyecto, definidos en la Ley 1151 de 2007 por medio de la cual se adopta el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010, cuando dispone como prioridad:

"...Una gestión ambiental y del riesgo que promueva el desarrollo sostenible, sustentado en la articulación adecuada de las dimensiones económica, social y ambiental. Así mismo, una gestión de riesgo orientada no solo a la atención, sino prioritariamente a la prevención...".

Adicionalmente, el Presupuesto Nacional y el Plan Operativo Anual de Inversiones, contemplan recursos específicos para:

"[...] Prevención y control de la degradación ambiental, fortaleciendo los instrumentos que atiendan de manera directa sus principales causas y promuevan una cultura de prevención y control del medio ambiente urbano y rural, como son la contaminación del aire [...]".

De hecho, numerosos proyectos de inversión en ejecución por parte del Gobierno Nacional, resultan concordantes con el articulado del presente proyecto, dentro de los que se destacan los siguientes:

MINISTERIO A CARGO	PROGRAMA	PRESUPUESTO	JUSTIFICACIÓN
MINAS Y ENERGÍA	ASESORÍA PARA EL ANÁLISIS Y DESARROLLO DEL SUBSECTOR ELÉCTRICO NACIONAL	1.000.000.000	Evidenciando la necesidad de desarrollar infraestructura para proveer fuentes eléctricas como estaciones de servicio para los vehículos impulsados con energías alternativas se debe contar con la asesoría para el análisis y desarrollo del subsector eléctrico nacional prevista en el presente programa.
MINAS Y ENERGÍA	ASESORÍA PARA LA ELABORACIÓN DE METODOLOGÍAS DE PROYECCIÓN INTEGRADA DE DEMANDA DE ENERGÍA EN COLOMBIA	920.000.000	Evidenciando la necesidad de desarrollar infraestructura para proveer fuentes eléctricas como estaciones de servicio para los vehículos impulsados con energías alternativas se debe contar con la asesoría para la elaboración de metodologías de proyección integrada de demanda de energía en Colombia prevista en el presente programa.
MINAMBIENTE VIVIENDA DESARROLLO T. - GESTIÓN GENERAL	MEJORAMIENTO Y FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD INSTITUCIONAL PARA LA IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA AMBIENTAL PARA LA GESTIÓN AMBIENTAL DE RESIDUOS O DESECHOS PELIGROSOS, NACIONAL-[PREVIO CONCEPTO DNP]	950.000.000	Toda vez que el objetivo de este programa comprende aumentar la capacidad institucional para la implementación de la política ambiental para la gestión integral de residuos o desechos peligrosos, conviene asignar de su presupuesto la creación y acondicionamiento de lugares especializados para el almacenamiento y reciclaje de baterías de los autos eléctricos, es el presupuesto designado en este programa
MINAMBIENTE VIVIENDA DESARROLLO T. - GESTIÓN GENERAL	MEJORAMIENTO Y FORTALECIMIENTO LA CAPACIDAD DEL MAVDT PARA IMPLEMENTAR ESTRATEGIAS CONTENIDAS EN LAS POLÍTICAS AMBIENTALES Y PROMOVER SU INCORPORACIÓN EN LAS POLÍTICAS SECTORIALES NACIONAL	1.286.000.000	Se hace necesario que dentro de este programa se contemple el consumo de los vehículos impulsados con energías alternativas, motivo por el cual relacionamos este programa dentro del marco fiscal de la presente propuesta legislativa.

MINISTERIO A CARGO	PROGRAMA	PRESUPUESTO	JUSTIFICACIÓN
MINAMBIENTE VIVIENDA DESARROLLO T. - GESTIÓN GENERAL	DISEÑO Y CONSOLIDACIÓN DE INSTRUMENTOS ECONÓMICOS, FINANCIEROS, TRIBUTARIOS Y HERRAMIENTAS DE ANÁLISIS ECONÓMICO PARA LA POLÍTICA AMBIENTAL EN COLOMBIA	1.376.000.000	Este programa pone de presente el ajuste y fortalecimiento de los incentivos económicos y las tasas ya implementadas con el fin de alcanzar los resultados ambientales generados por estas, por lo cual el presupuesto es el justo para el cumplimiento del artículo 10 que promueve el uso de los vehículos impulsados con energías limpias, donde las autoridades nacionales, departamentales, municipales y distritales promoverán incentivos que estimulen en los ciudadanos la adquisición de vehículos amigables con el ambiente. / Buscando generar consumo y competitividad en el mercado por parte de estos vehículos, se deben generar nuevos instrumentos Económicos uno de ellos es arancel cero a las importaciones para impulsar ese mercado, por tanto y al no ser suficiente se ordenará que el programa nominado: "Diseño y consolidación de instrumentos económicos, financieros, tributarios y herramientas de análisis económico para la política ambiental en Colombia" considere también a los vehículos de emisiones amigables para el Ambiente.
MINAMBIENTE VIVIENDA DESARROLLO T. - GESTIÓN GENERAL	FORMULACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LA POLÍTICA DE PREVENCIÓN Y CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFERICA NACIONAL	370.000.000	Se hace necesario que dentro de esta política se contemplen el consumo de los vehículos impulsados con energías alternativas, motivo por el cual relacionamos este programa dentro del marco fiscal de la presente propuesta legislativa.
MINAMBIENTE VIVIENDA DESARROLLO T. - GESTIÓN GENERAL	IMPLEMENTACIÓN PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL DE MERCADOS VERDES-[PREVIO CONCEPTO DNP]	820.000.000	Los vehículos impulsados con energías alternativas se constituyen dentro del Plan Estratégico Nacional de Mercados Verdes como ecoproductos industriales toda vez que son menos nocivos con el ambiente y se derivan del aprovechamiento sostenible de los recursos naturales por lo tanto así deben estar catalogados para sus consideraciones comerciales facilitando a nivel nacional el posicionamiento de dicho ecoproducto tal como está concebido en el objetivo del presente programa.
TOTAL		**6.722.000.000**	

Esta referencia a algunos de los proyectos de inversión derivados del Presupuesto General de la Nación, confirman la existencia de fuentes suficientes para el desarrollo del presente proyecto de ley. Adicionalmente, el bajo nivel de comercialización de vehículos eléctricos, implica que la modificación del arancel no significa necesariamente una reducción de los ingresos de la Nación.

Finalmente, el presente proyecto tiene parte de su sustento en el numeral 7 de los objetivos del Milenio, concerniente a:

"Garantizar la sostenibilidad ambiental" por cuanto se enfoca en Incorporar los principios del desarrollo sostenible en las políticas y los programas nacionales, y propender por la reducción del agotamiento de los recursos naturales y de la degradación de la calidad del medio ambiente. En particular, en [...]la eliminación del consumo de Sustancias Agotadoras de Ozono (SAO)".

En razón a las anteriores consideraciones nos permitimos presentar ante los honorables Congresistas la presente iniciativa para su discusión y aprobación.

De los honorables Congresistas,

Senadores de la República,

Alexandra Moreno Piraquive, Manuel Virgüez P., Carlos Alberto Baena López.

Representante a la Cámara,

Gloria Stella Díaz Ortiz.

CAMARA DE REPRESENTANTES

Secretaría General

El día 22 de julio del año 2010 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 023 de 2010 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por Movimiento MIRA.

El Secretario General,

Jesús Alfonso Rodríguez Camargo.

* * *

PROYECTO DE LEY NÚMERO 024 DE 2010 CÁMARA

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

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. 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 en un término no superior a tres (3) meses, contados a partir de la ocurrencia del hurto.

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

El contribuyente afectado tendrá derecho a acceder a este beneficio solo si, a la fecha de la ocurrencia del hurto se encuentra a paz y salvo con la

administración de impuestos respectiva por concepto de obligaciones e intereses tributarios que graven el vehículo causadas con anterioridad al hurto del mismo.

Parágrafo 1°. El Gobierno Nacional dentro de los tres (3) meses siguientes a la vigencia de la presente ley establecerá los requisitos para acceder a este beneficio.

Parágrafo 2°. En caso de que el vehículo sea recuperado por las autoridades correspondientes, el contribuyente reiniciará el cumplimiento de sus obligaciones fiscales a partir del segundo período contado a partir de la fecha de la recuperación del vehículo.

Artículo 2°. Las Secretarías de Hacienda de los entes territoriales en coordinación con el Ministerio de Hacienda, 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.

De igual manera, informarán y difundirán el procedimiento para la cancelación de la matrícula de vehículos contemplado en el artículo 40 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 3°. *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.

Parágrafo. La amnistía cubrirá exclusivamente el monto correspondiente al valor de los impuestos e intereses a partir del momento de ocurrencia del hurto.

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

De los honorables Congresistas,

Senadores de la República,

Alexandra Moreno Piraquive, Manuel Virgüez P., Carlos Alberto Baena López.

Representante a la Cámara,

Gloria Stella Díaz Ortiz.

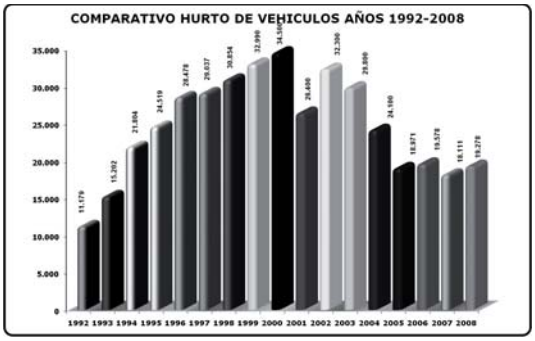
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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, psicológica y económica de los ciudadanos***". (Subrayado fuera de texto)[1].

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 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:

---

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

2 Ídem.

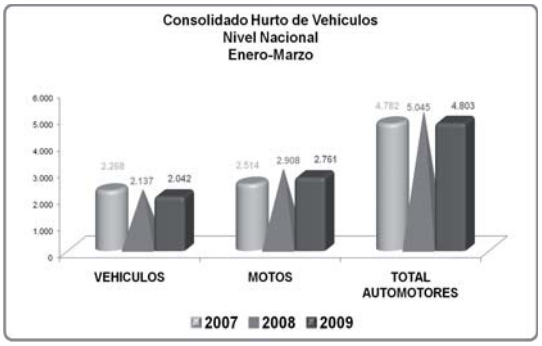
3 Ley 1142 de 2007, "*por medio de la cual se reforman parcialmente las Leyes 906 de 2004, 599 de 2000 y 600 de 2000 y se adoptan medidas para la prevención y represión de la actividad delictiva de especial impacto para la convivencia y seguridad ciudadana*", aumenta la penalización para este delito.

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



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

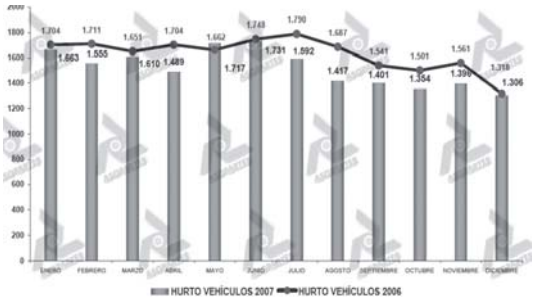
En los tres primeros meses de 2009 se alcanzó un 5% de disminución comparando el mismo periodo de 2008 pero, a la vez, un ligero aumento respecto de 2007:[5]



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

Comparativo hurto de vehículos

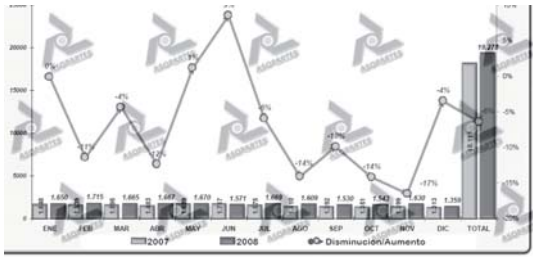
Años 2006 – 2007



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:

Comparativo hurto de vehículos

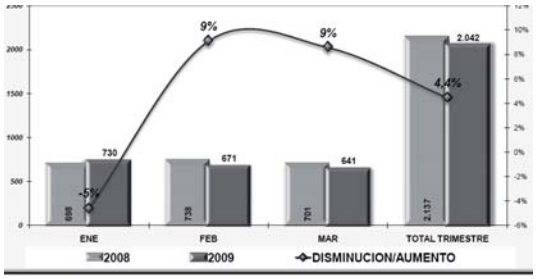
Años 2007 – 2008



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

Comparativo hurto de vehículos

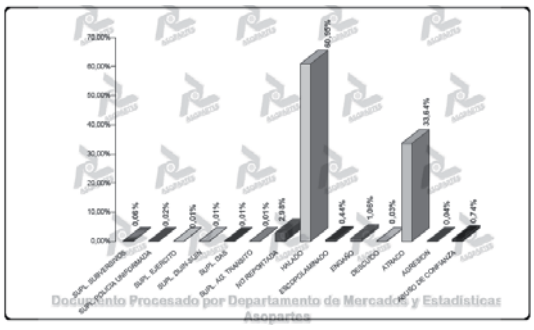
Enero - Marzo 2008 – 2009



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]

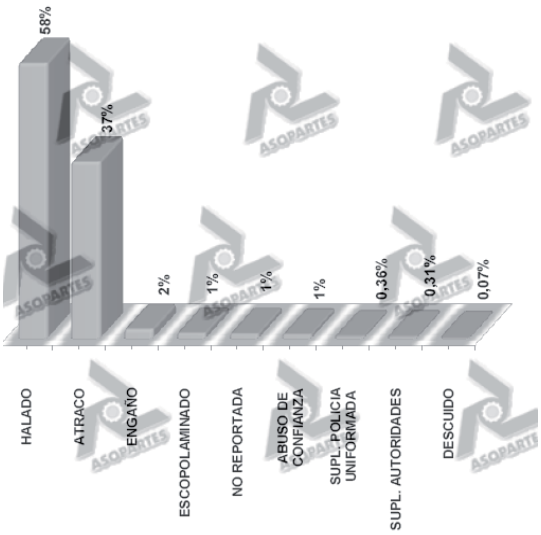


5 Reporte hurto de vehículos entre enero y marzo de 2008 y 2009 a nivel nacional. Fuente: Centro de Investigaciones Criminológicas DIJÍN. Elaboró para ASOPARTES Juan Carlos Díaz León. Departamento de Mercados y Estadísticas. Abril de 2009.

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.

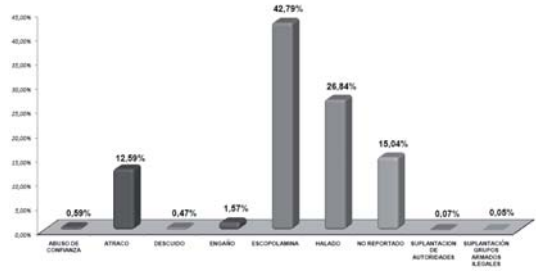
7 Reporte hurto de vehículos entre enero y diciembre de 2006 y 2007 a nivel nacional. Fuente: Centro de Investigaciones Criminológicas DIJÍN. Elaboró para ASOPARTES Juan Carlos Díaz León. Departamento de Mercados y Estadísticas. Febrero de 2008.

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 hallado, con el 60.95%, y en segundo lugar el atraco, con una participación del 33.64%. Para 2008, se mantiene la misma tendencia, el hallado con el 58% y el atraco con el 37%. Y para el periodo analizado de 2009, el hallado 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 psicológica pues, como lo demuestran las estadísticas, en el momento del hurto ha sido reducido a una situación de indefensión absoluta, de tal manera que le ha sido vulnerada su dignidad como persona, le han lesionado sus valores y han menoscabado su 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, solo 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:*

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

---

8 *Ídem*.

9 *Ídem*.

10 Juan Carlos Díaz León. Director Departamento Mercados y Estadísticas. ASOPARTES.

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

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

3. 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.

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

5. 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].

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

7. 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

Cabe anotar, en primera instancia, que el presente proyecto ya había intentado el trámite para convertirse en ley de la República en el seno de la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes. Sin embargo, recibió algunas observaciones por parte de los ponentes, además del concepto número 2009-624-023834-2 de la Secretaría Distrital de Hacienda, radicado el 16 de septiembre de 2009. Tales observaciones, en resumen, son las siguientes:

III. Término prudencial para el desarrollo de la actividad policial en la recuperación de vehículos, cuyo vencimiento haga presumir que el mismo no va a ser recuperado.

IV. Claridad en que el contribuyente propietario de un vehículo que le es hurtado, debe realizar los trámites correspondientes para registrar dicho hecho en la matrícula del vehículo, toda vez que la ley no puede eximir el cumplimiento de dicho registro.

V. En caso de darse la recuperación del vehículo, el contribuyente deberá pagar a partir del momento en que le sea devuelto el vehículo por la autoridad correspondiente, proporcionalmente por año o fracción a partir de la recuperación.

VI. Claridad frente a que tendrá derecho a dicho beneficio el contribuyente que a la fecha de la certificación se encuentre a paz y salvo con la administración de impuestos respectiva por concepto de intereses y obligaciones tributarias que graven el vehículo, causadas con anterioridad al hurto del mismo.

VII. Claridad frente a que la coordinación de la futura ley recae en el Ministerio de Hacienda y las campañas de información deben ser realizadas por cada Secretaría de Hacienda, las cuales gozan de autonomía administrativa para la ejecución de dicha función. Además la función de control recaerá únicamente en las respectivas Secretarías de Hacienda, donde se encuentre registrado el automotor.

VIII. Respecto al valor objeto de la amnistía, la ley debería directamente señalar cuáles valores serán objeto de la misma, toda vez que normalmente los contribuyentes además de los impuestos, están sujetos al pago de los intereses y sanciones por el no pago del impuesto. Por tal razón se debe señalar que la amnistía cobija el valor de los impuestos e intereses a partir del momento de ocurrencia del hurto, pero no las sanciones causadas por razones diferentes al impuesto sobre vehículos.

Así las cosas, en nuestra calidad de autores de la iniciativa insistimos en la presentación de la propuesta, esta vez, recogiendo en las observaciones recibidas pero guardando la esencia social de la iniciativa. El contenido del proyecto es el siguiente:

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.

De igual manera, se atienden las preocupaciones de brindar un término prudencial para la acción policial en su esfuerzo de recuperar el vehículo hurtado y el necesario estado de paz y salvo con la administración para acceder al beneficio. Además, se recoge la observación frente al caso en que el vehículo sea recuperado, ordenando al contribuyente reiniciar con el cumplimiento de sus obligaciones fiscales pero otorgándole una suerte de "periodo de gracia" en justa compensación por el daño causado en algún momento.

En segunda medida, se ordena a las Secretarías de Hacienda Territoriales para que, en coordinación con el Ministerio de Hacienda, promuevan campañas informativas acerca de estos beneficios, además de informar a los conductores respecto del procedimiento de cancelación de la matrícula del vehículo contemplado en la Ley 769 de 2002.

[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.

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 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. En este punto se recoge que la amnistía cubrirá exclusivamente los montos correspondientes al valor de los impuestos e intereses a partir del momento de ocurrencia del hurto.

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 solo de una autorización acordada a Gobernadores y Alcaldes para que sean ellos quienes, actuando dentro de su margen se 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

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:

Cuadro 2

Ingresos Totales Departamentos[18]

	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 cómo 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%.

Cuadro 3

Agregado de Ingresos Departamentales de Recaudo Propio[19]

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

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.

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

19 Ibídem.

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 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.

De los honorables Congresistas,

Senadores de la República,

Alexandra Moreno Piraquive, Manuel Virgüez P., Carlos Alberto Baena López.

Representante a la Cámara,

Gloria Stella Díaz Ortiz.

CAMARA DE REPRESENTANTES

Secretaría General

El día 22 de julio del año 2010 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 024 de 2010 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por Movimiento MIRA.

El Secretario General,

Jesús Alfonso Rodríguez Camargo.

CONTENIDO

Gaceta número 454 - Viernes, 23 de julio de 2010

CÁMARA DE REPRESENTANTES Págs.

PROYECTOS DE LEY

Proyecto de ley número 023 de 2010 Cámara, por medio de la cual se establecen medidas para la promoción e implementación de modos de transporte que incorporen tecnología de tracción eléctrica. 1

Proyecto de ley número 024 de 2010 Cámara, por medio de la cual se adoptan medidas de carácter fiscal para propietarios de vehículos automotores hurtados..... 8

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2010