



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - N° 183

Bogotá, D. C., jueves, 25 de marzo de 2021

EDICIÓN DE 14 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 123 DE 2020 SENADO

por medio del cual se reglamenta las licencias de conducción, se modifica parcialmente la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C. 17 de marzo de 2021

Senadora

AMANDA ROCIO GONZALEZ

Presidente Comisión Sexta Constitucional

Senado de la República

Asunto: Informe de ponencia para primer debate al PROYECTO DE LEY No 123 de 2020 SENADO "Por medio del cual se reglamenta las licencias de conducción, se modifica parcialmente la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones"

Respetada Presidente:

En cumplimiento de la honrosa designación realizada por la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República y de conformidad con lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, pongo a consideración el Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 123 de 2020 SENADO "Por medio del cual se reglamenta las licencias de conducción, se modifica parcialmente la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones"

Cordialmente,

ANA MARÍA CASTAÑEDA GÓMEZ

Senadora de la República

1. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS DE LA INICIATIVA EN ESTUDIO

El presente Proyecto de Ley es de iniciativa congresional, fue presentado a consideración del Congreso de la República por la Honorable Representante NEYLA RUIZ CORREA, publicado en la gaceta No. 605 de 2020.

Fue remitido a la Comisión Sexta del Senado de la República y le correspondió el número 123 de 2020. Fui designada como ponente para primer debate por la Honorable Comisión Sexta de Senado.

2. OBJETO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

De conformidad con el articulado y la exposición de motivos del Proyecto de Ley 123 de 2020 Senado, tiene como objetivo principal la reglamentación de las licencias de conducción para vehículo moto por primera vez; estipulando que el certificado de aptitud física, y mental para conducir, debe ser convalidado por el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), mediante la expedición de un certificado de competencia.

3. CONTENIDO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

El Proyecto de Ley consta de 4 artículos, incluido la vigencia, en los cuales se desarrolla:

Artículo 1°. Otorgamiento de convalidación de certificado de aptitud por parte del SENA.

Artículo 2°. Competencias del SENA, requisitos y condiciones para el otorgamiento del certificado.

Artículo 3°. Destinación de porcentaje del recaudo por concepto de multas y sanciones al SENA.

Artículo 4°. Vigencia y derogatorias.

<p>1. MARCO JURÍDICO DEL PROYECTO DE LEY</p> <p>El Proyecto de Ley a que se refiere esta ponencia cumple con lo establecido en el artículo 140, numeral 1°, de la Ley 5ª de 1992, pues se trata de una iniciativa Congressional presentado a consideración del Congreso de la República por la Honorable Representante NEYLA RUIZ CORREA.</p> <p>Cumple, además, con los artículos 154, 157, 158 y 169 de la Constitución Política, referentes a su origen, las formalidades de publicidad, unidad de materia y título de la ley. Así mismo, es coherente con el artículo 150 de la Constitución que manifiesta que dentro de las funciones del Congreso está la de hacer las leyes.</p> <p>2. FUNDAMENTOS JURÍDICOS</p> <p>Con el fin de fundamentar jurídicamente la pertinencia de la iniciativa se cita el siguiente marco jurídico:</p> <p>2.1 Constitución Política de Colombia</p> <p>ARTICULO 24. Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.</p> <p>2.2 Legales</p> <p>Dentro de las Leyes aprobadas, existen algunas que son referencia para la ponencia, las siguientes leyes son fundamentales para el desarrollo de ello:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ley 769 de 2002 <i>Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, Artículo 1º.</i> (...) <i>En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los</i> 	<p><i>discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público (...).</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ley 1503 de 2011 <i>“Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones”.</i> • Ley 1548 de 2012. <i>“Por la cual se modifica la Ley 769 de 2002 y la Ley 1383 de 2010 en temas de embriaguez y reincidencia y se dictan otras disposiciones”.</i> • Ley 1696 de 2013. <i>“Por medio de la cual se dictan disposiciones penales y administrativas para sancionar la conducción bajo el influjo del alcohol u otras sustancias psicoactivas”.</i> • Ley 1702 de 2013. <i>“Por la cual se crea la agencia nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones”.</i> • Ley 2050 DE 2020. <i>“Por medio de la cual se modifica y adiciona la Ley 1503 de 2011 y se dictan otras disposiciones en seguridad vial y tránsito”.</i> • Resolución 11355 del 2020. <i>“ Por la cual se reglamenta el registro de los Organismos de Apoyo al Tránsito ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT y se dictan otras disposiciones”.</i> <p>2.3 Jurisprudencia</p> <ul style="list-style-type: none"> • Corte Constitucional, Sentencia C-144 de 2009. M.P: Mauricio González Cuervo. <p>(...)</p>
<p><i>El transporte terrestre es una actividad social y económica que facilita la realización del derecho de libre movimiento y circulación, así como de derechos vinculados con la libertad económica y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte. Su ejercicio arriesga derechos fundamentales de los ciudadanos a la vida, la integridad y la seguridad, por el peligro que entraña la movilización a través de vehículos - velocidad de la movilización y contundencia de los mismos -. También impacta en derechos colectivos como el medio ambiente y el uso del espacio público (vgr. vías, calles, bahías, publicidad exterior, contaminación del aire, etc.). Como consecuencia de ello, es objeto de una fuerte regulación por el Legislador, al punto tal de que la Corte ha reconocido que es “legítima una amplia intervención policiva del Estado [en estas materias], con el fin de garantizar el orden, y proteger los derechos” de los ciudadanos. (...)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Corte Constitucional, Sentencia C-428 de 2019. M.P: Gloria Stella Ortiz Delgado. Sobre las facultades de las autoridades de tránsito para adoptar medidas preventivas: <p><i>El numeral 1° de la primera parte del artículo 26 de la Ley 769 de 2002 les reconoce competencia a las autoridades de tránsito para suspender la licencia de conducción de una persona que se encuentre en imposibilidad transitoria física o mental para conducir. No obstante, esta competencia no es ilimitada en el sentido de que la decisión de las autoridades de tránsito pueda ser arbitraria. Por el contrario, la decisión debe fundarse en el criterio científico y en el concepto de personas que tienen la experticia para valorar la imposibilidad transitoria física o mental para conducir. De esta forma, el numeral 1° de la primera parte del artículo 26 de la Ley 769 de 2002 ordena que las autoridades de tránsito, al suspender licencias de conducción, se basen en certificaciones médicas o en exámenes de aptitud física, mental o de coordinación expedidos por Centros de Reconocimiento de Conductores legalmente habilitados. Así que, para esta causal en concreto, existe un periodo de duración de la suspensión de la licencia que es determinable.</i></p>	<p>3. CONSIDERACIONES FRENTE AL PROYECTO</p> <p>La actividad de tránsito terrestre como mecanismo para el ejercicio de derechos y libertades; como la circulación, promulgada en la Carta Política a favor de todos los colombianos, impera la intervención y reglamentación de las autoridades como garantía de la seguridad. Tal y como lo expresó la Corte Constitucional en Sentencia C- 144 de 2009, sobre la necesidad de una regulación sobre esta actividad ya que (...) <i>“Su ejercicio arriesga derechos fundamentales de los ciudadanos a la vida, la integridad y la seguridad, por el peligro que entraña la movilización a través de vehículos - velocidad de la movilización y contundencia de los mismos -. También impacta en derechos colectivos como el medio ambiente y el uso del espacio público (vgr. vías, calles, bahías, publicidad exterior, contaminación del aire, etc.). Como consecuencia de ello, es objeto de una fuerte regulación por el Legislador, al punto tal de que la Corte ha reconocido que es “legítima una amplia intervención policiva del Estado [en estas materias], con el fin de garantizar el orden, y proteger los derechos” de los ciudadanos.</i>¹</p> <p>Sin embargo, dicha regulación debe atender necesidades reales y ser una respuesta oportuna e idónea para las mismas, de igual forma lo deben ser los procesos objeto de las disposiciones dictadas.</p> <p>El Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo preceptúa en su Artículo 3 que: “(...) Las actuaciones administrativas se desarrollarán, especialmente, con arreglo a los principios del debido proceso, igualdad, imparcialidad, buena fe, moralidad, participación, responsabilidad, transparencia, publicidad, coordinación, eficacia y economía.”</p> <p>En particular frente al principio de eficacia dispone:</p> <p>“(…) 11. En virtud del principio de eficacia, las autoridades buscarán que los procedimientos logren su finalidad y, para el efecto, removerán de oficio los obstáculos puramente formales, evitarán decisiones inhibitorias, dilaciones o retardos y sanearán, de acuerdo con este Código las irregularidades procedimentales que se presenten, en procura de la efectividad del derecho material objeto de la actuación administrativa.</p> <p>¹ Corte Constitucional, Sentencia C-144 de 2009. M.P. Mauricio González Cuervo.</p>

<p>A su vez la actividad legislativa, debe propender por ser pertinente y no caer en obviedades y disposiciones repetitivas que generen confusión en los ciudadanos. El objeto de la presente iniciativa, la cual prevé en su Artículo 1° que las licencias para vehículos tipo motocicleta otorgadas por primera vez deben ser convalidadas por el Servicio Nacional de Aprendizaje – SENA a través de la expedición de certificados aptitud, lo cual se encuentra regulado normativamente a través de la Resolución 1349 del 12 de mayo de 2017, "Por la cual se reglamentan las condiciones de habilitación para los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación - CALE y las condiciones, características de seguridad y el rango de precios del examen teórico y práctico para la obtención de la licencia de conducción en el territorio nacional y se dictan otras disposiciones", expedida por el Ministerio de Transporte, máxima autoridad en estos aspectos.</p> <p>No es propicio modificar la regulación existente en relación con los certificados de competencia, ya que conferirle dichas funciones al SENA no resolvería el objeto del presente proyecto, y sí duplicaría esfuerzos para una actividad ya organizada y regulada.</p> <p>Frente a lo dispuesto en el presente proyecto, el Ministerio de Transporte en concepto allegado a la Comisión Sexta Constitucional del Senado de la República el 12 de noviembre de 2020, Radicado MT No.: 20201080663851, expresó que:</p> <p><i>Una vez estudiado el proyecto de ley, esta Cartera Ministerial no considera conveniente la iniciativa legislativa presentada para modificar ciertos artículos del Código Nacional de Tránsito, ya que se evidencia que lo que se busca a través del Servicio Nacional de Aprendizaje –SENA, es que se evalúe, califique y apruebe que el aspirante cumpla con las calidades necesarias para conducir motocicleta; objetivo que se realizará a través del examen teórico y práctico de conducción, establecido en el literal "c" del artículo 19 de la Ley 769 de 2002, sobre el cual está trabajando este Ministerio junto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial –ANSV, en uso de las facultades reglamentarias otorgadas en la respectiva ley.</i></p>	<p><i>De igual manera, se advierte que se establece un nuevo requisito para la obtención de la licencia de conducción, incluyendo un nuevo Organismo de Apoyo a las Autoridades de Tránsito y de conformidad a lo establecido en el parágrafo 3° del artículo 3° de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 2° de la Ley 1383 del 2020, debe aclararse i) si también este nuevo organismo estaría bajo la inspección, control y vigilancia de la Superintendencia de Transporte, y ii) su conectividad con el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT en tanto todos los asuntos relacionados con estos organismos así están establecidos.</i></p> <p>Las competencias que se otorguen a las autoridades deben obedecer a sus fines y facultades, atendiendo a las jerarquías propias de la institucionalidad. De acuerdo al artículo 2° de la Ley 119 de 1994 "El Servicio Nacional de Aprendizaje, SENA, está encargado de cumplir la función que corresponde al Estado de invertir en el desarrollo social y técnico de los trabajadores colombianos; ofreciendo y ejecutando la formación profesional integral, para la incorporación y el desarrollo de las personas en actividades productivas que contribuyan al desarrollo social, económico y tecnológico del país."</p> <p>Por lo que una vez revisadas las funciones establecidas en la citada Ley, se evidencia que la competencia delegada a través del proyecto de ley objeto de análisis, no se encuentra en armonía con la citada disposición.</p> <p>El proyecto propende dentro de su normatividad; por la destinación de un porcentaje proveniente del recaudo de multas para los fines de convalidación que tendría el SENA. Sin embargo debe precisarse que la destinación de las multas es de propiedad exclusiva de los organismos de tránsito donde se cometió la infracción de acuerdo con su jurisdicción, a excepción de las interpuistas sobre las vías nacionales. A esto la Federación Colombiana de Municipios se pronunció en concepto allegado a la Comisión Sexta del Senado, en el sentido que:</p> <p><i>El artículo 3 del Proyecto de Ley, modifica el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, incluyendo un porcentaje de los recursos de multas y sanciones por infracciones a las normas de tránsito a favor del SENA, afectando la destinación de los recursos que en la actualidad están reservadas a planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, y generando un</i></p>						
<p><i>vacío normativo, respecto al monto del porcentaje destinado al Sena y los hechos jurídicos bajo los cuales se genera dicho porcentaje.</i></p> <p>(...)</p> <p><i>En lo que respecta a financiar el proyecto con recursos de multas de tránsito, ello puede causar un desequilibrio en los recursos que actualmente se disponen para temas de tránsito y seguridad vial. Se debe enfatizar que los organismos de tránsito han demostrado que, en muchas ocasiones, los recursos de multas de tránsito actuales son insuficientes, para cumplir el propósito legal, debido a la alta tasa de infractores que evade el pago de las multas y sanciones por infracciones de tránsito, y a la ocurrencia de los fenómenos de la caducidad y la prescripción que acaecen por la falta de logística y personal calificado para realizar el proceso sancionatorio y el cobro coactivo.</i></p> <p><i>También en repetitivo el caso de que, a pesar de la actuación oportuna, diligente y a tiempo para los procesos pertinentes, una vez realizado el mandamiento de pago, la realidad muestra a un gran número de infractores que no cuentan con recursos o bienes, que permitan hacer efectivas las medidas tendientes al pago de la obligación.</i></p> <p><i>De manera que, disminuir dicho porcentaje es contraproducente y va en detrimento de la posibilidad de tomar medidas frente a la educación y seguridad vial. En Colombia, el impacto de los accidentes de tránsito y sus consecuencias, originó que el gobierno nacional formulara políticas públicas encaminadas a la prevención y reducción de dichos eventos, que afectan la salud pública, la seguridad de los ciudadanos y la movilidad del país.</i></p> <p>De otra parte, el estipular un requisito diferencial para los usuarios motociclistas que requieran la licencia de conducción por primera vez, resultaría discriminatorio, generando condiciones de desigualdad que pone a este actor vial en una situación inequitativa en relación con los aspirantes a conducir cualquier otro tipo de vehículo. Particularmente atendiendo el contexto social que emerge y predomina del uso de la motocicleta, de acuerdo con la encuesta de calidad de vida del DANE, un 95,2% de los usuarios de moto pertenecen a los estratos 1, 2 y 3 y el 81% de los motociclistas tiene ingresos menores a dos salarios mínimos y son empleados, trabajadores independientes o estudiantes. Muchas de estas personas utilizan este vehículo para actividades de</p>	<p>mensajería, repartición de correo y periódicos, domicilios, mototaxismo y otros oficios de importancia para la vida diaria.²</p> <p>Por último resulta imperante para los fines de la sustentación de la inconveniencia del proyecto objeto de estudio, la explicación brindada por el Ministerio de Transporte en el ya mencionado concepto del 12 de noviembre de 2020; en donde se esboza artículo por artículo la improcedencia de la iniciativa.</p> <table border="1" data-bbox="836 1648 1453 2138"> <thead> <tr> <th data-bbox="836 1648 1144 1700">Artículo propuesto</th> <th data-bbox="1144 1648 1453 1700">Observaciones del Ministerio de Transporte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="836 1700 1144 1957"> <p>Artículo 1°. Adiciónese un Parágrafo Único al artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO.</p> <p>PARÁGRAFO ÚNICO: en el caso de las licencias de conducción para vehículo moto por primera vez, el certificado de que trata el literal d) del artículo 19 de la presente, deberá ser convalidado por el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), mediante la expedición de un certificado de competencia.</p> </td> <td data-bbox="1144 1700 1453 1957"> <p>Este Ministerio no considera conveniente adicionar el parágrafo propuesto al artículo 17 de la Ley 769 de 2002, que trata sobre las generalidades del otorgamiento de las licencias de conducción, como quiera que lo que se está proponiendo en el proyecto de ley versa sobre uno de los requisitos para la obtención de la licencia de conducción que se encuentran estipulados en el artículo 19 de la mencionada Ley, modificado por el artículo 4° de la Ley 1383 de 2010.</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="836 1957 1144 2138"> <p>Artículo 2°. Modifíquese parcialmente el literal d) y adiciónese el parágrafo 2° al artículo 19° de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>(...)</p> <p>d) Obtener un certificado de aptitud en conducción otorgado por un Centro de Enseñanza Automovilística habilitado por el Ministerio de Transporte e inscrito ante</p> </td> <td data-bbox="1144 1957 1453 2138"> <p>Este Ministerio no considera conveniente modificar parcialmente el literal "d" y el parágrafo 2° al artículo 19 de la Ley 769 de 2002, como quiera que:</p> <p>1. La redacción del inciso "d" no está en consonancia con la modificación realizada por el artículo 119 del Decreto Ley</p> </td> </tr> </tbody> </table>	Artículo propuesto	Observaciones del Ministerio de Transporte	<p>Artículo 1°. Adiciónese un Parágrafo Único al artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO.</p> <p>PARÁGRAFO ÚNICO: en el caso de las licencias de conducción para vehículo moto por primera vez, el certificado de que trata el literal d) del artículo 19 de la presente, deberá ser convalidado por el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), mediante la expedición de un certificado de competencia.</p>	<p>Este Ministerio no considera conveniente adicionar el parágrafo propuesto al artículo 17 de la Ley 769 de 2002, que trata sobre las generalidades del otorgamiento de las licencias de conducción, como quiera que lo que se está proponiendo en el proyecto de ley versa sobre uno de los requisitos para la obtención de la licencia de conducción que se encuentran estipulados en el artículo 19 de la mencionada Ley, modificado por el artículo 4° de la Ley 1383 de 2010.</p>	<p>Artículo 2°. Modifíquese parcialmente el literal d) y adiciónese el parágrafo 2° al artículo 19° de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>(...)</p> <p>d) Obtener un certificado de aptitud en conducción otorgado por un Centro de Enseñanza Automovilística habilitado por el Ministerio de Transporte e inscrito ante</p>	<p>Este Ministerio no considera conveniente modificar parcialmente el literal "d" y el parágrafo 2° al artículo 19 de la Ley 769 de 2002, como quiera que:</p> <p>1. La redacción del inciso "d" no está en consonancia con la modificación realizada por el artículo 119 del Decreto Ley</p>
Artículo propuesto	Observaciones del Ministerio de Transporte						
<p>Artículo 1°. Adiciónese un Parágrafo Único al artículo 17 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"ARTÍCULO 17. OTORGAMIENTO.</p> <p>PARÁGRAFO ÚNICO: en el caso de las licencias de conducción para vehículo moto por primera vez, el certificado de que trata el literal d) del artículo 19 de la presente, deberá ser convalidado por el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), mediante la expedición de un certificado de competencia.</p>	<p>Este Ministerio no considera conveniente adicionar el parágrafo propuesto al artículo 17 de la Ley 769 de 2002, que trata sobre las generalidades del otorgamiento de las licencias de conducción, como quiera que lo que se está proponiendo en el proyecto de ley versa sobre uno de los requisitos para la obtención de la licencia de conducción que se encuentran estipulados en el artículo 19 de la mencionada Ley, modificado por el artículo 4° de la Ley 1383 de 2010.</p>						
<p>Artículo 2°. Modifíquese parcialmente el literal d) y adiciónese el parágrafo 2° al artículo 19° de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>(...)</p> <p>d) Obtener un certificado de aptitud en conducción otorgado por un Centro de Enseñanza Automovilística habilitado por el Ministerio de Transporte e inscrito ante</p>	<p>Este Ministerio no considera conveniente modificar parcialmente el literal "d" y el parágrafo 2° al artículo 19 de la Ley 769 de 2002, como quiera que:</p> <p>1. La redacción del inciso "d" no está en consonancia con la modificación realizada por el artículo 119 del Decreto Ley</p>						

² Concepto ANDI al Proyecto número 123 de 2020 Senado, 31 de agosto de 2020.

<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="168 453 483 504">Artículo propuesto</th> <th data-bbox="483 453 794 504">Observaciones del Ministerio de Transporte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="168 504 483 1136"> <p>el RUNT. Tratándose de licencia de conducción para vehículo moto por primera vez, este certificado debe ser convalidado por el Servicio Nacional de Aprendizaje SENA.</p> <p>(...)</p> <p>PARÁGRAFO 2°. Para el caso de la convalidación de que trata el literal d), el SENA revisará, evaluará, calificará y aprobará, que el aspirante cumpla con las calidades necesarias para conducir, mediante una prueba técnica, teórica- escrita y práctica, que obtendrá una puntuación estandarizada mínima para su aprobación establecida previamente por la entidad; para dicho procedimiento el SENA deberá contar con cámara de video o dispositivo tecnológico que pueda cumplir con esa función, que sea portable y de alta resolución, de forma tal que se pueda evidenciar el trabajo del convalidador junto con la actuación del interesado.</p> <p>El Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) deberá diseñar un protocolo a fin de conservar la grabación como mínimo cinco (5) años, que permita ser objeto de prueba cuando así lo determinen las autoridades competentes y reglamentará lo pertinente en la materia a fin de cumplir con los estándares internacionales.</p> </td> <td data-bbox="483 504 794 1136"> <p>2106 de 2019 y sobre el cual este Ministerio ya expidió reglamentación a través de la Resolución 11355 del 2020, lo cual generó un desarrollo tecnológico en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, cuyos costos fueron asumidos por esta cartera ministerial.</p> <p>2. Lo adicionado en el literal "d" indica una convalidación por parte del Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA, conforme a lo redactado en el parágrafo 2°, se evidencia que este "revisará, evaluará, calificará y aprobará, que el aspirante cumpla con las calidades necesarias para conducir, mediante una prueba técnica, teórica-escrita y práctica", lo cual ya está establecido en el literal "c" del artículo 19 de la Ley 769 de 2002, en el que se estableció que se debe "aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares (...)" situación que dejaría al ciudadano que quiera adquirir su licencia de conducción para vehículos tipo motocicleta ante una doble presentación de exámenes teóricos y prácticos.</p> <p>3. Se sugiere revisar lo dispuesto en el artículo 2°, 3° y 4° de la Ley 119 de 1994, ya que las facultades que se pretenden otorgar en este proyecto al SENA, no van en consonancia con lo determinado por dicha ley.</p> </td> </tr> </tbody> </table>	Artículo propuesto	Observaciones del Ministerio de Transporte	<p>el RUNT. Tratándose de licencia de conducción para vehículo moto por primera vez, este certificado debe ser convalidado por el Servicio Nacional de Aprendizaje SENA.</p> <p>(...)</p> <p>PARÁGRAFO 2°. Para el caso de la convalidación de que trata el literal d), el SENA revisará, evaluará, calificará y aprobará, que el aspirante cumpla con las calidades necesarias para conducir, mediante una prueba técnica, teórica- escrita y práctica, que obtendrá una puntuación estandarizada mínima para su aprobación establecida previamente por la entidad; para dicho procedimiento el SENA deberá contar con cámara de video o dispositivo tecnológico que pueda cumplir con esa función, que sea portable y de alta resolución, de forma tal que se pueda evidenciar el trabajo del convalidador junto con la actuación del interesado.</p> <p>El Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) deberá diseñar un protocolo a fin de conservar la grabación como mínimo cinco (5) años, que permita ser objeto de prueba cuando así lo determinen las autoridades competentes y reglamentará lo pertinente en la materia a fin de cumplir con los estándares internacionales.</p>	<p>2106 de 2019 y sobre el cual este Ministerio ya expidió reglamentación a través de la Resolución 11355 del 2020, lo cual generó un desarrollo tecnológico en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, cuyos costos fueron asumidos por esta cartera ministerial.</p> <p>2. Lo adicionado en el literal "d" indica una convalidación por parte del Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA, conforme a lo redactado en el parágrafo 2°, se evidencia que este "revisará, evaluará, calificará y aprobará, que el aspirante cumpla con las calidades necesarias para conducir, mediante una prueba técnica, teórica-escrita y práctica", lo cual ya está establecido en el literal "c" del artículo 19 de la Ley 769 de 2002, en el que se estableció que se debe "aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares (...)" situación que dejaría al ciudadano que quiera adquirir su licencia de conducción para vehículos tipo motocicleta ante una doble presentación de exámenes teóricos y prácticos.</p> <p>3. Se sugiere revisar lo dispuesto en el artículo 2°, 3° y 4° de la Ley 119 de 1994, ya que las facultades que se pretenden otorgar en este proyecto al SENA, no van en consonancia con lo determinado por dicha ley.</p>	<table border="1"> <tr> <td data-bbox="829 453 1144 672"> <p>Artículo 3°. Modifíquese parcialmente el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 160. DESTINACIÓN. De conformidad con las normas presupuestales respectivas del recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará un porcentaje al Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), suficiente para</p> </td> <td data-bbox="1144 453 1455 672"> <p>Este Ministerio no considera conveniente modificar el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, como quiera que, como se indicó anteriormente, la redacción no está en armonía con lo dispuesto en la modificación realizada por el artículo 306 de la Ley 1955 de 2019 y sobre el cual varios municipios ya vienen trabajando en planes y proyectos de transporte y movilidad, así como en la mejoría de la infraestructura vial del servicio de</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="829 703 1144 1136"> <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="829 703 1144 754">Artículo propuesto</th> <th data-bbox="1144 703 1455 754">Observaciones del Ministerio de Transporte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="829 754 1144 1136"> <p>ejecutar los protocolos indispensables de expedición del certificado de competencias, necesario para obtener la licencia de conducción de vehículo moto y el porcentaje restante se destinará para la elaboración de planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios y los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Tránsito y Transporte reglamentará dentro de los tres (3) meses siguientes a la aprobación de la presente ley, el porcentaje que se transferirá al Servicio Nacional de Aprendizaje SENA para dar cumplimiento asu regulación.</p> </td> <td data-bbox="1144 754 1455 1136"> <p>transporte público de pasajeros. Así las cosas, en la redacción propuesta no se evidencian los siguientes temas:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Planes y proyectos del sector movilidad. ii. Planes de transporte. iii. Operación e infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado. <p>Adicionalmente, se está eliminando el parágrafo 1° en donde se establecen pautas importantes para los sistemas de transporte cofinanciados por la Nación, en el sentido de priorizar la financiación de estos temas con la destinación realizada a través de este artículo.</p> </td> </tr> </tbody> </table> </td> </tr> </table>	<p>Artículo 3°. Modifíquese parcialmente el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 160. DESTINACIÓN. De conformidad con las normas presupuestales respectivas del recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará un porcentaje al Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), suficiente para</p>	<p>Este Ministerio no considera conveniente modificar el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, como quiera que, como se indicó anteriormente, la redacción no está en armonía con lo dispuesto en la modificación realizada por el artículo 306 de la Ley 1955 de 2019 y sobre el cual varios municipios ya vienen trabajando en planes y proyectos de transporte y movilidad, así como en la mejoría de la infraestructura vial del servicio de</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="829 703 1144 754">Artículo propuesto</th> <th data-bbox="1144 703 1455 754">Observaciones del Ministerio de Transporte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="829 754 1144 1136"> <p>ejecutar los protocolos indispensables de expedición del certificado de competencias, necesario para obtener la licencia de conducción de vehículo moto y el porcentaje restante se destinará para la elaboración de planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios y los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Tránsito y Transporte reglamentará dentro de los tres (3) meses siguientes a la aprobación de la presente ley, el porcentaje que se transferirá al Servicio Nacional de Aprendizaje SENA para dar cumplimiento asu regulación.</p> </td> <td data-bbox="1144 754 1455 1136"> <p>transporte público de pasajeros. Así las cosas, en la redacción propuesta no se evidencian los siguientes temas:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Planes y proyectos del sector movilidad. ii. Planes de transporte. iii. Operación e infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado. <p>Adicionalmente, se está eliminando el parágrafo 1° en donde se establecen pautas importantes para los sistemas de transporte cofinanciados por la Nación, en el sentido de priorizar la financiación de estos temas con la destinación realizada a través de este artículo.</p> </td> </tr> </tbody> </table>	Artículo propuesto	Observaciones del Ministerio de Transporte	<p>ejecutar los protocolos indispensables de expedición del certificado de competencias, necesario para obtener la licencia de conducción de vehículo moto y el porcentaje restante se destinará para la elaboración de planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios y los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Tránsito y Transporte reglamentará dentro de los tres (3) meses siguientes a la aprobación de la presente ley, el porcentaje que se transferirá al Servicio Nacional de Aprendizaje SENA para dar cumplimiento asu regulación.</p>	<p>transporte público de pasajeros. Así las cosas, en la redacción propuesta no se evidencian los siguientes temas:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Planes y proyectos del sector movilidad. ii. Planes de transporte. iii. Operación e infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado. <p>Adicionalmente, se está eliminando el parágrafo 1° en donde se establecen pautas importantes para los sistemas de transporte cofinanciados por la Nación, en el sentido de priorizar la financiación de estos temas con la destinación realizada a través de este artículo.</p>
Artículo propuesto	Observaciones del Ministerio de Transporte											
<p>el RUNT. Tratándose de licencia de conducción para vehículo moto por primera vez, este certificado debe ser convalidado por el Servicio Nacional de Aprendizaje SENA.</p> <p>(...)</p> <p>PARÁGRAFO 2°. Para el caso de la convalidación de que trata el literal d), el SENA revisará, evaluará, calificará y aprobará, que el aspirante cumpla con las calidades necesarias para conducir, mediante una prueba técnica, teórica- escrita y práctica, que obtendrá una puntuación estandarizada mínima para su aprobación establecida previamente por la entidad; para dicho procedimiento el SENA deberá contar con cámara de video o dispositivo tecnológico que pueda cumplir con esa función, que sea portable y de alta resolución, de forma tal que se pueda evidenciar el trabajo del convalidador junto con la actuación del interesado.</p> <p>El Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) deberá diseñar un protocolo a fin de conservar la grabación como mínimo cinco (5) años, que permita ser objeto de prueba cuando así lo determinen las autoridades competentes y reglamentará lo pertinente en la materia a fin de cumplir con los estándares internacionales.</p>	<p>2106 de 2019 y sobre el cual este Ministerio ya expidió reglamentación a través de la Resolución 11355 del 2020, lo cual generó un desarrollo tecnológico en el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT, cuyos costos fueron asumidos por esta cartera ministerial.</p> <p>2. Lo adicionado en el literal "d" indica una convalidación por parte del Servicio Nacional de Aprendizaje - SENA, conforme a lo redactado en el parágrafo 2°, se evidencia que este "revisará, evaluará, calificará y aprobará, que el aspirante cumpla con las calidades necesarias para conducir, mediante una prueba técnica, teórica-escrita y práctica", lo cual ya está establecido en el literal "c" del artículo 19 de la Ley 769 de 2002, en el que se estableció que se debe "aprobar exámenes teórico y práctico de conducción para vehículos particulares (...)" situación que dejaría al ciudadano que quiera adquirir su licencia de conducción para vehículos tipo motocicleta ante una doble presentación de exámenes teóricos y prácticos.</p> <p>3. Se sugiere revisar lo dispuesto en el artículo 2°, 3° y 4° de la Ley 119 de 1994, ya que las facultades que se pretenden otorgar en este proyecto al SENA, no van en consonancia con lo determinado por dicha ley.</p>											
<p>Artículo 3°. Modifíquese parcialmente el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 160. DESTINACIÓN. De conformidad con las normas presupuestales respectivas del recaudo por concepto de multas y sanciones por infracciones de tránsito, se destinará un porcentaje al Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), suficiente para</p>	<p>Este Ministerio no considera conveniente modificar el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, como quiera que, como se indicó anteriormente, la redacción no está en armonía con lo dispuesto en la modificación realizada por el artículo 306 de la Ley 1955 de 2019 y sobre el cual varios municipios ya vienen trabajando en planes y proyectos de transporte y movilidad, así como en la mejoría de la infraestructura vial del servicio de</p>											
<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="829 703 1144 754">Artículo propuesto</th> <th data-bbox="1144 703 1455 754">Observaciones del Ministerio de Transporte</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="829 754 1144 1136"> <p>ejecutar los protocolos indispensables de expedición del certificado de competencias, necesario para obtener la licencia de conducción de vehículo moto y el porcentaje restante se destinará para la elaboración de planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios y los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Tránsito y Transporte reglamentará dentro de los tres (3) meses siguientes a la aprobación de la presente ley, el porcentaje que se transferirá al Servicio Nacional de Aprendizaje SENA para dar cumplimiento asu regulación.</p> </td> <td data-bbox="1144 754 1455 1136"> <p>transporte público de pasajeros. Así las cosas, en la redacción propuesta no se evidencian los siguientes temas:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Planes y proyectos del sector movilidad. ii. Planes de transporte. iii. Operación e infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado. <p>Adicionalmente, se está eliminando el parágrafo 1° en donde se establecen pautas importantes para los sistemas de transporte cofinanciados por la Nación, en el sentido de priorizar la financiación de estos temas con la destinación realizada a través de este artículo.</p> </td> </tr> </tbody> </table>	Artículo propuesto	Observaciones del Ministerio de Transporte	<p>ejecutar los protocolos indispensables de expedición del certificado de competencias, necesario para obtener la licencia de conducción de vehículo moto y el porcentaje restante se destinará para la elaboración de planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios y los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Tránsito y Transporte reglamentará dentro de los tres (3) meses siguientes a la aprobación de la presente ley, el porcentaje que se transferirá al Servicio Nacional de Aprendizaje SENA para dar cumplimiento asu regulación.</p>	<p>transporte público de pasajeros. Así las cosas, en la redacción propuesta no se evidencian los siguientes temas:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Planes y proyectos del sector movilidad. ii. Planes de transporte. iii. Operación e infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado. <p>Adicionalmente, se está eliminando el parágrafo 1° en donde se establecen pautas importantes para los sistemas de transporte cofinanciados por la Nación, en el sentido de priorizar la financiación de estos temas con la destinación realizada a través de este artículo.</p>								
Artículo propuesto	Observaciones del Ministerio de Transporte											
<p>ejecutar los protocolos indispensables de expedición del certificado de competencias, necesario para obtener la licencia de conducción de vehículo moto y el porcentaje restante se destinará para la elaboración de planes de tránsito, educación, dotación de equipos, combustible y seguridad vial, salvo en lo que corresponde a la Federación Colombiana de Municipios y los particulares en quienes se delegue y participen en la administración, liquidación, recaudo y distribución de las multas.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Tránsito y Transporte reglamentará dentro de los tres (3) meses siguientes a la aprobación de la presente ley, el porcentaje que se transferirá al Servicio Nacional de Aprendizaje SENA para dar cumplimiento asu regulación.</p>	<p>transporte público de pasajeros. Así las cosas, en la redacción propuesta no se evidencian los siguientes temas:</p> <ul style="list-style-type: none"> i. Planes y proyectos del sector movilidad. ii. Planes de transporte. iii. Operación e infraestructura vial del servicio de transporte público de pasajeros, transporte no motorizado. <p>Adicionalmente, se está eliminando el parágrafo 1° en donde se establecen pautas importantes para los sistemas de transporte cofinanciados por la Nación, en el sentido de priorizar la financiación de estos temas con la destinación realizada a través de este artículo.</p>											
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="168 1836 483 1908"> <p>Artículo 4°. VIGENCIA. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p> </td> <td data-bbox="483 1836 794 1908"> <p>No se presentan comentarios al presente artículo.</p> </td> </tr> </table>	<p>Artículo 4°. VIGENCIA. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>	<p>No se presentan comentarios al presente artículo.</p>	<p style="text-align: center;">PROPOSICIÓN</p> <p>En consecuencia, por las anteriores consideraciones y haciendo uso de las facultades conferidas por el artículo 153 de la Ley 5ª de 1992, se rinde ponencia negativa y se solicita a la Comisión Sexta del Senado de la República archivar el presente Proyecto de ley 123 de 2020 "Por medio del cual se reglamenta las licencias de conducción, se modifica parcialmente la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones"</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="text-align: center;">  <p>ANA MARIA CASTAÑEDA GOMEZ Senadora de la República</p> </div>									
<p>Artículo 4°. VIGENCIA. La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>	<p>No se presentan comentarios al presente artículo.</p>											

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN SENADO PROYECTO DE LEY NÚMERO 303 DE 2020 SENADO, 106 DE 2019 CÁMARA

por medio del cual se autoriza el uso de plantas de beneficio móviles para el sacrificio y faenado de las especies de animales que han sido declaradas como aptas para el consumo humano.

<p style="text-align: center;">PONENCIA PARA PRIMER EN SENADO DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 303 – 2020 SENADO, 106 -2019 CÁMARA</p> <p style="text-align: center;"><i>“Por medio de la cual se autoriza el uso de plantas de beneficio móviles para el sacrificio y faenado de las especies de animales que han sido declaradas como aptas para el consumo humano”</i></p> <p>Bogotá, D.C 05 marzo de 2021 Doctor JOSÉ RITTER LÓPEZ Presidente Comisión Séptima Constitucional Permanente Senado de la República E. S. D.</p> <p>Asunto: Ponencia para segundo debate proyecto de ley No 303 – 2020 Senado, 106 - 2019 Cámara Proyecto de Ley “Por medio de la cual se autoriza el uso de plantas de beneficio móviles para el sacrificio y faenado de las especies de animales que han sido declaradas como aptas para el consumo humano.</p> <p>Respetado Presidente,</p> <p>De conformidad con 678.-lo dispuesto por la Ley 5ª de 1992 y dando cumplimiento a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Séptima de Senado, como ponentes de esta iniciativa legislativa, nos permitimos rendir Informe de Ponencia POSITIVA para Primer Debate del Proyecto de Ley No. 303 – 2020 Senado, 106 de 2019 Cámara Proyecto de Ley “Por medio de la cual se autoriza el uso de plantas de beneficio móviles para el sacrificio y faenado de las especies de animales que han sido declaradas como aptas para el consumo humano:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Antecedentes de la Iniciativa 2. Objeto y Justificación del Proyecto 3. Marco Jurídico 4. Consideraciones sobre el Proyecto de Ley 5. Texto Aprobado Plenaria Cámara 6. Modificaciones al Texto 7. Texto Propuesto para primer debate 8. Proposición 	<p style="text-align: center;">1. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA</p> <p>El Proyecto de Ley No. 106 de 2019 Cámara fue radicado el 30 de julio de 2019 en la Secretaría General de la Cámara de Representantes. Son autores del Proyecto los Honorables Representantes Jairo Giovany Cristancho, Carlos Eeduardo Acosta, Yenica Sugein Acosta, Mónica Liliana Valencia, Henry Fernando Correal, Gustavo Londoño, Jhon Arley Murillo, Juan Diego Echavarría, Enrique Cabrales y otras firmas. El texto original radicado fue publicado en la Gaceta del Congreso No. 699 de 2019,</p> <p>El proyecto de ley de fue presentado ante la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes, Posteriormente, el día 06 de octubre de 2019 su reparto decidió que su trámite debía darse en la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes y el día 27 de agosto de 2019 fueron designados como ponentes los Honorables Representantes a la Cámara Jairo Giovany Cristancho Tarache y Jorge Enrique Benedetti.</p> <p>El día 10 de diciembre de 2019 fue aprobado por la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes por la totalidad de sus integrantes, y dentro de este marco se incluyó como ponente a la H.R Jairo Reinaldo Cala Suarez.</p> <p>Su trámite en Cámara de Representantes se materializó el día 15 de septiembre de 2020, el Proyecto de Ley surtió su último debate en la Plenaria de la Cámara de Representantes, según consta en la Gaceta 980 de 2020.</p> <p>Al momento de presentación no se ha solicitado concepto a las entidades toda vez que el proyecto tuvo cambios importantes durante su trámite en Cámara de Representantes. Se presentó consenso entre los ponentes y el Gobierno Nacional, por tal razón no se modifica el texto aprobado en cámara.</p> <p style="text-align: center;">2. OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO</p> <p>Este proyecto de ley tiene por objeto autorizar el uso de plantas de beneficio móviles para el sacrificio y faenado de las especies animales que han sido declaradas aptas para el consumo humano.</p> <p>El proyecto consta de seis artículos incluidos la vigencia, el primero de ellos es el objeto del proyecto, el segundo es la autorización del uso de las plantas de beneficio móviles, el tercero es un plazo que se le da al Gobierno Nacional para reglamentar la implementación y funcionamiento de las plantas de beneficio móviles, el cuarto busca garantizar la ausencia de sufrimiento en el sacrificio de las especies aptas para el consumo humano, el quinto busca establecer la destinación de recursos para la compra de equipos de plantas de</p>
<p>beneficio móviles para el sacrificio y faenado de especies animales por parte de municipios de cuarta y quinta categoría y el sexto establece la vigencia y derogatorias.</p> <p style="text-align: center;">3. MARCO JURÍDICO</p> <p>El Artículo 78 de la Constitución Política de Colombia establece la obligación a cargo del Estado de regular el control de la calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad señalando que “(...) Serán responsables, de acuerdo con la ley, quienes en la producción y en la comercialización de bienes y servicios atenten contra la salud, la seguridad y el adecuado aprovisionamiento a consumidores y usuarios. (...)”</p> <p>Decreto 1036 de 1991, Por medio del cual se establece la clasificación de los mataderos en el país</p> <p>Ley 170 de 1994, el acuerdo de la Organización Mundial del Comercio, el cual contiene, entre otros, el “Acuerdo sobre medidas sanitarias y fitosanitarias” y el “Acuerdo sobre obstáculos técnicos al comercio” que reconocen la importancia de que los países miembros adopten medidas necesarias para la protección de la salud y vida de las personas, los animales, las plantas y preservación del medio ambiente y para la protección de los intereses esenciales en materia de seguridad de todos los productos, comprendidos los industriales y agropecuarios, dentro de los cuales se encuentran, los reglamentos técnicos.</p> <p>Artículo 34 de la ley 1122 de 2077 dispuso que es competencia exclusiva del Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos Invima, la inspección, vigilancia y control de las plantas de beneficio animales.</p> <p>Decreto 1500 de 2007 creó el sistema oficial de inspección, vigilancia y control de carne, cuya finalidad es proteger la vida, la salud humana, el ambiente y prevenir prácticas que afecten a los consumidores de carne animal.</p> <p>Decreto 2270 de 2012 por medio de la cual se actualizó el Sistema Oficial de Inspección, Vigilancia y control de la Corte y Productos Cárnicos Comestibles, destinados para el consumo humano en todo el territorio nacional, establecido en el Decreto 1500 de 2007</p> <p>Decreto 3600 de 2007 y 4066 de 2008 del ministerio del medio ambiente, índice de Ocupación e índice de Construcción.</p>	<p style="text-align: center;">4. CONSIDERACIONES SOBRE EL PROYECTO DE LEY</p> <p>La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación – FAO, ha afirmado que la carne ha sido considerada como una de las causas de las enfermedades humanas de origen alimentario, por esta razón se inicia por parte del Gobierno Nacional la adopción de políticas que mitiguen el impacto de estas enfermedades en los consumidores.</p> <p>Por su parte, el Instituto Nacional de Salud, ha establecido que las enfermedades transmitidas por alimentos - ETA, se producen por la ingestión de alimentos y/o bebidas contaminados con microorganismos patógenos que afectan la salud del consumidor en forma individual o colectiva.¹ Y ha determinado que estas constituyen un importante problema de salud pública debido al incremento en su ocurrencia. “(...) la incidencia de estas enfermedades es un indicador directo de la calidad higiénico-sanitaria de los alimentos y se ha demostrado que la contaminación de estos puede ocurrir durante su procesamiento o por el empleo de materia prima contaminada, pues algunas bacterias patógenas para el hombre forman parte de la flora normal de las aves, cerdos y ganado”²</p> <p>La Organización Mundial de la Salud – OMS, en relación con las Plantas de Beneficio Animal, resalta la importancia de promover en estas un proceso de producción seguro e inocuo, bajo la implementación de estándares sanitarios que garanticen a los consumidores productos cárnicos de la más alta calidad, al mismo tiempo que garantiza la competitividad de la producción a nivel nacional e internacional.</p> <p>Actualmente en Colombia la cadena cárnica o sector primario por parte de los productores en la cual se define como la cría primeramente, levante, ceba, feria y transporte a los centros autorizados para sacrificio de especies autorizadas para consumo humano.</p> <p>Las plantas de beneficio reducen los riesgos de enfermedades profesionales y de accidentes de trabajo, eliminándose lugares inseguros, pasos peligrosos y materiales en los pasillos, adicionalmente aumenta la producción, mientras mejora la distribución y disminuyen los tiempos de proceso y se aceleran los flujos.</p>



Según el Invima los parámetros que debe cumplir las plantas de beneficio móviles.

Item	Área total (m ²)	Área patios y zonas de manipulación (m ²)	Área patios y zona (m ²)	Área animal (m ²)	Área de inspección (m ²)	Área de inspección (m ²)
Planta Beneficio Móvil	4,39	6108	8332	12440	29%	13170
Planta Beneficio Fijo	2	2050	3710	5760	29%	6000
Área Ambiental	1,65	800	200	3000	6%	4950
Área ganadera	3,39	4305	7535	6940	21%	9870
Área humana	4,29	-	-	-	-	12870
Área total	5,02	-	-	-	-	15060

Tabla. Áreas y ocupaciones de los predios requeridos.
*Terrenos no incluidos en los proyectos.

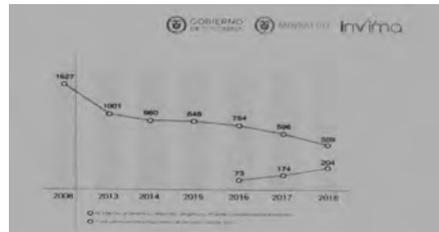
Hasta el 2018, hubo sacrificio bovino hasta mayo de 297.602 bovinos, de las cuales 286.000 fueron para consumo interno y 8.600 para exportación.

Combatir Incremento de la Informalidad – Reducción de la Producción

A partir de 2007 bajo el marco del Decreto 1500, el gobierno inició los Planes de Racionalización de las Plantas de Beneficio Animal y los Planes Graduales de Cumplimiento, con el objetivo de mejorar las condiciones sanitarias y operativas de dicho sector productivo.

La racionalización buscó incrementar los estándares de calidad y de cumplimiento de normativas sanitarias, disminuyendo el número de plantas de beneficio, pero asegurando el abastecimiento de la población; por su parte, los planes graduales buscaron que las Plantas de Beneficio por medio de un plan de proyecciones generaran cambios de infraestructura y operación para cumplir con los lineamientos establecido por la autoridad sanitaria.

A partir de dichos planes, en los últimos diez (10) años, el número de plantas de beneficio han disminuido sustancialmente, pasando de 1627 en el 2008 a tan solo 559 en el 2018, según datos suministrados por el Invima³



Tan solo entre agosto de 2016 y del 2018 el INVIMA como autoridad competente y en cumplimiento de lo establecido en el Decreto 1500 de 2007, gestionó el cierre de 204 plantas de beneficio.



Estos procesos de clausura de Plantas de Beneficio, si bien responden a la obligación gubernamental de preservar la salud pública, para garantizar la inocuidad en el sacrificio animal y permitir el acceso a los mercados internacionales por parte de los productores de carne; puede entretenerse que esta medida acentuó el traslado del sacrificio formal a mataderos ilegales que ponen en riesgo las condiciones sanitarias de la población,

especialmente en los departamentos con menos Plantas de Beneficio Autorizadas, ocasionando además que en los últimos cinco años se hayan reducido tanto la producción como el consumo de carne en el país:

Periodo	Total General Colombia 2016-2018		
	Cabezas	Peso en pie (kg)	Peso en canal (Kg)
2018	3.439.252	1.472.050.311	772.501.358
2017	3.407.513	1.449.592.025	761.374.856
2016	3.632.742	1.519.845.880	792.080.249

Fuente: Ministerio de Agricultura

En todo el país se producen 1630 toneladas de carne, de las cuales, según datos de la Policía Nacional por los delitos de Abigeato y Carne, en los últimos tres años se decomisaron del mercado ilegal aproximadamente 814 toneladas, carne que no cumple con la normativa de inocuidad y saneamiento promovida por el INVIMA y no puede ser consumida por los colombianos.

Promoción de la Simetría Ganadería – Producción

El Departamento de Agricultura de los Estados Unidos⁴, señala que las Plantas de Beneficio Móviles contribuyen a expandir y consolidar la industria cárnica en las zonas remotas, reducen los costos de traslado de las especies, al tiempo que crean riqueza y bienestar social en las comunidades rurales que no tienen disponible una Planta de Beneficio Autorizada en su jurisdicción.

Según datos de la Federación Colombiana de Ganaderos – FEDEGAN, el país cuenta con 25 638 467 de cabezas de ganado, siendo los departamentos más representativos los siguientes:

DEPARTAMENTO	CABEZAS
Antioquia	2.964.670
Córdoba	2.071.987

Casanare	1.954.754
Meta	1.914.443
Caquetá	1.760.862
Cundinamarca	1.413.987
Cesar	1.346.610
Magdalena	1.333.697
TOTAL	14.761.010

Fuente: Respuesta derecho de petición No 2019.30055102 de FEDEGAN

Respecto de la producción de carne por departamento, FEDEGAN suministró los siguientes datos:

Departamento	Total General	
	Cabezas	Peso en canal (Kilos)
Total general	3.439.252	772.501.358
Antioquia	540.284	115.080.273
Bogotá	544.091	136.687.959
Córdoba	260.773	62.567.077
Santander	260.643	58.772.656
Valle del Cauca	188.735	44.320.509
Cundinamarca	199.777	43.382.636
Caldas	185.235	43.016.871
Boyacá	89.626	19.976.443
Tolima	81.794	18.259.201
Huila	92.979	17.462.622
Norte de Santander	65.315	13.730.138
Casanare	54.331	10.780.197
Risaralda	47.368	10.351.972
Bolívar	48.619	9.719.064
Demás⁵	779.682	168.393.740

Fuente: Respuesta derecho de petición No 2019.30055102 de FEDEGAN

Con los datos anteriormente presentados, puede identificarse la asimetría entre los departamentos ganaderos y los centros productores/transformadores de la carne, con excepción de Antioquia y Córdoba, factor que incrementa considerablemente el costo de

⁵ Para preservar la estadística, aquí se agrupan los departamentos de: Amazonia, Arauca, Atlántico, Caquetá, Cauca, Cesar, Choco, Guainía, Guaviare, La Guajira, Magdalena, Meta, Nariño, Putumayo, Quindío, Sucre, y Vichada.

<p>producción, que se traslada a los consumidores, impactando además el acceso equitativo a los medios de producción y transformación de carne aptas para el consumo humano en los departamentos que no cuentan con Plantas de Beneficio Fijas que compensen la cantidad de ganado que poseen. Las Plantas de Beneficio Móviles al acercar estos procesos a la comunidad, democratizan la producción nacional de carne, combaten el incremento de la informalidad y garantizan la salubridad e inocuidad mientras se reducen los costos de producción, creando una dinámica positiva y económicamente sostenible para todos los componentes del sector alimenticio.</p> <p>Bienestar Animal y Calidad de la Producción</p> <p>Dentro del concepto de Bienestar Animal que define el INVIMA⁶ se señala que deben tenerse al menos en cuenta cinco necesidades que deben ser satisfechas a los animales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Que no sufran hambre ni sed • Que no sufran malestar físico ni dolor • Que no sufran heridas ni enfermedades • Que no sufran miedo ni angustia • Que puedan manifestar su comportamiento natural <p>Una de las ventajas del uso de Plantas de Beneficio Móviles es que convierte el proceso de sacrificio en uno más ético, al reducir el estrés al que se someten en el transporte -a veces prolongado- las especies entre el centro ganadero y la Planta de Beneficio fija, garantizando los cinco principios básicos del bienestar animal hasta el proceso de faenado</p> <p>Este proceso ético de sacrificio animal incluso está ligado a la calidad de la carne, según la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación, en un animal sano y descansado el nivel de glucógeno -azúcares que son la fuente energética muscular del animal- de sus músculos es alto, componente que al ser sacrificado el animal se convierte en ácido láctico y permite que la carne conserve un buen sabor, ternura, color y calidad. Caso contrario donde si el animal se somete a un estrés como el que otorga un largo desplazamiento, consume todo el glucógeno y reduce el nivel de ácido láctico de la carne, por consiguiente, impactando la calidad de esta⁷.</p> <p>⁶ https://www.invima.gov.co/documents/20143/426809/BIENESTAR_ANIMAL.pdf/ad52a638-30ae-8af8-4dee-c0fe11dc41da?t=1559844826581</p> <p>⁷ http://www.fao.org/3/x6909S/x6909s04.htm</p>	<p>Otro estudio que soporta este argumento, avalado por la revista <i>Applied Animal Behaviour Science</i>⁸, donde se compararon el nivel de glucógeno y cortisol -hormona liberada como respuesta al estrés- entre corderos sacrificados en una Planta de Beneficio Móvil, ubicada en una granja apartada en Hordaland, Noruega y una Planta de Beneficio convencional ubicada en un complejo industrial en Akershus, Noruega. Entre los hallazgos de la investigación, se encuentra que, en una plataforma de sacrificio tradicional, el animal se somete a mucho mayor estrés, lo que ocasiona que reaccione violentamente, a nivel químico, reduciendo los niveles de glucógeno muscular, aumentando los niveles de cortisol por las condiciones de transporte y procesado. Sumados estos factores, el animal se lastima con las jaulas de transporte, disminuyendo la calidad y la ternura de la carne</p> <p>Plantas de Beneficio Móviles, una herramienta global</p> <p>Varios gobiernos del mundo están adelantando programas para integrar las Plantas de Beneficio Móviles en la cadena de sacrificio y faenado de especies aptas para el consumo humano. Pueden resaltarse tres casos relevantes:</p> <p>En Estados Unidos el Departamento de Agricultura, autorizó en 2002 la primera Planta de Beneficio Móvil en el país, en Isla López, Estado de Washington, donde previamente los ganaderos debían trasladar fuera de la isla las especies para sacrificio, para luego regresar con la carne producida, sofocando los ya estrechos márgenes de beneficio con el incremento considerable de costos de transporte. La solución con mejor relación costo-beneficio para la Isla López eran las Plantas de Beneficio Móviles, dinámica que puede replicarse con la ventaja del desplazamiento de los mataderos a las zonas más remotas de Colombia con centros ganaderos⁹.</p> <p>En 2015, Hälsingestintan, empresa Sueca de fabricación de Plantas de Beneficio Móviles lanzó su primer prototipo de Plantas de Beneficio Móviles en Europa, denominado <i>Etiskt Kött</i>¹⁰, junto a la Universidad de Ciencias Agrícolas de Suecia y la compañía Francesa Boeuf-Ethique impulsaron el primer piloto de mataderos móviles en Europa, iniciando operaciones en Francia en 2017. Esta misma empresa también provee Plantas de Beneficio Móviles a centros ganaderos en Finlandia¹¹</p> <p>⁸ <i>Mobile abattoir versus conventional slaughterhouse—Impact on stress parameters and meat quality characteristics in Norwegian lambs</i>, Eriksen, Rødbotten, Grøndahl, Friestad, Andersen, Mejdell., 2013, Universidad de Ciencias de la Vida, Noruega</p> <p>⁹ https://www.usda.gov/media/blog/2010/08/30/introduction-mobile-slaughter-units</p> <p>¹⁰ "Carne Ética" en Sueco</p> <p>¹¹ http://www.boeuf-ethique.com/p127-boeuf-ethique-1er-abattoir-ambulant-france.html</p>
<p>En 2019 inició el proceso de reglamentación de las Plantas de Beneficio Móviles en la comunidad autónoma de Galicia, España, con un plan diseñado para los sectores Ovino y Caprino, pero con posibilidad de extensión a las reses y la ganadería porcina. El objetivo del Ministerio de Asuntos Rurales de Galicia es que estos Mataderos puedan estar en Operación en diciembre del mismo año¹².</p> <p>El presente proyecto entonces pretende, a través de la implementación de las Plantas de Beneficio Móviles:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hacer más equitativa la relación entre el censo ganadero y las instalaciones de producción de carne a lo largo del país • Abaratar los costos de producción de la industria cárnica, generando márgenes de beneficio que puedan ampliarse gracias a la cercanía de las Plantas de Beneficio Móviles, trasladando al consumidor final estas reducciones. • Acercar a las comunidades más remotas del país, Plantas de Beneficio transportables, reduciendo la informalidad y los delitos derivados como el abigeato y el carneo. • Garantizar en esta misma línea, condiciones de producción cárnica armónicas con los requisitos de salubridad e inocuidad contemplados en el Decreto 1500 de 2007, reduciendo potenciales emergencias sanitarias que involucren Enfermedades Transmitidas por Alimentos. • Dar el primer paso para convertir la cadena de producción de carne en un proceso más ético con las especies sacrificadas, al tiempo que se incrementa la calidad de los productos finales. <p>5. TEXTO APROBADO EN PLENARIA CÁMARA</p> <p>TEXTO DEFINITIVO PLENARIA CÁMARA AL PROYECTO DE LEY N° 106 DE 2019 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA EL USO DE PLANTAS DE BENEFICIO MÓVILES PARA EL BENEFICIO DE LAS ESPECIES DE ANIMALES QUE HAN SIDO DECLARADAS COMO APTAS PARA EL CONSUMO HUMANO</p> <p>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA</p> <p>¹² http://cort.as/-QS6b</p>	<p>DECRETA:</p> <p>Artículo 1°. Objeto: La presente tiene por objeto autorizar el uso de plantas de beneficio móviles para el beneficio de las especies de animales que han sido declaradas por el Ministerio de Salud y Protección Social como aptas para el consumo humano.</p> <p>Artículo 2°. Se autoriza el uso de plantas de beneficio móviles, en todo el territorio nacional, para el beneficio de las especies de animales que han sido declaradas aptas para el consumo humano; las cuales sólo podrán funcionar previo cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos por el Gobierno Nacional.</p> <p>Parágrafo 1. Para efectos de la presente ley, se entenderá como Plantas de Beneficio Móviles, todo vehículo, contenedor o estación móvil dotado de mobiliario y tecnología para el beneficio de las especies de animales que han sido declaradas como aptas para el consumo humano, que han sido registrados por la autoridad sanitaria competente para este fin y cuya infraestructura permite el desplazamiento de los equipos e instrumentos necesarios para el beneficio animal.</p> <p>Parágrafo 2. El Gobierno Nacional dentro de los parámetros para la autorización del uso de plantas de beneficio móviles priorizará el uso de dichas plantas, en las zonas apartadas de los Departamentos, Distritos y Municipios donde las plantas fijas de beneficio sean de difícil acceso y/o no exista una planta de beneficio. De igual forma, deberá establecer una tarifa diferencial por el costo de sacrificio de las especies de animales que han sido declaradas aptas para el consumo humano para asociaciones, cooperativas u otras formas de economía solidaria y pequeños productores pecuarios, con el fin de generar mejores garantías para su participación en el mercado de comercialización.</p> <p>El número de animales a beneficiar será establecido por el INVIMA, a partir de la verificación de las condiciones sanitarias de la planta de beneficio móvil y teniendo en cuenta la población a establecer.</p> <p>Parágrafo 3. La adquisición y montaje de las plantas de beneficio móviles, deberá priorizar la participación de los entes territoriales y de las asociaciones, cooperativas u otras formas de economía solidaria.</p> <p>Parágrafo 4. El uso de las plantas de beneficio móviles para el beneficio de las especies de animales que han sido declaradas como aptas para el consumo humano, estarán sujetas en todo caso a los impuestos territoriales y parafiscales a que haya lugar.</p> <p>Parágrafo 5. En ningún caso las Plantas de Beneficio Móvil podrán distribuir, comercializar o expender el producto del beneficio al por menor.</p>

<p>Artículo 3°. El Gobierno Nacional, en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, reglamentará la implementación y el funcionamiento de las de plantas de beneficio móviles en el territorio colombiano, incorporando las normas sanitarias, ambientales y de protección y bienestar animal vigentes.</p> <p>Dentro de dicha reglamentación, deberá incluir los mecanismos de supervisión sanitaria a las que se someterán este tipo de plantas, así como lineamientos sobre el manejo de residuos ordinarios y/o peligrosos con el fin de eliminar y/o minimizar impactos ambientales.</p> <p>Parágrafo 1. Las secretarías de ambiente, las Corporaciones Autónomas Regionales o quien haga sus veces, serán los responsables de hacer seguimiento e inspección trimestral a las estructuras de las plantas móviles de beneficio, con el fin de garantizar la correcta disposición de los desechos orgánicos que se generen.</p> <p>Parágrafo 2. Las actividades de inspección, vigilancia y control que se realicen en las plantas de beneficio móviles serán ejercidas por el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos, INVIMA, que además determinará el mecanismo para la inspección oficial en coordinación con las Secretarías de Salud, conforme a los procedimientos establecidos por la normatividad sanitaria vigente.</p> <p>Parágrafo 3. Los propietarios de las plantas de beneficios móviles deberán reportar semestralmente ante las autoridades competentes las especificaciones técnicas de la estructura que conforma dichas plantas, quienes deberán constatar su correcto funcionamiento en términos sanitarios y ambientales, sin perjuicio de las sanciones a las que haya lugar por el incumplimiento de la normatividad vigente.</p> <p>Artículo 4°. Las plantas de beneficio móviles deberán garantizar la ausencia de sufrimiento de las especies animales declaradas aptas para el consumo humano. De igual forma, el Ministerio de Salud y Protección social deberá establecer las condiciones de bienestar animal de las plantas de beneficio móviles.</p> <p>De la misma forma, deberá sujetarse a las normas ambientales vigentes y aplicables en materia de disposición de residuos y sus mecanismos de gestión, con el fin evitar impactos ambientales negativos.</p> <p>El incumplimiento de estas condiciones tendrá como consecuencia la suspensión total e inmediata de la actividad de las plantas de beneficio.</p> <p>Artículo 5°. Los municipios de quinta y sexta categoría podrán destinar recursos para la compra de plantas de beneficio móviles para el beneficio de especies animales aptas para el consumo humano y/o equipos necesarios para su funcionamiento, con recursos propios, de gestión y/o a través de la conformación de alianzas público privadas.</p>	<p>Artículo 6°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.</p> <p style="text-align: center;">6. MODIFICACIONES AL TEXTO</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;">TEXTO APROBADO</th> <th style="width: 50%;">TEXTO PROPUESTO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Artículo 1°. Objeto: La presente tiene por objeto autorizar el uso de plantas de beneficio móviles para el beneficio de las especies de animales que han sido declaradas por el Ministerio de Salud y Protección Social como aptas para el consumo humano.</td> <td style="text-align: center;">Sin cambios</td> </tr> <tr> <td>Artículo 2°. Se autoriza el uso de plantas de beneficio móviles, en todo el territorio nacional, para el beneficio de las especies de animales que han sido declaradas aptas para el consumo humano; las cuales sólo podrán funcionar previo cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos por el Gobierno Nacional.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Parágrafo 1. Para efectos de la presente ley, se entenderá como Plantas de Beneficio Móviles, todo vehículo, contenedor o estación móvil dotado de mobiliario y tecnología para el beneficio de las especies de animales que han sido declaradas como aptas para el consumo humano, que han sido registrados por la autoridad sanitaria competente para este fin y cuya infraestructura permite el desplazamiento de los equipos e instrumentos necesarios para el beneficio animal.</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Parágrafo 2. El Gobierno Nacional dentro de</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	TEXTO APROBADO	TEXTO PROPUESTO	Artículo 1°. Objeto: La presente tiene por objeto autorizar el uso de plantas de beneficio móviles para el beneficio de las especies de animales que han sido declaradas por el Ministerio de Salud y Protección Social como aptas para el consumo humano.	Sin cambios	Artículo 2°. Se autoriza el uso de plantas de beneficio móviles, en todo el territorio nacional, para el beneficio de las especies de animales que han sido declaradas aptas para el consumo humano; las cuales sólo podrán funcionar previo cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos por el Gobierno Nacional.		Parágrafo 1. Para efectos de la presente ley, se entenderá como Plantas de Beneficio Móviles, todo vehículo, contenedor o estación móvil dotado de mobiliario y tecnología para el beneficio de las especies de animales que han sido declaradas como aptas para el consumo humano, que han sido registrados por la autoridad sanitaria competente para este fin y cuya infraestructura permite el desplazamiento de los equipos e instrumentos necesarios para el beneficio animal.		Parágrafo 2. El Gobierno Nacional dentro de	
TEXTO APROBADO	TEXTO PROPUESTO										
Artículo 1°. Objeto: La presente tiene por objeto autorizar el uso de plantas de beneficio móviles para el beneficio de las especies de animales que han sido declaradas por el Ministerio de Salud y Protección Social como aptas para el consumo humano.	Sin cambios										
Artículo 2°. Se autoriza el uso de plantas de beneficio móviles, en todo el territorio nacional, para el beneficio de las especies de animales que han sido declaradas aptas para el consumo humano; las cuales sólo podrán funcionar previo cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos por el Gobierno Nacional.											
Parágrafo 1. Para efectos de la presente ley, se entenderá como Plantas de Beneficio Móviles, todo vehículo, contenedor o estación móvil dotado de mobiliario y tecnología para el beneficio de las especies de animales que han sido declaradas como aptas para el consumo humano, que han sido registrados por la autoridad sanitaria competente para este fin y cuya infraestructura permite el desplazamiento de los equipos e instrumentos necesarios para el beneficio animal.											
Parágrafo 2. El Gobierno Nacional dentro de											
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <p>los parámetros para la autorización del uso de plantas de beneficio móviles priorizará el uso de dichas plantas, en las zonas apartadas de los Departamentos, Distritos y Municipios donde las plantas fijas de beneficio sean de difícil acceso y/o no exista una planta de beneficio. De igual forma, deberá establecer una tarifa diferencial por el costo de sacrificio de las especies de animales que han sido declaradas aptas para el consumo humano para asociaciones, cooperativas u otras formas de economía solidaria y pequeños productores pecuarios, con el fin de generar mejores garantías para su participación en el mercado de comercialización.</p> <p>El número de animales a beneficiar será establecido por el INVIMA, a partir de la verificación de las condiciones sanitarias de la planta de beneficio móvil y teniendo en cuenta la población a establecer.</p> <p>Parágrafo 3. La adquisición y montaje de las plantas de beneficio móviles, deberá priorizar la participación de los entes territoriales y de las asociaciones, cooperativas u otras formas de economía solidaria.</p> <p>Parágrafo 4. El uso de las plantas de beneficio móviles para el beneficio de las especies de animales que han sido declaradas como aptas para el consumo humano, estarán sujetas en todo caso a los impuestos territoriales y parafiscales a que haya lugar.</p> <p>Parágrafo 5. En ningún caso las Plantas de Beneficio Móvil podrán distribuir, comercializar o expender el producto del beneficio al por menor.</p> </td> <td style="width: 50%; text-align: center;">Sin cambios</td> </tr> <tr> <td>Artículo 3°. El Gobierno Nacional, en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, reglamentará la implementación y el funcionamiento de las de plantas de beneficio móviles en el territorio colombiano, incorporando las normas sanitarias, ambientales y de protección y bienestar animal vigentes.</td> <td></td> </tr> </table>	<p>los parámetros para la autorización del uso de plantas de beneficio móviles priorizará el uso de dichas plantas, en las zonas apartadas de los Departamentos, Distritos y Municipios donde las plantas fijas de beneficio sean de difícil acceso y/o no exista una planta de beneficio. De igual forma, deberá establecer una tarifa diferencial por el costo de sacrificio de las especies de animales que han sido declaradas aptas para el consumo humano para asociaciones, cooperativas u otras formas de economía solidaria y pequeños productores pecuarios, con el fin de generar mejores garantías para su participación en el mercado de comercialización.</p> <p>El número de animales a beneficiar será establecido por el INVIMA, a partir de la verificación de las condiciones sanitarias de la planta de beneficio móvil y teniendo en cuenta la población a establecer.</p> <p>Parágrafo 3. La adquisición y montaje de las plantas de beneficio móviles, deberá priorizar la participación de los entes territoriales y de las asociaciones, cooperativas u otras formas de economía solidaria.</p> <p>Parágrafo 4. El uso de las plantas de beneficio móviles para el beneficio de las especies de animales que han sido declaradas como aptas para el consumo humano, estarán sujetas en todo caso a los impuestos territoriales y parafiscales a que haya lugar.</p> <p>Parágrafo 5. En ningún caso las Plantas de Beneficio Móvil podrán distribuir, comercializar o expender el producto del beneficio al por menor.</p>	Sin cambios	Artículo 3°. El Gobierno Nacional, en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, reglamentará la implementación y el funcionamiento de las de plantas de beneficio móviles en el territorio colombiano, incorporando las normas sanitarias, ambientales y de protección y bienestar animal vigentes.		<p>Dentro de dicha reglamentación, deberá incluir los mecanismos de supervisión sanitaria a las que se someterán este tipo de plantas, así como lineamientos sobre el manejo de residuos ordinarios y/o peligrosos con el fin de eliminar y/o minimizar impactos ambientales.</p> <p>Parágrafo 1. Las secretarías de ambiente, las Corporaciones Autónomas Regionales o quien haga sus veces, serán los responsables de hacer seguimiento e inspección trimestral a las estructuras de las plantas móviles de beneficio, con el fin de garantizar la correcta disposición de los desechos orgánicos que se generen.</p> <p>Parágrafo 2. Las actividades de inspección, vigilancia y control que se realicen en las plantas de beneficio móviles serán ejercidas por el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos, INVIMA, que además determinará el mecanismo para la inspección oficial en coordinación con las Secretarías de Salud, conforme a los procedimientos establecidos por la normatividad sanitaria vigente.</p> <p>Parágrafo 3. Los propietarios de las plantas de beneficios móviles deberán reportar semestralmente ante las autoridades competentes las especificaciones técnicas de la estructura que conforma dichas plantas, quienes deberán constatar su correcto funcionamiento en términos sanitarios y ambientales, sin perjuicio de las sanciones a las que haya lugar por el incumplimiento de la normatividad vigente.</p> <p>Artículo 4°. Las plantas de beneficio móviles deberán garantizar la ausencia de sufrimiento de las especies animales declaradas aptas para el consumo humano. De igual forma, el Ministerio de Salud y Protección social deberá establecer las condiciones de bienestar animal de las plantas de beneficio móviles.</p> <p>De la misma forma, deberá sujetarse a las normas ambientales vigentes y aplicables en materia de disposición de residuos y sus</p> <p style="text-align: center;">Sin Cambios</p>						
<p>los parámetros para la autorización del uso de plantas de beneficio móviles priorizará el uso de dichas plantas, en las zonas apartadas de los Departamentos, Distritos y Municipios donde las plantas fijas de beneficio sean de difícil acceso y/o no exista una planta de beneficio. De igual forma, deberá establecer una tarifa diferencial por el costo de sacrificio de las especies de animales que han sido declaradas aptas para el consumo humano para asociaciones, cooperativas u otras formas de economía solidaria y pequeños productores pecuarios, con el fin de generar mejores garantías para su participación en el mercado de comercialización.</p> <p>El número de animales a beneficiar será establecido por el INVIMA, a partir de la verificación de las condiciones sanitarias de la planta de beneficio móvil y teniendo en cuenta la población a establecer.</p> <p>Parágrafo 3. La adquisición y montaje de las plantas de beneficio móviles, deberá priorizar la participación de los entes territoriales y de las asociaciones, cooperativas u otras formas de economía solidaria.</p> <p>Parágrafo 4. El uso de las plantas de beneficio móviles para el beneficio de las especies de animales que han sido declaradas como aptas para el consumo humano, estarán sujetas en todo caso a los impuestos territoriales y parafiscales a que haya lugar.</p> <p>Parágrafo 5. En ningún caso las Plantas de Beneficio Móvil podrán distribuir, comercializar o expender el producto del beneficio al por menor.</p>	Sin cambios										
Artículo 3°. El Gobierno Nacional, en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, reglamentará la implementación y el funcionamiento de las de plantas de beneficio móviles en el territorio colombiano, incorporando las normas sanitarias, ambientales y de protección y bienestar animal vigentes.											

<p>mecanismos de gestión, con el fin evitar impactos ambientales negativos.</p> <p>El incumplimiento de estas condiciones tendrá como consecuencia la suspensión total e inmediata de la actividad de las plantas de beneficio.</p>	
<p>Artículo 5°. Los municipios de quinta y sexta categoría podrán destinar recursos para la compra de plantas de beneficio móviles para el beneficio de especies animales aptas para el consumo humano y/o equipos necesarios para su funcionamiento, con recursos propios, de gestión y/o a través de la conformación de alianzas público privadas.</p>	<p>Sin Cambios</p>
<p>Artículo 6°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.</p>	<p>Sin Cambios</p>

7. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY NÚMERO 303 – 2020 SENADO, 106 – 2019 CÁMARA

“Por medio de la cual se autoriza el uso de plantas de beneficio móviles para el sacrificio y faenado de las especies de animales que han sido declaradas como aptas para el consumo humano”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA

Artículo 1°. **Objeto:** La presente tiene por objeto autorizar el uso de plantas de beneficio móviles para el beneficio de las especies de animales que han sido declaradas por el Ministerio de Salud y Protección Social como aptas para el consumo humano.

Artículo 2°. Se autoriza el uso de plantas de beneficio móviles, en todo el territorio nacional, para el beneficio de las especies de animales que han sido declaradas aptas para el

consumo humano; las cuales sólo podrán funcionar previo cumplimiento de los requisitos mínimos establecidos por el Gobierno Nacional.

Parágrafo 1. Para efectos de la presente ley, se entenderá como Plantas de Beneficio Móviles, todo vehículo, contenedor o estación móvil dotado de mobiliario y tecnología para el beneficio de las especies de animales que han sido declaradas como aptas para el consumo humano, que han sido registrados por la autoridad sanitaria competente para este fin y cuya infraestructura permite el desplazamiento de los equipos e instrumentos necesarios para el beneficio animal.

Parágrafo 2. El Gobierno Nacional dentro de los parámetros para la autorización del uso de plantas de beneficio móviles priorizará el uso de dichas plantas, en las zonas apartadas de los Departamentos, Distritos y Municipios donde las plantas fijas de beneficio sean de difícil acceso y/o no exista una planta de beneficio. De igual forma, deberá establecer una tarifa diferencial por el costo de sacrificio de las especies de animales que han sido declaradas aptas para el consumo humano para asociaciones, cooperativas u otras formas de economía solidaria y pequeños productores pecuarios, con el fin de generar mejores garantías para su participación en el mercado de comercialización.

El número de animales a beneficiar será establecido por el INVIMA, a partir de la verificación de las condiciones sanitarias de la planta de beneficio móvil y teniendo en cuenta la población a establecer.

Parágrafo 3. La adquisición y montaje de las plantas de beneficio móviles, deberá priorizar la participación de los entes territoriales y de las asociaciones, cooperativas u otras formas de economía solidaria.

Parágrafo 4. El uso de las plantas de beneficio móviles para el beneficio de las especies de animales que han sido declaradas como aptas para el consumo humano, estarán sujetas en todo caso a los impuestos territoriales y parafiscales a que haya lugar.

Parágrafo 5. En ningún caso las Plantas de Beneficio Móvil podrán distribuir, comercializar o expender el producto del beneficio al por menor.

Artículo 3°. El Gobierno Nacional, en un plazo no mayor a seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, reglamentará la implementación y el funcionamiento de las de plantas de beneficio móviles en el territorio colombiano, incorporando las normas sanitarias, ambientales y de protección y bienestar animal vigentes.

Dentro de dicha reglamentación, deberá incluir los mecanismos de supervisión sanitaria a las que se someterán este tipo de plantas, así como lineamientos sobre el manejo de residuos ordinarios y/o peligrosos con el fin de eliminar y/o minimizar impactos ambientales.

Parágrafo 1. Las secretarías de ambiente, las Corporaciones Autónomas Regionales o quien haga sus veces, serán los responsables de hacer seguimiento e inspección trimestral a las estructuras de las plantas móviles de beneficio, con el fin de garantizar la correcta disposición de los desechos orgánicos que se generen.

Parágrafo 2. Las actividades de inspección, vigilancia y control que se realicen en las plantas de beneficio móviles serán ejercidas por el Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos, INVIMA, que además determinará el mecanismo para la inspección oficial en coordinación con las Secretarías de Salud, conforme a los procedimientos establecidos por la normatividad sanitaria vigente.

Parágrafo 3. Los propietarios de las plantas de beneficios móviles deberán reportar semestralmente ante las autoridades competentes las especificaciones técnicas de la estructura que conforma dichas plantas, quienes deberán constatar su correcto funcionamiento en términos sanitarios y ambientales, sin perjuicio de las sanciones a las que haya lugar por el incumplimiento de la normatividad vigente.

Artículo 4°. Las plantas de beneficio móviles deberán garantizar la ausencia de sufrimiento de las especies animales declaradas aptas para el consumo humano. De igual forma, el Ministerio de Salud y Protección social deberá establecer las condiciones de bienestar animal de las plantas de beneficio móviles.

De la misma forma, deberá sujetarse a las normas ambientales vigentes y aplicables en materia de disposición de residuos y sus mecanismos de gestión, con el fin evitar impactos ambientales negativos.

El incumplimiento de estas condiciones tendrá como consecuencia la suspensión total e inmediata de la actividad de las plantas de beneficio.

Artículo 5°. Los municipios de quinta y sexta categoría podrán destinar recursos para la compra de plantas de beneficio móviles para el beneficio de especies animales aptas para el consumo humano y/o equipos necesarios para su funcionamiento, con recursos propios, de gestión y/o a través de la conformación de alianzas público privadas.

Artículo 6°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

De los honorables Congresistas



GABRIEL JAIME VELASCO OCAMPO
Senador de la República

8. PROPOSICIÓN

En virtud de las consideraciones expuestas, solicitamos respetuosamente a la Comisión Séptima Constitucional Permanente del Senado de la República acompañar esta iniciativa legislativa de manera **POSITIVA** y dar **PRIMER DEBATE** al proyecto de ley número 303 – 2020 Senado, 106 - 2019 Cámara Proyecto de Ley “Por medio de la cual se autoriza el uso de plantas de beneficio móviles para el sacrificio y faenado de las especies de animales que han sido declaradas como aptas para el consumo humano.”

De los Honorables Congresistas,



GABRIEL JAIME VELASCO OCAMPO
Senador de la República

Comisión Séptima Constitucional Permanente

LA COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA. - Bogotá D.C., a los veinticinco (25) días del mes de marzo del año dos mil veintiuno (2021) - En la presente fecha se autoriza la publicación en Gaceta del Congreso de la República, Informe de Ponencia para Primer Debate y Texto Propuesto para Primer Debate.

NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY: N° 303/2020 SENADO y 106/2019 CÁMARA

TÍTULO DEL PROYECTO: “POR MEDIO DEL CUAL SE AUTORIZA EL USO DE PLANTAS DE BENEFICIO MÓVILES PARA EL SACRIFICIO Y FAENADO DE LAS ESPECIES DE ANIMALES QUE HAN SIDO DECLARADAS COMO APTAS PARA EL CONSUMO HUMANO”

NOTA SECRETARIAL

Ante la Secretaría de la Comisión Séptima del Senado, siendo las 10:31 A.M., del día jueves 18 de marzo de 2021, fue radicado el Informe Ponencia Positiva, para Primer debate, el cual viene refrendado por el Honorable Senador: GABRIEL JAIME VELASCO OCAMPO (Coordinador Ponente), los Honorables Senadores: LAURA ESTER FORTICH SÁNCHEZ, NADYA GEORGETTE BLEL SCAFF, VICTORIA SANDINO SIMANCA HERRERA, AYDEÉ LIZARAZO CUBILLOS, MANUEL BITERVO PALCHUCAN CHINGAL, JESÚS ALBERTO CASTILLA SALAZAR, JOSÉ AULO POLO NARVÁEZ, FABIAN GERADO CASTILLO SUÁREZ y JOSÉ RITTER LÓPEZ PEÑA, no refrendaron con su firma la ponencia radicada que se publica.

Lo anterior, en cumplimiento de lo ordenado en el inciso 5° del artículo 2° de la Ley 1431 de 2011.

El Secretario,


JESÚS MARÍA ESPAÑA VERGARA
SECRETARIO COMISIÓN VII SENADO

C O N T E N I D O

Gaceta número 183 - Jueves, 25 de marzo de 2021

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

	Págs.
Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 123 de 2020 Senado, por medio del cual se reglamenta las licencias de conducción, se modifica parcialmente la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.....	1
Informe de ponencia para primer debate en Senado y texto propuesto al Proyecto de ley número 303 de 2020 Senado, 106 de 2019 Cámara, por medio del cual se autoriza el uso de plantas de beneficio móviles para el sacrificio y faenado de las especies de animales que han sido declaradas como aptas para el consumo humano.	5