

Sentencia C-405/03

UNIDAD NORMATIVA-Improcedencia de integración por modificación

INHIBICION DE LA CORTE CONSTITUCIONAL-Subrogación de disposición acusada

Referencia: expediente D-4328

Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 21, literal b), de la Ley 105 de 1993.

Demandante: Orlando Muñoz Neira

Magistrado Ponente:

Dr. JAIME CÓRDOBA TRIVIÑO

Bogotá, D.C., veintidós (22) de mayo de dos mil tres (2003).

La Sala Plena de la Corte Constitucional en cumplimiento de sus atribuciones constitucionales y de los requisitos de trámite establecidos en el Decreto 2067 de 1991, profiere la siguiente

SENTENCIA

en relación con la demanda de inconstitucionalidad presentada por el ciudadano Orlando Muñoz Neira contra el literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993.

I. NORMA DEMANDADA

A continuación se transcribe el texto del artículo 21 de la Ley 105 y se subraya el literal demandado:

“LEY 105 de 1993

(diciembre 30)

por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las entidades territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPITULO III

Recursos para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte

ARTICULO 21. Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, ésta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.

Todos los servicios que la Nación o sus Entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.

Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:

- a. Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.
- b. Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas.
- c. El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio.
- d. Las tasas de peajes serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación.
- e. Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valorización, en las vías

nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.

PARAGRAFO : La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.¹

II. LA DEMANDA

Afirma que la disposición acusada no efectúa diferenciación alguna, e inserta en un todo a entidades que, dadas sus características, no están en capacidad de hacer erogaciones para el pago del peaje que normalmente se destina a la recolección de réditos de los concesionarios, que a cambio efectúan reparaciones a las vías.

Considera que al no distinguir, la norma da el mismo tratamiento a entidades que, como los cuerpos de bomberos, la Policía Nacional, las Fuerzas Militares, los hospitales, los entes encargados de la investigación de delitos o los que hacen parte del mismo Estado o contribuyen al cumplimiento de sus más caros fines, deberían estar excluidos del pago de peajes, dado que su actividad está “directa y estrechamente ligada al salvamento de la vida de miles de seres humanos, a la protección del orden público y al imperio de la justicia pronta y cumplida en casos concretos”. (fl. 5)

Agrega que la determinación que se toma en la norma acusada viola el principio de igualdad pues “el hecho de que no sólo los particulares, sino también aquellas personas o entidades cuya misión es la salvaguarda inmediata de la vida y bienes de los coasociados tengan que cumplir, bajo condiciones que son bien diferentes, el pago que los primeros efectúan por uso con fines privados de las carreteras públicas, implica un claro atentado contra los principios constitucionales que propugnan justamente por la protección de la vida y por el imperio de la justicia y el orden en todo el territorio nacional”. (fls. 5 y 6)

En criterio del actor, “se trata de una norma que desconoce los parámetros mínimos de proporcionalidad como que no obstante la relación medio-fin que existe entre el peaje y el mantenimiento de una red de carreteras adecuada, al proteger un valor constitucional legítimo como es la inversión que las compañías concesionarias han efectuado en la red vial, desconoce otros valores de mucha jerarquía en la axiología constitucional como lo son la vida, la justicia y el imperio del orden público. [si bien] Podría argumentarse contra la

anterior explicación que en los presupuestos de las anteriores entidades deben incluirse partidas para el pago de los peajes, mas lo cierto es que la ruinoso situación presupuestal de tales entes muestra que en el 90% de los casos, tal previsión no se hace". (fl. 6)

III. INTERVENCIONES

Ministerio de Justicia y del Derecho

El Ministerio de Justicia y del Derecho, por intermedio de apoderada judicial, solicita a la Corte estarse a lo resuelto en la sentencia C-482 de 1996, en la cual se declaró la exequibilidad del artículo 21 de la Ley 105 de 1993. Afirma la interviniente que al declararse la exequibilidad sin reserva alguna, ya se efectuó el juicio de constitucionalidad frente a la totalidad de los preceptos de la Constitución Política.

No obstante, agrega, si a juicio de la Corte dicho pronunciamiento no constituye cosa juzgada, la norma acusada debe declararse exequible en atención a los siguientes argumentos:

En el presente caso no puede hablarse de omisión legislativa porque existe regulación de la materia. Además, la obligación del pago de peajes, la fijación del monto y la exoneración del pago, bien sea que el Estado asuma directamente la responsabilidad de la construcción y mantenimiento de las obras o que la haga a través de la celebración de contratos de concesión, es un asunto que corresponde regular única y exclusivamente al legislador.

Por ello, considera que no se vulnera el derecho a la igualdad porque el legislador ha determinado el cobro de una tasa por la utilización de una vía pública, que representa la retribución por el servicio que se presta a través de la infraestructura vial. El cobro unificado del peaje a todos los usuarios tampoco representa un obstáculo para cumplir con las funciones de emergencia y salvamento de vidas o bienes encargadas a ciertas personas, pues de manera alguna dicho cobro impide el cumplimiento de tales funciones.

Ministerio de Transporte

El Ministerio Transporte, por intermedio de apoderado judicial, solicita a la Corte declarar la constitucionalidad de la norma impugnada. En su criterio, la demanda no reúne los requisitos exigidos, que permitan confrontar la norma acusada con los postulados constitucionales que

se estiman vulnerados. De otra parte, es legítimo el cobro de peajes a los vehículos oficiales, los cuales, al igual que los vehículos particulares, ocasionan desgaste de la infraestructura de transporte, la que constituye el destino de los recursos recaudados por este concepto, es decir, que es el uso de las vías lo que constituye el hecho generador de la tasa del peaje.

Considera igualmente que la consecución de los fines pretendidos por el actor debe lograrse en otros escenarios de actuación normativa, mas no a través de la acción de inconstitucionalidad.

Ministerio de Hacienda y Crédito Público

En primer lugar debe considerarse que las acciones de inconstitucionalidad sólo proceden frente al contenido normativo de la disposición acusada y no frente a las omisiones legislativas.

En segundo lugar, la norma demandada no consagra un trato diferencial entre los sujetos exentos del pago del peaje y los vehículos de la Fiscalía General de la Nación, la Fuerza Pública, los Cuerpos de Bomberos, Ambulancias y Hospitales, ya que éstos no se encuentran en condiciones idénticas a los exceptuados en la norma acusada. Además, el tráfico de los vehículos que menciona el actor puede considerarse de carga media a pesada, que generan detrimento en la red vial. Es por ello que la Ley en estudio consagra la obligación a todos los usuarios de la red vial de pagar el peaje, con el cual se garantiza el mantenimiento de la infraestructura vial y se hace viable el transporte terrestre en nuestro país.

Finalmente, la discriminación positiva que realiza la Ley frente a las motocicletas y bicicletas está dada en razón al peso de estos vehículos, que no generan deterioro a la infraestructura vial. De allí se deriva la obligación para el resto de usuarios de la red vial de pagar los peajes, sin importar la naturaleza jurídica de sus propietarios, esto en virtud del cumplimiento del principio constitucional de la igualdad ante la ley, desapareciendo así todo motivo de discriminación o preferencia entre las personas.

IV. CONCEPTO DEL PROCURADOR GENERAL DE LA NACION

El Procurador General de la Nación solicita a la Corte declarar la exequibilidad del literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, en los términos señalados en su concepto y por los

cargos analizados.

Estima que, por principio, todos los vehículos, sin importar su uso, deben pagar el respectivo peaje. Corresponde al legislador establecer las excepciones a esa regla general, siempre que se atienden criterios que justifiquen constitucionalmente la diferenciación que introduzca. Esto es, que para fijar la tarifa de los peajes, la autoridad competente debe atender criterios que garanticen una diferenciación positiva de acuerdo con las distintas clases y usos de los vehículos que transiten por las carreteras nacionales, pues los literales d) y e) del mismo artículo 21 de la Ley 105 proscriben la aplicación de tarifas únicas a favor de unos y en detrimento de otros.

Por ello, no comparte el criterio expuesto por el actor cuando afirma que el precepto acusado desconoce los principios de racionalidad y proporcionalidad, puesto que no se avizora una desproporción que se traduzca en un quebrantamiento del principio de igualdad, dado que el legislador ha determinado un cobro generalizado a todos los usuarios de las carreteras, con excepción de las motos y bicicletas, y así contar con los recursos suficientes para garantizar el mantenimiento respectivo ya que tanto los vehículos oficiales como los particulares, independientemente del fin que cumplan, causan deterioro a las carreteras y en donde el pago del peaje, siempre y cuando sea proporcionado, en nada incide en el cumplimiento de los fines estatales.

No obstante lo anterior, considera que existen principios y valores constitucionales que deben prevalecer frente a la obligación general de cancelar el peaje, es decir, que bajo ninguna circunstancia se debe obstaculizar el tránsito de vehículos oficiales en situaciones de emergencia, a pesar que no se cuente con el dinero para el respectivo pago, lo cual no significa que se eximan del cumplimiento de esa obligación, sino que en determinadas situaciones el recaudo debe ceder ante valores constitucionales que por su naturaleza son de mayor jerarquía y que no se pueden coartar a efectos de darle cumplimiento inmediato a una norma de inferior jerarquía.

En síntesis, para el Director del Ministerio Público el pago de los peajes es obligatorio para cualquier clase de vehículo. No obstante, la falta de recursos para su pago no puede obstaculizar la labor de los vehículos oficiales que velan por la vida, la integridad física y la seguridad pública. Los concesionarios bien pueden tomar las medidas necesarias para que

con posterioridad les sea cancelada esa obligación en el evento de no contarse con los recursos en el momento de presentarse la emergencia, con el fin de evitar privilegiar directrices de rango inferior en detrimento de las establecidas en la Constitución Política. En el mismo sentido, las entidades públicas deben procurar cumplir con la obligación tributaria sustancial, que se concreta en el pago efectivo de la tarifa de peaje a que haya lugar.

V. CONSIDERACIONES DE LA CORTE CONSTITUCIONAL

Modificación de la norma acusada. Integración de unidad normativa

Esta Corporación ya se pronunció sobre la constitucionalidad del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, del cual hace parte la norma impugnada en el proceso de la referencia.

En aquella ocasión el actor estimaba que el artículo acusado violaba el inciso segundo del artículo 338 de la Carta Política, al no determinar el sistema y el método para definir los costos y beneficios que debe tener en cuenta la autoridad encargada de fijar la tarifa de los peajes.

En la Sentencia C-482 de 19962, la Corte resolvió declarar “Exequible el artículo 21 de la ley 105 de 1993”, en atención a las siguientes consideraciones: i) la norma acusada impone, clara e inequívocamente, un límite a la cuantía de los costos recuperables; ii) la fijación de las tarifas, tasas y peajes está sujeta a un criterio de igualdad; iii) al establecer que las tarifas sean diferenciales y que se fijen en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y los costos de operación, la ley traza unas reglas suficientes para la actuación de las autoridades competentes; iv) las tarifas diferenciales demuestran que la ley se funda en la aplicación del principio de igualdad, al imponer un trato diferente según el beneficio o provecho que reciba el usuario, y v) se obliga a las autoridades encargadas de la determinación del peaje y de las tasas de valorización, a obrar con sujeción a un criterio de equidad social. En conclusión, consideró la Corte que el sistema y el método estaban definidos en forma general y abstracta, como deben definirse, sin acudir a fórmulas complicadas y casi ininteligibles.

Agregó la Corporación que, “de otra parte, la norma acusada no quebranta precepto alguno de la Constitución, y por ello se declarará su exequibilidad sin reserva alguna”³.

Esta circunstancia hubiera impuesto a la Corporación que analizara si operaba o no el fenómeno de cosa juzgada constitucional pues, como se expresó, en aquella sentencia la Corte concluyó que el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 no quebrantaba precepto alguno de la Constitución, y si tal determinación podría amparar, frente a todo cuestionamiento, a la norma impugnada.

No obstante lo anterior, tal análisis es improcedente en la actualidad dado que el precepto demandado fue modificado por el artículo 1º de la Ley 787 del 27 de diciembre de 2002. En la nueva versión del literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993 el legislador, dentro de las excepciones al pago de tasas, tarifas y peajes por el uso de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, incorpora justamente las actividades y autoridades mencionadas por el actor para fundar sus argumentos de inconstitucionalidad.

Esta circunstancia se evidencia al apreciar el contenido de la Ley 787:

LEY 787 DE 2002

(diciembre 27)

por la cual se modifica parcialmente el artículo 21 de la Ley 105 de diciembre 30 de 1993.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1º. Modifícase parcialmente el artículo 21 de la Ley 105 del 30 de diciembre de 1993, el cual quedará así:

Artículo 21. Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, ésta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán

exclusivamente para ese modo de transporte.

Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:

- a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;
- b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;
- c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;
- d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación;
- e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.

Parágrafo 1°. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.

Parágrafo 2°. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.

Parágrafo 3°. Facúltase a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones

contempladas en el literal b), del artículo 1°.

Parágrafo 4°. Se entiende también las vías “Concesionadas”.

Artículo 2°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.⁴ (subrayado fuera de texto)

Ahora bien, a partir de la modificación del precepto demandado es improcedente en el presente caso la conformación de la unidad normativa entre la norma acusada y la norma que la modifica, para pronunciarse acerca de la constitucionalidad de esta última, puesto que los reparos de inconstitucionalidad propuestos por el demandante se refieren precisamente a la supuesta diferenciación positiva que en su sentir debió efectuar el legislador, para incluir en las exenciones al pago de tasas, tarifas y peajes por el uso de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, a las máquinas de bomberos, ambulancias y los vehículos de las Fuerzas Militares, la Policía Nacional, el INPEC y el DAS, por cuanto son ellos los que constituyen, en especial, el objeto de la modificación introducida al literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993.

Tanto es así que el objetivo de la Ley 787 fue ampliar las exenciones al pago de tasas, tarifas y peajes por el uso de la infraestructura de transporte. Así se evidenció tanto en la exposición de motivos como durante el trámite legislativo del respectivo proyecto.

En la exposición de motivos del proyecto de ley, de iniciativa gubernamental, se dijo:

Hemos decidido poner en consideración de esta Honorable Corporación el proyecto de ley que aquí nos ocupa, convencidos de la necesidad de establecer mecanismos, tendientes a facilitar y hacer menos onerosas las actividades de socorro, ayuda humanitaria, prevención y atención de desastres, y en general aquellas relacionadas con situaciones de calamidad pública y doméstica que eventualmente pueden afectar a un ciudadano o a una comunidad entera.

(...)

No son pocas las veces en que un carro de bomberos, una ambulancia o un vehículo de rescate de los organismos de socorro antes de atender el llamado urgente de un infortunado ciudadano o de una comunidad vecina en desgracia, deben sus maquinistas, operarios o

conductores hacer verdaderas colectas o recurrir a las personas que hacen el llamado o necesitan el servicio para lograr los dineros con que se asumen los costos de la operación particularmente cuando para ella se debe recorrer un tramo de carretera que exija el pago de peajes.

Otro aspecto que le concede vital importancia al presente proyecto de ley, se encuentra enmarcado en la situación de conflicto interno, de violencia o de guerra fratricida que esta viviendo el país, en la que los combates, asesinatos, secuestros, masacres, bombardeos, tomas de poblaciones, etc., se presentan lamentablemente con mayor frecuencia y hacen que la atención de los organismos mencionados sea de gran importancia y cada vez más reiterada, lo mismo que la de los cuerpos militares y de policía.

Cuando se presenta una emergencia y por cosas del destino se pone en juego la vida humana, el tiempo es un factor preponderante, y es en esos momentos de urgencia, cuando la carencia o aún el simple olvido de dinero para cancelar un peaje, por parte de los organismos de socorro, humanitarios y de defensa, puede ser la diferencia entre la vida o la muerte, de una o varias personas. Se procura entonces facilitar las soluciones y no complicarlas con asuntos que aunque parezcan simples pueden conducir a la pérdida de un tiempo preciado, valioso y de oportunidades que pueden tener un irremediable costo individual y social.

Por todo lo anterior y con la finalidad inicialmente indicada es que consideramos apropiado que la honorable Cámara de Representantes acoja y apruebe el proyecto en cuestión, no sin antes aclarar, que esta iniciativa afectaría los recaudos por peajes apenas en sumas insignificantes, nimias frente al beneficio social y humanitario que con ello se genera.

De esto último no puede caber duda alguna, si observamos que el texto del proyecto de ley es absolutamente claro, restrictivo y concreto respecto de los vehículos que quedarían cobijados con la excepción para el pago de los peajes, pues tal excepción no comprende siquiera los vehículos de servicio administrativo de las entidades de socorro, sino que se limita a los carros que prestan servicio operativo, debidamente identificados, es decir, aquellos que realizan la acción de socorro o de la Cruz Roja; a manera de ejemplo, no estarían exceptuados de pagar peajes los carros en que habitual y rutinariamente se desplazan sus funcionarios o miembros, sino sólo la maquinaria extintora de incendios, la de

rescate o la ambulancia que traslada al herido o al enfermo, si fuera el caso.

Tampoco el proyecto de ley permite que los funcionarios o miembros de las entidades de socorro o seguridad social abusen de este derecho, pues el privilegio o excepción no es de carácter personal, lo cual les permitirá no pagar los peajes con solo identificarse como tal, sin importar el carro que conduzcan o en que vayan, sino que la excepción se consagra es respecto de los vehículos que se mencionan y bajo la condición que ellos sean de propiedad de las citadas entidades de ayuda humanitaria y de socorro, así como también de los entes oficiales de la seguridad social, de salud, de las Fuerzas Militares y de Policía, y que los mismos se encuentren debidamente identificados con sus emblemas, distintivos y la correspondiente calcomanía.⁵

Por su parte, en la Ponencia para segundo debate en la Cámara de Representantes se señaló que el proyecto de ley busca “facilitar y hacer menos onerosa, mediante el no pago de peajes, tarifas o tasas, las distintas actividades de socorro, ayuda humanitaria, prevención y atención de desastres, y en general aquellas situaciones de calamidad que afecte a cualquier colombiano y/o colectividad y que obliguen la determinación de un desplazamiento del cuerpo de voluntariado y/o ayuda o policial en su ayuda”⁶. Y, en la ponencia para segundo debate en el Senado de la República, se afirmó que el proyecto de ley “tiene el propósito de facilitar la movilización intermunicipal e interdepartamental de vehículos que cumplen con labores de rescate, prevención, seguridad, así como la prestación de servicios de ayuda humanitaria imprescindibles para la sociedad civil”⁷.

Según lo expuesto, ante la subrogación del precepto demandado, debe la Corte declararse inhibida para emitir pronunciamiento de fondo sobre la Constitucionalidad del literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1º de la Ley 787 de 2002.

VII. DECISION

Con fundamento en las precedentes motivaciones, la Sala Plena de la Corte Constitucional administrando justicia en nombre del pueblo y por mandato de la Constitución,

RESUELVE:

Declararse inhibida para emitir pronunciamiento de fondo sobre la Constitucionalidad del

literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1º de la Ley 787 de 2002.

Cópiese, notifíquese, comuníquese, insértese en la Gaceta de la Corte Constitucional, cúmplase y archívese el expediente.

EDUARDO MONTEALEGRE LYNETT

Presidente

JAIME ARAUJO RENTERÍA

Magistrado

ALFREDO BELTRÁN SIERRA

Magistrado

MANUEL JOSÉ CEPEDA ESPINOSA

Magistrado

JAIME CÓRDOBA TRIVIÑO

Magistrado

RODRIGO ESCOBAR GIL

Magistrado

MARCO GERARDO MONROY CABRA

Magistrado

ÁLVARO TAFUR GALVIS

Magistrado

CLARA INÉS VARGAS HERNÁNDEZ

Magistrada

MARTHA VICTORIA SÁCHICA MENDEZ

Secretaria General

- 1 Diario Oficial No. 41.158 del 30 de diciembre de 1993.
- 2 M.P. Jorge Arango Mejía y Hernando Herrera Vergara.
- 3 Corte Constitucional. Sentencia C-482-96 M.P. Jorge Arango Mejía y Hernando Herrera Vergara.
- 4 Diario Oficial No. 45.046 del 27 de diciembre de 2002.
- 5 Gaceta del Congreso No. 543 del 26 de octubre de 2001, págs. 4 y 5.
- 6 Gaceta del Congreso No. 131 del 24 de abril de 2002, pág. 5.
- 7 Gaceta del Congreso No. 418 del 7 de octubre de 2002, pág. 19.