



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)
 IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
 www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIV - Nº 360

Bogotá, D. C., miércoles, 3 de junio de 2015

EDICIÓN DE 16 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

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 170 DE 2015 SENADO

por medio de la cual se regulan los Depósitos Judiciales, se autoriza su traslado, y la utilización de estos recursos para la inversión en obras de infraestructura vial y carcelaria.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. El objeto de la presente ley es autorizar al Gobierno nacional, la utilización de los recursos consignados por concepto de Depósitos Judiciales en Colombia, para la inversión en obras de infraestructura vial y carcelaria.

Artículo 2°. Autorización. Por medio de la presente ley, se autoriza al Gobierno Nacional, a disponer de manera temporal de los recursos consignados por concepto de Depósitos Judiciales en Colombia, hasta que sea solicitado el reintegro o entrega de los mismos, por orden de un Juez de la República.

Artículo 3°. Utilización de los recursos. Los recursos provenientes de Depósitos judiciales solo podrán ser utilizados por el Gobierno nacional, para financiación de obras de infraestructura vial, en un porcentaje igual al cincuenta por ciento (50%) y el cincuenta por ciento (50%) restante, podrá ser utilizado para financiar proyectos de infraestructura carcelaria.

Artículo 4°. Traslado de recursos. El Banco Agrario de Colombia S. A., transferirá los saldos por concepto de Depósitos Judiciales a la Nación - Ministerio de Hacienda y Crédito Público - Dirección General de Crédito Público y del Tesoro Nacional, a título de mutuo.

Artículo 5°. Provisión para devoluciones. Se autoriza al Banco Agrario de Colombia S. A., a retener por una sola vez, el cinco por ciento (5%), del monto total de los saldos existentes a la fecha de expedición de la presente ley, a título de provisión, con el fin de realizar las devoluciones de los Depósitos Judiciales solicitados.

Artículo 6°. Devolución o entrega de los Depósitos Judiciales. El Banco Agrario de Colombia S. A.,

procederá a entregarle los recursos correspondientes Depósitos Judiciales al titular o beneficiario, con los rendimientos respectivos, de acuerdo con las decisiones tomadas por los jueces de la república, las cuales tendrán que ser comunicadas a dicha entidad de oficio, en los términos de los artículos 103 y 111 del Código de Procedimiento Civil y del Acuerdo número 1676 de 2002, expedido por la Sala Administrativa del Consejo Superior de la Judicatura.

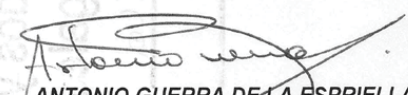
Una vez hecha la entrega del dinero, el Banco Agrario de Colombia S. A., y en caso tal que no dispongan de saldos provisionados según lo dispuesto en el artículo 5° de la presente ley, procederá a solicitar a la Dirección General de Crédito Público y del Tesoro Nacional el reintegro del saldo correspondiente, el cual deberá realizarse en no más de cinco (5) días hábiles.

Parágrafo. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público reglamentará en un plazo no mayor a seis (6) meses el procedimiento para efectuar las transferencias de recursos provenientes de Depósitos Judiciales de la manera más ágil y eficiente posible, para cumplir lo dispuesto en la presente ley.

Artículo 7°. La Dirección General de Crédito Público y del Tesoro Nacional tendrá en reserva el quince por ciento (15%) de los recursos que le sean transferidos por El Banco Agrario de Colombia S. A., para atender las solicitudes de reintegro de estos recursos.

Artículo 8°. Vigencias y derogatorias. La presente ley entra a regir a partir de su publicación, y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Senadores,


ANTONIO GUERRA DE LA ESPRIELLA
 Senador de la República.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En atención al articulado puesto en consideración de los honorable Senadores me permito a continuación exponer los siguientes argumentos:

Objeto del proyecto de ley

El objeto principal que persigue la presente iniciativa, es el de dar un uso racional y eficiente a los billonarios recursos que por concepto de depósitos judiciales han sido depositados en el Banco Agrario de Colombia S. A.

Ante la nueva realidad fiscal que vive nuestra nación, afectada significativamente por la reducción de ingresos debido a la caída de los precios internacionales del petróleo, se hace necesario buscar alternativas de financiación que permitan mantener la senda de inversión y crecimiento trazada para los próximos años.

Esta propuesta representa una interesante alternativa para facultar al Gobierno nacional, para usar de manera temporal y sin recurrir a nuevos tributos, nuevas fuentes de financiación para realización de obras de alto impacto económico y social, en cumplimiento de los fines del estado.

Definición de Depósitos Judiciales

Según lo establecido en las Leyes 11 de 1987 y 66 de 1993, se entiende por Depósito Judicial, a la cantidad de dinero que de conformidad con las disposiciones legales vigentes deben consignarse a órdenes de los despachos de la Rama Judicial, en las entidades financieras legamente autorizadas para tal efecto.

En la actualidad en nuestro país la única entidad autorizada para recibir estos depósitos es el Banco Agrario de Colombia S. A., en concordancia con lo dispuesto en el Decreto número 1065 de 1999¹.

El Consejo Superior de la Judicatura reguló mediante el Acuerdo número 1676 de 2002, los diferentes aspectos relacionados con la constitución, manejo, órdenes de pago, administración, control y seguimiento de estos recursos.

A su turno el Banco Agrario de Colombia S. A., como única entidad autorizada para el manejo de los Depósitos Judiciales, cuenta con un Manual Interno de Procesos para este tipo de depósitos los cuales

denomina “Especiales”, en el cual establece algunas normas de seguridad para su pago.

En la actualidad los recursos que por este concepto se encuentran depositados en el Banco Agrario de Colombia S. A., para estos efectos, ascienden a la suma de **cuatro billones doscientos tres mil millones cuarenta y un mil millones setecientos noventa y cuatro mil seiscientos setenta y tres pesos (\$4.203.041.794.672,65) moneda corriente**, tal y como lo certifica la Dirección de la Unidad de Presupuesto, de la Dirección ejecutiva de Administración de Justicia.

Estos recursos hoy se encuentran a disposición de los Jueces de la República, a la espera de las decisiones que sean tomadas en los procesos judiciales. Sin lugar a dudas la importancia del monto de estos recursos, frente a la actual situación que vive Colombia, nos impone la necesidad de tomar decisiones sobre su uso, y nos ha motivado a poner en consideración del Congreso de la República la presente iniciativa.

Debe dejarse muy claro que el proyecto de ley en comento, no pretende modificar ningún aspecto relacionado con el régimen legal de los Depósitos Judiciales, en relación con su constitución, entidad responsable de su recepción, formalidades para su entrega, disposición por parte de los jueces, etc.

Lo que se propone, no es cosa distinta que aprovechar la existencia de estos importantes saldos de recursos, para usarlos de manera eficiente y racional en el cumplimiento de las metas que como nación nos hemos planteado.

Disponibilidad de los Recursos

Debe decirse de manera clara, que lo que se propone autorizar al Gobierno es un préstamo de uso o mutuo, para poder disponer de estos recursos, estableciendo los mecanismos necesarios para su reintegro en debida forma, en cumplimiento de las decisiones tomadas por los jueces de la República. Sobre este particular, la presente iniciativa establece un procedimiento general y delega facultades al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, para que mediante Decreto establezca las condiciones o procedimientos propios de estas operaciones o traslados presupuestales entre el Banco Agrario de Colombia S. A. y este Ministerio.

Tal y como ha sido concebida esta iniciativa, debe existir la tranquilidad tanto para las autoridades judiciales como para los titulares o beneficiarios de estos Depósitos Judiciales, que no se ponen en duda la disponibilidad de estos recursos en caso tal que estos llegaren a ser requeridos por las autoridades judiciales. Lo anterior debido a las provisiones o reservas que el mismo proyecto establece, así como por los retornos que las inversiones le generaran a la Nación una vez invierta estos recursos.

Uso o destinación de los Recursos

El texto puesto a consideración de los honorables Senadores, propone que estos recursos sean utilizados por el Gobierno nacional en proporciones iguales, en dos importantes ejes del desarrollo socioeconómico de nuestra nación:

– **50% para la inversión en obras de infraestructura vial.**

– **50% para la inversión en infraestructura carcelaria a nivel nacional.**

Son abundantes las razones y los argumentos que nos permiten orientar esta propuesta hacia los anteriores sectores. En lo que tiene que ver con la in-

¹ **Decreto número 1065 de 1999, artículo 16. Depósitos judiciales, consignación de multas y de cauciones.** Se ordena el traslado al Banco Agrario de Colombia S. A. de las funciones de recibo, depósito y administración de los dineros que por mandato legal se deben depositar en la Caja de Crédito Agrario, Industrial y Minero, incluyendo las relacionadas con los depósitos judiciales, la consignación de multas que impongan las autoridades jurisdiccionales, las cauciones, las cantidades de dinero que deban consignarse a órdenes de las autoridades de policía con motivo de las actuaciones o diligencias que adelanten y las sumas que se consignen en desarrollo de contratos de arrendamiento.

En consecuencia, a partir de la vigencia del presente decreto, el Banco Agrario de Colombia S. A. sustituye en los derechos y obligaciones a la Caja de Crédito Agrario Industrial y Minero en relación con las funciones aquí señaladas.

Parágrafo. La cesión de los derechos y obligaciones relacionados con los depósitos judiciales que en la actualidad poseen los establecimientos bancarios distintos de la Caja de Crédito Agrario, Industrial y Minero y el Banco Central Hipotecario, se hará a la entidad de que trata el artículo 12 de este decreto en los términos actualmente pactados.

versión en obras de infraestructura vial, en nuestro criterio sobran las discusiones sobre su importancia y necesidad, no solo para el desarrollo económico del país, sino también por su relevancia en el mantenimiento de la dinámica de inversión y crecimiento económico para los próximos años.

Respecto a la infraestructura carcelaria, son altamente conocidas por la opinión pública nacional las urgentes necesidades existentes en esta materia; especialmente en relación con la falta de cupos carcelarios. La sobrepoblación y el hacinamiento existente en nuestro país en la actualidad escandaloso se constituye en una circunstancia de violación de Derechos Humanos que ha sido objeto de reiterados y preocupantes llamados de atención de parte de organismos naciones e internacionales.

La aprobación de esta iniciativa sería un complemento muy valioso para las recientes decisiones que ha adoptado el Gobierno nacional en estas materias, en el sentido de permitir que las Alianzas Público Privadas (APP), puedan ser utilizadas en la modernización y ampliación del sistema carcelario del país. Lo anterior ha sido plasmado en el documento Conpes de política penitenciaria y carcelaria, recientemente aprobado por el Gobierno nacional².

Cabe señalar que los recursos correspondientes a los depósitos judiciales, debido a la alta morosidad y congestión de la justicia colombiana, son recursos que en principio, están destinados a quedar inactivos por largos periodos de tiempo en la entidad receptora, mientras se toman de manera definitiva por parte de los jueces decisión sobre su destino final. En tal sentido esta iniciativa representa una alternativa para su uso eficiente.

Finamente cabe recordar que de acuerdo con la legislación vigente, en la actualidad es muy probable que una cantidad indeterminada, de estos recursos no tenga que ser retornada por el Gobierno nacional a los particulares, esto debido a que si transcurren (2) años contados a partir de la terminación definitiva del proceso, y los beneficiarios no reclaman los recursos depositados, los mismos pasarán por efectos de prescripción legal a favor del Tesoro Nacional.

En casos los depósitos judiciales abiertos con ocasión de procesos laborales la prescripción a favor del tesoro nacional se aplicará a los tres (3) años.

Contenido del proyecto

La iniciativa que se somete a consideración del Congreso de la República, se integra en (8) ocho artículos. Su contenido particular me permito describir de manera sintética a continuación.

El artículo 1°, establece el objeto de la ley en estudio. El artículo 2° establece la autorización para el traslado de estos recursos al Gobierno nacional. El artículo 3° determina la utilización de estos recursos.

El artículo 4°, Ordena al Banco Agrario de Colombia colocar a disposición del Ministerio de Hacienda los recursos de los Depósitos Judiciales. Los artículos 5°, y 7°, establecen las provisiones para garantizar las devoluciones a los titulares o beneficiarios.

El artículo 6°, establece los procedimientos de devolución de los recursos y faculta al Gobierno nacional para reglamentar los mecanismos de traslado de los mismos entre entidades.

El artículo 8°, se ocupa de las vigencias y derogatorias.

Esperamos que los argumentos aquí planteados sean de buen recibo para los honorables Parlamentarios y logren motivar su apoyo para que esta iniciativa se convierta en ley de la República. Con su aprobación y acompañamiento daremos una valiosa alternativa financiera al Gobierno nacional, para el cumplimiento de las metas propuestas en materia económica y social, en los difíciles momentos fiscales por los cuales atraviesa.

Atentamente,



ANTONIO GUERRA DE LA ESPRIELLA
H. Senador de la República
Autor.

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General

(arts. 139 y ss. Ley 5ª de 1992)

El día 28 del mes de mayo del año 2015, se radicó en este Despacho el Proyecto de ley número 170, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales, por honorable Senador *Antonio Guerra de la Espriella*.

El Secretario General,

(Sin firma)

SENADO DE LA REPÚBLICA

SECRETARÍA GENERAL

Tramitación de Leyes

Bogotá, D. C., 28 de mayo de 2015

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el Proyecto de ley número 170 de 2015 Senado, *por medio de la cual se regulan los depósitos judiciales, se autoriza su traslado, y la utilización de estos recursos para la inversión en obras de infraestructura vial y carcelaria* me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General por el honorable Senador *Antonio Guerra de la Espriella*. La materia de que trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Tercera Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General,

Gregorio Eljach Pacheco.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE

SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., 28 de mayo de 2015

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el proyecto de ley de la referencia a la Comisión Tercera Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la *Gaceta del Congreso*.

Cúmplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

José David Name Cardozo.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Gregorio Eljach Pacheco.

² Periódico *El Tiempo*, 25 de mayo de 2015, página 4.

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 076 DE 2013 CÁMARA, 108 DE 2014 SENADO

por medio de la cual se reglamenta la destinación de la maquinaria pesada incautada en actividades ilícitas, se crea el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada y se dictan otras disposiciones.

Doctor

JORGE ELIÉCER LAVERDE VARGAS

Secretario General

Comisión Sexta

Honorable Senado de la República

Respetado señor Secretario:

De conformidad a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión, me permito rendir ponencia positiva para primer debate del **Proyecto de ley número 076 de 2013 Cámara, 108 de 2014 Senado, por medio de la cual se reglamenta la destinación de la maquinaria pesada incautada en actividades ilícitas, se crea el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada y se dictan otras disposiciones, de acuerdo a lo siguiente:**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Objeto del proyecto

Este proyecto pretende dar uso razonable a la maquinaria incautada a la minería ilegal, optando por la no destrucción, sino por la necesidad de ayudar a los municipios de categorías 4, 5 y 6 a ejecutar obras que permitan generar desarrollo en la comunidad y a incentivar la producción y competitividad en el sector agropecuario en el país, así como permitir el acceso a esta clase de maquinarias.

Al promulgarse esta ley, se beneficiarían 1.027 municipios, lo que significaría ayudar al 93.2% del total de estos, en la ejecución de obras que impulsen el desarrollo en estos territorios, a través del uso que le puedan dar a máquinas como dragas, retroexcavadoras, buldóceres, entre otras.

2. Antecedentes del proyecto de ley

El Proyecto de ley número 076 de 2013 Cámara, fue presentado por iniciativa parlamentaria a través del Representante a la Cámara Eduardo Diazgranados.

Este proyecto de ley se publicó en la *Gaceta del Congreso* número 655 de 2013, en cumplimiento de la Ley 5ª de 1992, fue remitido para su correspondiente estudio y para ser sometido a primer debate ante la Comisión Sexta de la Cámara. El cual fue aprobado.

Seguido a ello, en Sesiones Plenarias de los días 30 de septiembre y 7 de octubre de 2014, fue aprobado en segundo debate el texto definitivo con modificaciones.

En marzo del año 2015, la Comisión Sexta del Senado de la República me confirió la potestad de ser ponente para primer debate del presente proyecto de ley.

3. Consideraciones del autor del proyecto de ley

El proyecto de ley establece que la maquinaria pesada incautada, producto del ejercicio de la mine-

ría ilegal, por parte de la Policía Nacional será entregada a los municipios beneficiarios en calidad de comodato, conforme a las reglas establecidas en el Código Civil en el artículo 2200 y siguientes, es así como se define el contrato de comodato:

El comodato o préstamo de uso es un contrato en que una de las partes entrega a la otra gratuitamente una especie, mueble o raíz, para que haga uso de ella, y con cargo de restituir la misma especie después de terminar el uso. Este contrato no se perfecciona sino por la tradición de la cosa.

Debido a que la propiedad y administración de la maquinaria incautada será de la Nación, a través del Fondo de Maquinarias que se crea y el cual estará vinculado el Ministerio de Transporte, la figura jurídica más adecuada para el uso de estas máquinas por parte de los municipios y gremios beneficiarios con el proyecto de ley es el contrato de comodato, ya que este no supone el traslado de la propiedad sino simplemente su uso.

El Estado colombiano, a través de sus órganos y en lo que compete al Congreso de la República, se deben desarrollar medidas legislativas que permitan generar producción y competitividad en el sector agropecuario, es por ello que la intención de este proyecto de ley de poner a disposición de ellos, la maquinaria incautada en la minería ilegal, permite consolidarlos para la generación de empleo y permita mejorar las condiciones de las personas que se benefician de este importante sector en el desarrollo del país. A su vez, es menester resaltar que la falta de acceso a la compra de este tipo de maquinarias no ha permitido un mayor impulso del sector agropecuario, limitándolos a contar con equipos indispensables para el proceso de siembra, recolección y distribución de los productos que generan.

4. Consideraciones al proyecto de ley

a) Análisis de constitucionalidad

El Proyecto de ley número 076 de 2013 Cámara, 139 de 2014 Senado, en la forma en que fue estructurado por el autor, no atiende derechos constitucionales como el debido proceso y la buena fe del propietario o propietarios de la maquinaria incautada.

Si bien se pretende en el proyecto hacer uso de la institución jurídica del comodato, esta solo es procedente cuando media el consentimiento del titular del derecho de dominio dejando de lado eventualidades como que la maquinaria incautada pudo haber sido robada, alquilada, tomada en arriendo sin existir consentimiento por parte del propietario para la realización de actividades de minería ilegal, sin embargo, este proyecto de ley puede ser readecuado para que se ajuste a la Constitución Nacional.

b) Análisis de legalidad

Este proyecto de ley también debe ser ajustado en materia legal, ya que el articulado debe concordarse con la nueva ley de extinción de dominio, Ley 1708 de 2014.

5. Modificaciones al articulado

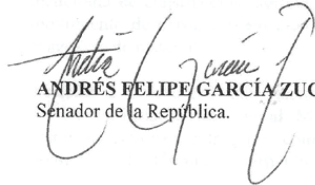
No se presentan modificaciones al proyecto de ley por cuanto se considera que el mismo fue aprobado

dentro de la Comisión Sexta de Cámara y aprobado dentro de la Plenaria de la misma Cámara.

Proposición

Dese primer debate al **Proyecto de ley número 076 de 2013 Cámara, 108 de 2014 Senado**, por medio de la cual se reglamenta la destinación de la maquinaria pesada incautada en actividades ilícitas, se crea el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada y se dictan otras disposiciones.

Cordialmente,



ANDRÉS FELIPE GARCÍA ZUCCARDI
Senador de la República.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 076 DE 2013 CÁMARA, 108 DE 2014 SENADO

por medio de la cual se reglamenta la destinación de la maquinaria pesada incautada en actividades ilícitas, se crea el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1°. La maquinaria pesada que sea encontrada en la realización de actividades ilícitas ejercidas por cualquier persona natural o jurídica, también será objeto de la extinción de dominio a que hace referencia la Ley 1708 de 2014.

Parágrafo. Para los efectos de la presente ley, entiéndase como maquinaria pesada, toda aquella tecnología de construcción, agricultura o minería, la cual se destina para realizar tareas como el movimiento de tierra, construcción, levantamiento de objetos pesados, demolición, excavación o transporte de material.

Artículo 2°. Créese el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada, el cual es una cuenta especial, sin personería jurídica, adscrita al Ministerio de Transporte. Dicho fondo tendrá por objeto la administración para entregar en comodato maquinaria pesada que haya sido objeto de extinción de dominio, en los términos del artículo primero de esta ley.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte será el encargado de reglamentar la estructura y el funcionamiento del Fondo Nacional de Maquinaria Pesada.

Artículo 3°. La maquinaria pesada será entregada semestralmente en calidad de comodato, previa convocatoria por el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada a los Municipios de categoría 4ª, 5ª y 6ª para que estos las utilicen en la implementación o ejecución de obras públicas que beneficien a la comunidad.

Toda aquella organización de campesinos de asociación gremial agropecuaria que declare ante notario público, que no cuenta con recursos económicos y que requerirá maquinaria, también se puede postular en las convocatorias y les será dada la maquinaria, con el objeto de incentivar la producción agropecuaria y generar competitividad en el sector.

Parágrafo. El procedimiento para la entrega de maquinaria pesada en calidad de comodato a los entes territoriales y a los campesinos será reglamentado por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 2°. Si varios municipios aledaños consideran que no tienen de manera individual condiciones para el mantenimiento de la maquinaria podrán asociarse para obtener colectivamente los beneficios de esta ley.

Dentro de las asociaciones se tendrán en cuenta a las comunidades indígenas y afrocolombianas de acuerdo a sus organizaciones propias legalmente reconocidas.

Artículo 4°. Las empresas de agroindustria podrán tomar en arrendamiento o leasing la maquinaria excedente.

Parágrafo. En el caso de que las empresas de agroindustria tomen en arrendamiento la maquinaria excedente, los ingresos que se obtengan como productos de este canon, tengan como destino prioritariamente al mantenimiento y renovación del Fondo de Maquinaria.

Artículo 5°. El Ministerio de Transporte tendrá la obligación de vigilar el cumplimiento de los contratos suscritos por el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada, con el acompañamiento de los órganos de control y la Defensoría del Pueblo.

Parágrafo. En caso de existir incumplimiento del contrato, el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada podrá dar por terminado unilateralmente el mismo de forma inmediata, sin mayores requerimientos.

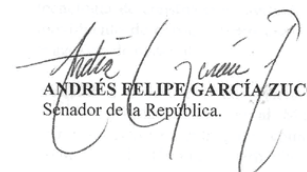
Artículo 6°. El Ministerio de Transporte cuenta con seis (6) meses a partir de la entrada en vigencia de esta ley para crear, reglamentar y poner en funcionamiento el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada.

Artículo 7°. Cuando lo incautado sea maquinaria pesada, en el transcurso de los procesos judiciales de extinción de dominio la tenencia, custodia, administración y destinación de dichos bienes estará a cargo del Fondo Nacional de Maquinaria Pesada en los términos de los artículos 92 a 97, 99, 100, 102 a 110 de Capítulo VIII de la Ley 1708 de 2014 y con la ejecutoria de la sentencia que extingue el dominio, la maquinaria pesada pasará a ser de propiedad.

Artículo 8°. Adiciónese un parágrafo al artículo 90 de la Ley 1708 de 2014. El cual dirá así:

Parágrafo. Se exceptúa de la competencia del Fondo para la Rehabilitación, Inversión Social y Lucha contra el Crimen Organizado (Frisco), la maquinaria pesada la cual será de competencia del Fondo Nacional de Maquinaria Pesada.

Artículo 9°. **Vigencia.** La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial las establecidas en el Decreto número 2235 de 2012 del Gobierno nacional.



ANDRÉS FELIPE GARCÍA ZUCCARDI
Senador de la República.

**INFORME DE PONENCIA NEGATIVA
PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO
DE LEY NÚMERO 75 DE 2014 SENADO**

*por la cual se establecen prerrogativas públicas
a los establecimientos educativos de carácter
privado.*

Doctor

JORGE ELIÉCER LAVERDE VARGAS

Secretario

Comisión Sexta

Honorable Senado de la República

Respetado señor Secretario:

De conformidad a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión, me permito rendir ponencia negativa para primer debate del **Proyecto de ley número 75 de 2014 Senado**, por la cual se establecen prerrogativas públicas a los establecimientos educativos de carácter privado, en los siguientes términos:

Resumen del proyecto

El presente proyecto fue radicado por el Senador Jimmy Chamorro Cruz con el propósito de efectivizar el principio de solidaridad de las personas que prestan el servicio público de educación (instituciones educativas de carácter privado, que ofrecen educación básica y media) regulando el otorgamiento de becas para niños o niñas del Sisbén (Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales) 1 y 2 para que estas instituciones privadas cuando la pensión mensual sea igual o superior a los tres (3) smlmv (salario mínimo mensual vigente), otorguen una beca integral, en el mismo establecimiento educativo, a un niño o niña, por cada cien (100) estudiantes matriculados en el nivel de básica y media.

Antecedentes del proyecto

El Proyecto de ley número 75 de 2014 Senado, por la cual se establecen prerrogativas públicas a los establecimientos educativos de carácter privado, de autoría del Senador Jimmy Chamorro fue radicado ante la Secretaría General del Senado de la República el pasado 26 de agosto del año 2014, y publicado en la *Gaceta del Congreso* número 444 de 2014, fecha mediante la cual la Secretaría de esta corporación corrió traslado a la Secretaría de la Comisión Sexta para que desde esta se surtiera su primer debate de acuerdo a los trámites procedimentales establecidos dentro de la Ley 5ª de 1992. De esta manera, la Secretaría de la Comisión Sexta recibe el presente proyecto de ley para ponerlo a consideración de la Mesa Directiva y asignar un Senador Ponente, así pues se me designó como ponente del presente proyecto de ley.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Descripción del Articulado

El proyecto objeto de ponencia consta de ocho (8) artículos los cuales refiere:

Artículo 1°. Objeto de la creación de una beca para niños o niñas del Sisbén.

Artículo 2°. Indica el sujeto de la presente ley, el cual recae en las instituciones de carácter privado, que ofrecen educación básica y media, con una pensión mensual, igual o superior a los tres (3) smlmv (salario mínimo mensual vigente).

Artículo 3°. Indica que la aplicación de la ley es para las instituciones de carácter privado, que ofrecen educación básica y media, con una pensión mensual, igual o superior a los tres (3) smlmv (salario mínimo mensual vigente).

Artículo 4°. Indica quién debe seleccionar al beneficiario de la ley (niños del Sisbén 1 y 2), y que será seleccionado por el Ministerio de Educación.

Artículo 5°. Habla sobre la permanencia y requisitos para no perder el beneficio de la beca.

Artículo 6°. Responsabilidad que recae sobre la institución que otorga la beca para garantizar la adecuada integración y convivencia del beneficiado, en el ámbito escolar.

Artículo 7°. Establece en cabeza del Ministerio de Educación la obligación de imponer sanciones por el incumplimiento de esta ley.

Artículo 8°. Vigencia.

2. Consideraciones constitucionales y legales del proyecto de ley

En primera medida se hace necesario realizar un análisis Constitucional del presente proyecto de ley, toda vez que las leyes de la República de Colombia deben ir en concordancia con el Ordenamiento Jurídico Constitucional para evitar vicios en la misma.

Por lo anterior se hace un estudio de las normas que pueden violar el ordenamiento constitucional:

Si bien es cierto como se indica en la exposición de motivos del proyecto de ley analizado, donde se manifiesta que a partir de la Constitución Política de 1991, se le da una doble connotación jurídica a la educación en Colombia. En primera medida como derecho fundamental y por otra parte como un servicio público y que con esta última connotación, se le concedió también por voluntad del constituyente (artículo 365), la facultad de prestar el servicio educativo a particulares, no podemos concluir a priori que el legislador pueda establecer prerrogativas públicas a las instituciones educativas de básica y media promovidas por los particulares en Colombia.

Ya sobre la educación básica y media en Colombia, y refiriéndose a la gratuidad de la educación pública obligatoria, la Corte Constitucional se ha manifestado mediante Sentencia T-1228 de 2008 señalando que pese a una interpretación armónica de los artículos 44 y 67 de la Carta, el principio de gratuidad en la educación pública obligatoria debe ser examinado desde la figura del bloque de constitucionalidad y concluye la Corte diciendo "...que la educación es un derecho fundamental de todos los menores de 18 años y debe progresivamente alcanzar su gratuidad...".

En esta misma sentencia, la Corte exhorta al Estado a generar una política pública que (i) identifique qué grupo poblacional no está en capacidad de asumir los costos de la educación pública y (ii) exceptuarlo del pago de dichos servicios, mientras el Estado alcanza la gratuidad y universalidad en la educación pública obligatoria.

En resumen, por mandato constitucional, el Estado tiene la obligación de garantizar la oferta educativa a toda la población y para ello, según lo concep-

tuado mediante oficio del Ministerio de Educación Nacional debe cumplir con dos obligaciones:

1. Prestar el servicio a través de las instituciones educativas y docentes oficiales.

2. Generar las condiciones para que los particulares, en virtud de la habilitación que otorga el artículo 365 de la Constitución Política, puedan colaborar prestando igualmente dicho servicio.

Es por esto que consideramos que trasladarle a las instituciones educativas privadas de básica y media la carga y los deberes del Estado, por medio de “becas integrales” no están soportados constitucional ni legalmente.

No es acertado que el Estado traslade a los particulares la responsabilidad de aumentar la oferta educativa, tal como también lo ha manifestado la Corte al indicar que el derecho a la educación general al Estado crear y financiar instituciones educativas en cantidad suficiente.

El objeto de la iniciativa entonces podría contrariar el artículo 333 de la Constitución Política que protege la libertad económica y la iniciativa privada.

3. Consideraciones finales

Por último, es importante también resaltar algunos aspectos de inconveniencia del presente proyecto de ley:

La prestación del servicio de educación por parte de particulares en Colombia, es una actividad económica y que como tal requiere protección estatal.

Este proyecto en su artículo 3° indica que la aplicación de la ley es para las instituciones de carácter privado que ofrecen educación básica y media, y cuya pensión mensual sea igual o superior a los tres (3) salarios mínimos mensuales vigentes, en este orden de ideas, el alcance de la ley sería para unas pocas instituciones educativas privadas en Colombia, pues según rango de instituciones privadas por costo de pensión mensual únicamente están el Colegio Nueva Granada de Bogotá con una mensualidad de \$3.200.000 y el Colegio Karl Parrish de Bogotá con \$2.000.000 de mensualidad, otros colegios como The Columbus School de Medellín \$1.400.000, Colegio Bolívar de Cali \$1.400.000, Colegio Granadino de Manizales \$1.300.000, Colegio Jorge Washington de Cartagena \$1.200.000, Colegio Gimnasio Vermont de Bogotá \$1.700.000, Instituto Alberto Merani de Bogotá \$1.200.000 no superan los tres salarios mínimos mensuales de pensión.

Conforme a lo anterior, es pertinente indicar que si bien el proyecto de ley podría ser de un interés loable y de corte social, también es cierto que la iniciativa no cumple con los requerimientos legales y constitucionales que deben existir dentro del mismo, la cantidad de becas integrales otorgadas sería mínima e inocua para considerarse una solución al problema de cobertura escolar, la aplicabilidad sería exclusiva para uno o máximo dos colegios privados existentes en Colombia, además de generar en la población objetivo (niños de Sisbén 1 y 2) exposición al matoneo escolar que no generan inclusión social ni la adecuada integración y convivencia del beneficiado, en el ámbito escolar teniendo en cuenta la estratificación de los colegios a los que la ley aplica. Es pertinente afirmar igualmente que algunas de las instituciones privadas con mayor costo en sus pensiones y a las

que la ley aplicaría tienen fundaciones como la Fundación Hogar Nueva Granada el cual ofrece un currículo académico diseñado en conjunto con el Colegio Nueva Granada y avalado por la Secretaría de Educación Distrital, donde ofrece educación gratuita para niños de escasos recursos.

Por las anteriores justificaciones no es procedente tramitar una ponencia positiva.

Es preciso manifestar que el Ministerio de Educación Nacional conceptuó frente al presente proyecto de ley, solicitando el archivo del proyecto, concepto que se adjunta a la presente ponencia.

Bajo los anteriores argumentos, rindo ponencia negativa al **Proyecto de ley número 53 de 2013 Senado, por medio de la cual se fortalece la educación media pública, se crea un grado optativo y se dictan otras disposiciones.**

Proposición

Por las consideraciones anteriormente expuestas, rindo ponencia negativa y en consecuencia solicito a los honorables Senadores de la Comisión Sexta, **archivar el Proyecto de ley número 75 de 2014 Senado, por la cual se establecen prerrogativas públicas a los establecimientos educativos de carácter privado.**



SUSANA CORREA BORRERO

Senadora de la República

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 39 DE 2014 SENADO

por medio de la cual se autoriza y se promueve el uso, la producción e importación del Gas Licuado del Petróleo (GLP) con destino a carburación en motores de combustión interna en general, transporte automotor y otros usos alternativos y se aprueban otras disposiciones complementarias.

Bogotá, D. C., junio 2 de 2015

Honorable Senador:

LUIS EMILIO SIERRA

Presidente Comisión Quinta

Senado de la República

Referencia: Ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 39 de 2014 Senado.

En cumplimiento del encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión Quinta Constitucional Permanente del Senado de la República y acatando el Reglamento del Congreso en sus artículos 156, 157 y 158 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 39 de 2014 Senado, **por medio de la cual se autoriza y se promueve el uso, la producción e importación del Gas Licuado del Petróleo (GLP) con destino a carburación en motores de combustión interna en general, transporte automotor y otros usos alternativos y se aprueban otras disposiciones complementarias** teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

Antecedentes legislativos de la iniciativa en estudio

1. El Proyecto de ley número 39 de 2014 Senado, es de autoría de la Bancada Liberal de Senado y fue radicado el día 30 de julio de 2014 ante la Secretaría General del Senado de la República.

2. El proyecto en estudio fue debidamente publicado en la *Gaceta del Congreso* número 395 de 2014 del honorable Congreso de la República y fue aprobado en primer debate en Comisión Quinta del Senado de la República mediante acta del 9 de diciembre de 2014, correspondiéndole su ponencia al Senador Guillermo García Realpe.

Objeto del proyecto de ley

De conformidad con el articulado y la exposición de motivos del Proyecto de ley número 39 de 2014 Senado, el objeto de esta iniciativa legislativa es autorizar el uso de Gas Licuado de Petróleo (GLP) como carburante en motores de combustión interna, transporte automotor (autogas) y demás usos alternativos del GLP en todo el territorio nacional.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Introducción

El Gas Licuado de Petróleo (GLP) se ha utilizado como combustible carburante para los camiones distribuidores de cilindros del GLP en el país, desde la década de 1950.

Es un energético que se encuentra en abundancia, tiene una combustión limpia y facilidades para ser almacenado, actuando como sustituto del diésel y la gasolina tradicionales, siendo el combustible alternativo más distribuido en el mundo, utilizándose en más de 100 países, en algunos casos de manera masiva.

Así se está desarrollando parte del verdadero potencial, al utilizarse plenamente en motores de combustión interna como combustible.

A través de las últimas décadas en Latinoamérica se ha gestado en ese sentido, una transición pasando de usarlo solamente para cocción de alimentos y calentamiento de agua, a un importante despliegue de ingeniería energética, acompañado por un cambio en el entorno comercial, adoptado por los principales fabricantes de vehículos, que emplean para este combustible, equipos dedicados en Europa, Norteamérica y Asia, encontrándose todo tipo de vehículos pesados y livianos que funcionan exclusivamente con GLP, y construidos de manera totalmente certificada.

Estos vehículos logran emisiones significativamente menores de contaminantes que los motores a gasolina y reducen enormemente las emisiones de compuestos “tóxicos atmosféricos”.

Empero, desde la perspectiva del efecto invernadero, estos vehículos se caracterizan por producir por ejemplo, un 20% menos de dióxido de carbono (CO₂), en comparación con los vehículos con motores a gasolina.

Además de ofrecer una reducción de diez veces en las emisiones de partículas finas nocivas, estos motores están virtualmente libres de humo y tienen niveles de ruido significativamente más bajos que los camiones y autobuses diésel.

En Europa, la toma de conciencia hacia las emisiones de efecto invernadero y las normas de calidad del aire, se han combinado con los incentivos gubernamentales en impuestos directos, para promover su crecimiento.

El GLP para transporte, no solo se puede desarrollar con vehículos dedicados originalmente de fábrica, como sustituto de diésel en los vehículos comerciales medianos y pesados. También se puede hacer mediante conversiones, ya que los motores y kits de conversión están disponibles para todo tipo de vehículos.

El principal uso que se le ha dado históricamente al GLP en países como el nuestro, es como combustible en hogares para la cocción de alimentos y el calentamiento de agua, reemplazando la leña, el keroseno (recordemos el famoso cocinol). Sin embargo en el resto del mundo sus campos de utilización son tan amplios como los de cualquier otro compuesto petroquímico. Son más de mil las aplicaciones. Por ejemplo como combustible para equipos industriales (v.g. calderas), botes de mediano y pequeño tamaño, motores de generación eléctrica, motocicletas, en el sector agrícola, etc.

Ante las restricciones de hecho a la demanda de GLP, Ecopetrol, desde hace un lustro, ha tratado de enviar la mayor cantidad posible de cantidades de GLP a la fábrica de Propilco en la costa Atlántica, como insumo.

Colombia tiene una de las más bajas tasas de consumo de GLP por persona, siendo superada incluso por países de una alta penetración del Gas Natural, como el Perú. Debido a las políticas del pasado, hoy día, en términos de la canasta energética, solo participa con el 4%, mientras que la leña y el diésel como fuente secundaria, mantienen un papel protagónico a pesar de ser combustibles contaminantes.

II. Dar cumplimiento a la ley

Conviene al país que el legislador auspicie el cumplimiento de las normas ya aprobadas y que están en proceso de recibir plena aplicación. En ese contexto, es deseable que los energéticos dañinos vayan siendo desplazados por aquellos comprobadamente limpios, y dar cumplimiento a lo ordenado por la Ley 1083 de 2006, la cual dictó una serie de disposiciones para el uso de combustibles alternativos.

En su artículo primero establece que;

“Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9° de la Ley 388 de 1997, y formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley”.

Luego, en desarrollo de esta ley, mediante Resoluciones número 180158 de 2007 de los Ministerios de Minas y Energía, y de la Protección Social y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, y Resolución número 2604 de 2009, del Ministerio de Minas y Energía, se definieron los combustibles limpios que se deben usar en el transporte:

“Artículo 5°. *Combustibles limpios*. Para efectos de lo previsto en la Ley 1083 de 2006, se consideran combustibles limpios los siguientes:

- a) Hidrógeno;
- b) Gas Natural (GN);
- c) Gas Licuado de Petróleo (GLP) (subrayado nuestro);**
- d) Diésel hasta de **50 ppm de azufre**;
- e) Mezclas de diésel con biodiésel. La mezcla no debe superar 50 ppm de azufre;
- f) Gasolina hasta de **50 ppm de azufre**;
- g) Mezclas de gasolina con alcohol carburante o etanol anhidro desnaturalizado. La mezcla no debe superar 50 ppm de azufre.

III. Otros aspectos ambientales a tener en cuenta

El Gas Licuado de Petróleo (GLP) es un combustible que como su nombre hace suponer, puede ser obtenido de la refinación del petróleo (o de yacimientos de gas natural). Está compuesto en su gran mayoría por propanos y butanos (hidrocarburos de cadenas de tres y cuatro carbonos respectivamente), y a presiones moderadas se puede licuar lo que facilita su almacenamiento, su manejo seguro y el manejo de las presiones pues son muy inferiores a las de otros gases.

A continuación se expone cómo se compara en cuanto a emisiones con la gasolina motor y el diésel.

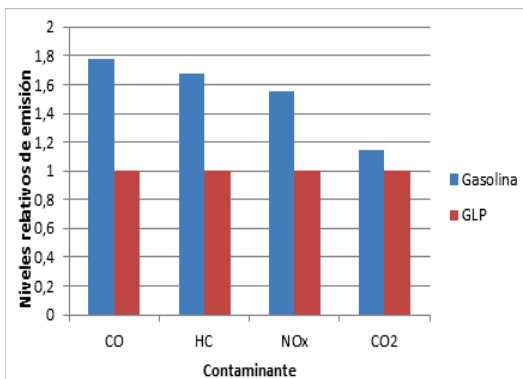
Tablas 1. Emisiones comparativas de Autogás, diésel y gasolina

g/Km ton	Autogás	Diésel	Gasolina
Partículas (PM)	<0.001	0.04	0.001
Monóxido de Carbono (CO)	0.3	0.5	0.6
Hidrocarburos(HC)	0.05	0.06	0.08
Óxidos de nitrógeno (NOx)	0.04	0.40	0.06
Dióxido de Carbono (CO2)	170	170	190

Fuente: Autogás- Clean and economic transportation fuel- World LP Gas Association

El rendimiento relativo de GLP en comparación con la gasolina, para todos los contaminantes regulados y CO₂, se puede ver en la siguiente gráfica.

Gráfica 1. Emisiones relativas de vehículos a gasolina y GLP



Fuente: ALPGAG.

Comparada con la gasolina, el GLP normalmente genera alrededor de 20% menos ozono, entre 15% y 20% menos emisiones de gases de efecto invernadero,

ro, y sólo una quinta parte de los tóxicos emitidos en el aire.

Ventajas técnicas del uso de motores de combustión interna que usan GLP:

Ahora bien, desde un punto de vista técnico hoy día se habla ya de motores de combustión interna a GLP de quinta generación, los cuales tienen entre otros desarrollos la facilidad de ajustar el equipo con mezclas que administran diferentes composiciones de GLP.

Prácticamente la totalidad de los avances tecnológicos en los vehículos de gasolina, como la gestión de combustible computarizado y sistemas de inyección de combustible de múltiples puntos secuenciales, también se han desarrollado y comercializado en los vehículos a GLP.

Además, para que los beneficios ambientales se realicen plenamente, los esquemas de certificación de emisiones globales y los certificadores están permanentemente presentes en las autorizaciones de los vehículos que usan GLP como combustible.

Además, los kits de conversión son filtrados constantemente por los convertidores, los cuales, además, tienen una capacidad demostrada para ser instalados adecuadamente.

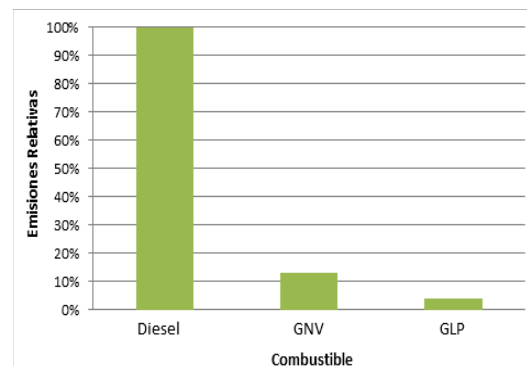
Paralelamente, para garantizar la entrada del GLP como combustible para vehículos y en general como combustible para motores de combustión interna, se desarrollan las respectivas normas de competencia laboral lo cual garantiza, además de nuevas fuentes de empleo, seguridad y confiabilidad en las instalaciones y el uso.

La mayoría de los vehículos presentan un consumo en galones proporcionalmente más bajos comparados con los vehículos que usan los combustibles tradicionales.

El GLP ha surgido como solución de combustible para los vehículos pesados en muchos países, tanto de carga como de pasajeros, incluyendo el transporte escolar (EE.UU.). Este impulso se deriva del hecho de ser los motores diésel una fuente importante de óxidos de nitrógeno (NO_x) que reaccionan con los hidrocarburos para formar smog fotoquímico, altamente contaminante.

El siguiente gráfico muestra que las emisiones de partículas finas, tanto de GLP y GNV (Gas natural Vehicular), son típicamente de un orden de magnitud mucho menor que el diésel.

Gráfica 2. Emisiones relativas de material particulado por Diésel, GNV y GLP



Fuente: Liquefies Petroleum Gas an Automotive Fuel – ALPGA.

Tabla 2. Atributos ambientales relativos a la gasolina para el Diésel, GNV y GLP

RESUMEN DE ATRIBUTOS AMBIENTALES				
Atributo	Gasolina	Diésel	GNV	GLP
Gases contaminantes	0	X		
Material particulado	0	X		
Emisiones de efecto invernadero	0			
Tóxicos en el aire	0	X		
Venta al por menor	0	0	XX	0
Almacenamiento en el vehículo	0	0	X	0
Reserva energética	0	0		

✓ : mejor

X : peor

0 : neutral

Fuente: *Liquefies Petroleum Gas an Automotive Fuel – ALPGA.*

En general, tanto el GLP y el GNV tienen emisiones nocivas mucho más bajas que el diésel. Los combustibles gaseosos presentan niveles extremadamente bajos de partículas finas, lo cual los hace candidatos ideales para los autobuses urbanos y los vehículos de reparto.

IV. Por economía nacional y de los consumidores

En la industria automotriz nacional, aun tomando en consideración la entrada del GNV, se puede considerar que los consumos alternativos a la gasolina motor y al diésel son aún incipientes.

En el mundo, más de 68.000 estaciones de servicio están equipadas con sistemas de distribución de GLP, financiados por el sector privado, permitiendo que los vehículos que operan con este combustible, viajen largas distancias sin restricciones, a lo cual ayuda la potencia de este combustible por su excelente autonomía. Por eso es lamentable que en Colombia, aunque mercedamente se ha dado mucha promoción al gas natural vehicular (GNV), poco se han aprovechado las cualidades del GLP las cuales, en algunos casos, supera las ventajas de GNV, y el cual hoy día se produce de manera excedentaria tanto en Colombia como en el exterior (USA).

Si nuestro país está empeñado en una gestión responsable con el medio ambiente con el fin de preservar nuestros recursos naturales y la salud pública, esta es una opción inaplazable.

Como es de público conocimiento, en la contaminación generada por el parque automotor colombiano se identifican sustancias cancerígenas y hay una preocupación justificada de su incidencia en las tasas de morbilidad. La lucha contra la contaminación vehicular debería ser una prioridad nacional. Tales emisiones vehiculares dependen del combustible utilizado como carburante.

Ante nosotros se presenta pues una gran dificultad en la reducción radical de las emisiones de gases de efecto invernadero, lo cual ha dado lugar a los cambios pluviales, sequías, cambios climáticos que afectan la temperatura, las precipitaciones, los niveles del mar, etc.

Mientras tanto, según la UPME, en Colombia, "... el diésel presenta una tendencia creciente desde los inicios del siglo, aumentando su uso en más de 90% entre 2000-2012 y una tasa de crecimiento promedio anual de 5,8% en el mismo período. Dicho energético participa en la demanda final con un 15,4%".

"... El consumo interno de carbón muestra un comportamiento variable con disminuciones en-

tre 2001 y 2006 y posteriormente aumentos (2007 a 2012), manteniendo un consumo similar al del año 2000, pasando a ser el energético de menor consumo en el país, a pesar de su disponibilidad y grandes volúmenes de exportación. En cuanto a la biomasa, su consumo con algunos aumentos se ha mantenido en los niveles de comienzos de siglo, pues es de destacar que particularmente la leña viene perdiendo participación en la estructura de consumo energético como consecuencia del desplazamiento del GLP hacia las zonas rurales y periferias de las ciudades y el leve aumento se ha originado en la utilización que se hace de esta fuente como materia prima para la producción de biocombustibles. Cabe anotar que en los años considerados, es decir 2000-2012, el consumo de este energético (de la biomasa nota nuestra) es superior al del carbón y coque, la tasa de crecimiento promedio anual se acerca a 0,1% que se traduce en un aumento total inferior a 1% durante los doce años considerados.

Sectorialmente, el transporte es el mayor demandante de energía final, representando en la actualidad cerca del 36% del total. Su tasa de crecimiento promedio anual en los últimos doce años fue del 2.1% y la tendencia general del sector está asociada con el incremento de la actividad económica, la mejora del nivel de vida y el crecimiento de núcleos de población en torno a las grandes ciudades. El creciente tráfico por las carreteras tanto de mercancías como de viajeros, se ha traducido en un incremento de los consumos energéticos del transporte terrestre, que en los últimos tres años ha mostrado incrementos importantes".

"Los derivados del petróleo son la principal fuente de abastecimiento del sector transporte, aun cuando hoy hacen parte de la oferta, nuevos combustibles carburantes como el GNV y los biocombustibles, cuya contribución es marginal. Factores como los precios de los combustibles destinados para el sector transporte, el desarrollo de sistemas masivos de transporte de pasajeros en las grandes ciudades, entre otros, han modificado sustancialmente la composición del consumo al interior de este sector: el diésel ha presentado tasas de crecimiento superiores a las del pasado, incrementando su participación en el mercado y por consiguiente, generando una regresión del consumo de gasolina. Esta meta si bien fue considerada deseable en el pasado, cuando Colombia era importador neto de gasolina, ha desequilibrado el mercado de combustibles en tanto se producen excedentes de gasolinas (y excedentes de GLP, nota nuestra), y faltantes de ACPM. Este fenómeno viene generando dificultades para la atención de la demanda, toda vez que la oferta nacional es insuficiente para atender los crecientes volúmenes demandados, además de incrementarse los recursos económicos destinados a los subsidios debido al mayor precio del diésel importado".

(UPME, Cadena del Petróleo 2013, numeral 3.2, Matriz Energética)

Además en términos de precio se presenta el siguiente comparativo:

Tabla 3. Comparativo de precios por unidad energética para gasolina, Diésel, GNV y GLP

Combustible	Poder calorífico [BTU/gal]	\$/KBTU	\$/KBTU Relativo Gasolina
Diésel	138000	61.1	81%
Gasolina corriente	115400	75.6	100%

Combustible	Poder calorífico [BTU/gal]	\$/KBTU	\$/KBTU Relativo Gasolina
GNV	35315	35.8	47%
GLP	96000	61.5	81%

Fuente: Cálculos AGREMGAS. Julio 2014.

Resumen de las características del GLP como Combustible¹

– El costo de convertir un auto GLP es menor que para convertirlo a gas natural (1/3).

– El autogás tiene el rango de inflamabilidad más bajo que todos los combustibles alternativos.

– Al igual que con el gas natural vehicular, los vehículos con servicio dual, pueden cambiar de combustible con solo oprimir un botón sin que el cambio se sienta en su funcionamiento. En este aspecto, se da aún mejores resultados con motores originales de fábrica.

– Los escapes de gas son fácilmente detectables gracias al olor característico que se le agrega.

– El autogás es un combustible no tóxico, no es venenoso y no contamina ni el suelo ni los acuíferos.

– La baja presión que requiere para pasar el líquido, le confiere mejor portabilidad y facilidades para almacenarse.

– Esta variable es especialmente sensible en los vehículos, por cuanto el tanque de GLP cabe en donde va la llanta de repuesto y no afecta el peso total del vehículo de una manera significativa. En general sea un automóvil o equipo convertido, o dedicado de fábrica, el dispositivo de combustible es más sencillo, liviano y económico lo que le da mayor autonomía y menos desgaste al vehículo.

– Aunque ello depende de la estructura de precios y otras consideraciones, en general, el precio final del GLP al público suele ser un 60% que el de la gasolina motor.

– El autogás permitiría el aprovechamiento de los excedentes existentes de GLP y proporcionaría una fuente económica atractiva para los consumidores.

– En caso de escape el GLP no se encharca ni crea focos de contaminación en cuerpos de agua, simplemente se evapora y diluye en la atmosfera.

– Octanaje. El autogás puede tener entre 2 y 12 octanos de diferencia respecto a la gasolina Premium.

– El propano y el butano poseen mayor poder calorífico y los motores que los usan son de alta potencia. Muy favorable el uso del GLP para vehículos que deben recorrer terrenos con altas pendientes.

– Los automotores que usan GLP como combustible tienen una autonomía aproximada de 420 km, lo cual favorece recorridos a largas distancias sin cambiar combustible o hacer retanqueo.

– Mayor vida de aceite y motor. El autogás se mezcla más fácilmente con el aire que la gasolina, permitiendo una mejor combustión, más limpia y libre de hollín y depósitos de carbón en los pistones de los cilindros. La gasolina tiende a diluir el aceite

lubricante y el hollín lo contamina, reduciendo su vida útil. La combustión limpia del GLP disminuye el desgaste del motor, alarga la vida de las bujías y puede duplicar la vida útil del aceite, lo que se traduce en disminución de gastos para los conductores y propietarios de los vehículos y un mejor rendimiento del motor del vehículo.

– Los motores con autogás trabajan de forma más suave y pareja, generando reducciones hasta de un 50% en los niveles de ruido.

– Posibilidad de operación dual.

– Los costos de la infraestructura de distribución del GLP y de conversión de los vehículos son bajos. La conversión del GLP puede llegar a costar 1/3 parte de lo que cuesta la conversión de un vehículo que usa otro combustible.

V. El aspecto de la potencia y la autonomía

La potencia calorífica por unidad de volumen del GLP se resume en la siguiente tabla:

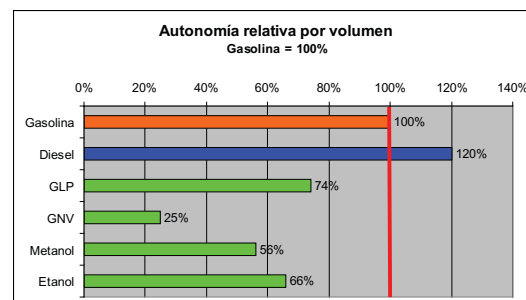
Tabla 4. Comparativo de poder calorífico.

Unidad	Gasolina	Diésel	Propano	n-Butano	GNV(*)	Metanol	Etanol
MJ/lt	32.5	35.9	23.2	26.5	8.9	15.7	20.9
Btu/gal	115,400	138,000	83,239	95,079	35,315	56,330	74,987

Fuente: WLPGA.

De acuerdo con lo anterior, el GLP goza de importante capacidad y autonomía de los vehículos, con la consecuente menor necesidad de puntos de suministro.

Gráfica 3. Comparativo de autonomía relativo a la gasolina



Fuente: AGREMGAS.

En cuanto al precio, al ser aproximadamente un 65% de la gasolina motor, sin que se reduzca en la misma proporción la potencia y demás variables, y obteniendo una mayor vida útil en el motor, así como reducción de ruidos y excelente trabajo tanto en carretera como en la ciudad, se podrían estimar ahorros para los consumidores del orden de M\$ 275.000 / año, suponiendo una demanda de 6000 barriles por día hacia el año 2020.

VI. Audiencia Pública

En el transcurso del primer debate del mencionado proyecto de ley, se realizó una audiencia pública, el día 6 de noviembre de 2014, en la cual las entidades competentes del Estado rindieron conceptos sobre el abastecimiento y regulación del Gas Licuado de Petróleo.

En primer lugar el **Ministerio de Minas y Energía** expone frente al tema del autogás, GLP vehicular, que se tiene una gran experiencia entre las zonas a nivel de países como Corea, Perú, Turquía, estos países donde se muestra cómo este energético es

¹ Tomado de Informe en el marco del Contrato 19547-001-2013 para desarrollar el Estudio sobre la "Determinación de las Potencialidades de Uso y de las Acciones necesarias para activar el Subsector del GLP en Colombia" Información suministrada por el Ministerio de Minas y Energía de Colombia.

realmente eficiente y competitivo con respecto a la gasolina o al diésel.

Se ha demostrado que a nivel internacional ha sido suficientemente utilizado y existe una experiencia muy importante que da tranquilidad para el adecuado uso en materia vehicular. Agregan que se tiene que asegurar el tema de que los reacondicionamientos en los vehículos para que estos sean satisfactorios y sean efectuados de forma técnica e impecable, de tal manera que no existan inconvenientes por la ocurrencia de algún accidente o alguna calamidad además de la seriedad que debe llevar dicho procedimiento realizado por los talleres que vayan a hacer esas refacciones.

En segundo lugar, la **Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG)**, comenta que el proyecto es adecuado puesto que esta posible ley, está encaminada en la dirección correcta desde el punto de vista de política energética y añaden que en lo que corresponde a las funciones de la CREG, no tienen mayor inconveniente porque simplemente se le daría un tratamiento similar al que se le ha venido dando al Gas Natural vehicular. En este sentido simplemente se replicaría el tipo de reglas que se tienen para el gas natural vehicular al caso del GLP vehicular y no existiría mayor problema para adaptar la regulación a dicha utilización del mencionado combustible.

En tercer lugar, **Ecopetrol** manifestó lo siguiente frente a la producción futura del GLP en Colombia.

Ecopetrol cuenta con 5 fuentes de producción de GLP: 2 refinerías y 3 campos de gas (cifras en barriles por día-BPD).

- La Refinería de Barrancabermeja ubicada en el departamento de Santander produjo en el año 2014 alrededor de 10.000 BPD.

- La Refinería de Cartagena ubicada en el departamento de Bolívar produjo en el año 2013 alrededor de 3.000 BPD.

- El campo Apiay ubicado en el departamento del Meta produjo en el año 2013 alrededor de 700 BPD.

- El campo Dina ubicado en el departamento del Huila produjo en el año 2013 alrededor de 270 BPD.

- El campo Cusiana ubicado en el departamento del Casanare produjo en el año 2013 alrededor de 4.000 BPD.

De acuerdo con nuestras cifras para estas cinco fuentes de producción consideramos que habrá una estabilidad en la producción futura; es decir, podemos esperar para los siguientes 10 años (cifras estimadas en barriles por día-BPD).

- La Refinería de Barrancabermeja: entre 8.500 BPD y 10.000 BPD.

- La Refinería de Cartagena: entre 2.500 BPD y 3.500 BPD.

- El campo Apiay: entre 380 BPD y 600 BPD.

- El campo Dina: entre 45 BPD y 250 BPD.

- El campo Cusiana: entre 6.500 BPD y 7.500 BPD.

Adicionalmente Ecopetrol ha identificado un potencial en el Piedemonte Llanero de alrededor de 20.000 BPD, el cual se encuentra evaluando la viabilidad económica para determinar su desarrollo².

² GERENCIA NACIONAL DE REFINADOS Y CRUDOS, ECOPETROL. Informe “a Comisión Quinta sobre producción futura de GLP en Colombia, 2014, Bogotá.

Manifiesta el Doctor Luis Francisco Sanabria, Gerente de Refinados de Ecopetrol que

“igual sabemos que sí existen potenciales, hemos hablado de alrededor de 20 mil barriles/día, que dependiendo, hoy se están haciendo todos los estudios en Ecopetrol, incluso, con nuestro socio Equion en los campos del piedemonte llanero mirando las diferentes configuraciones de proyectos para poner o poder tener una producción adicional de GLP y digamos entre eso manejamos varios escenarios de proyectos, buscando optimizar esas inversiones, se están haciendo los estudios justamente, vemos algunas etapas de esos proyectos ya como un poco más de detalle, y cuáles serían esas etapas que explicaríamos en los campos de Cusiana y de Cupiagua, donde partimos de incrementales desde 3 mil 500 barriles/día, otros 8 mil 500 desde el campo Cusiana y una segunda fase en el campo Cupiagua y que podría darlos en total, alrededor cercano, alrededor de 20 mil barriles de esta oferta”³.

Para finalizar, Ecopetrol señala que los esfuerzos de la empresa están encaminados a ofrecer un portafolio diverso de combustibles y que sea el mercado de acuerdo a sus necesidades quien decida el combustible que más se ajusta a sus requerimientos. En cuanto al GLP, con la entrada en cooperación del campo Cusiana y las reservas de Piedemonte, el país puede explorar y analizar nuevos usos del GLP, lo cual dependerá de la señal del regulador en cuanto a las condiciones de mercado, en especial la de precios, lo que facilitará a la compañía la toma de decisiones con respecto al desarrollo de mayores volúmenes de GLP.

En cuarto lugar, la **Unidad de Planeación Minero-Energética (UPME)** en la intervención realizada manifiesta la necesidad de diversificar la canasta de energía y habla de hacerlo en tres aspectos.

- El primero, fundamental la generación eléctrica para mejorar la firmeza del sector y posiblemente enfrentar los riesgos de la variabilidad climática de mejor manera.

- El segundo es diversificar la canasta de transporte, puesto que el mencionado sector consume el 44% de la canasta final de energía en el país, esta cifra es relativamente alta comparada con otros países y se ha venido incrementando y como consecuencia de la baja diversificación de la canasta en este sector transporte, el petróleo y los derivados de petróleo participan con un 47% en el consumo final, lo cual es una cifra bastante alta y esos derivados de petróleo. Expresa la Directora de la UPME

“obviamente su destino es el sector transporte; o sea, que ahí está el propósito de además de los biocombustibles que creemos en la participación que tienen es razonable, esa participación sería razonable y más vemos y estamos estudiando las posibilidades de ir disminuyendo los incentivos”⁴.

Además indica que el proyecto busca igualar las condiciones para el gas natural vehicular y el GLP y suponen que en un futuro estas deberían ser iguales

³ LUIS FRANCISCO SANABRIA, Gerente de Refinados de Ecopetrol. Audiencia Pública. Proyecto de ley número 39 de 2014 Senado. Noviembre 6 de 2014.

⁴ ÁNGELA CADENA, Directora de la UPME. Audiencia Pública, Proyecto de ley número 39 de 2014 Senado. Noviembre 6 de 2014.

para todos los energéticos y deberían existir condiciones de competencias similares.

- El tercer tema de diversificación es el tema de oferta con los hidrocarburos no convencionales y el GVM, puesto que en el sector transporte se deben hacer esfuerzos muy grandes, para tener sistemas más eficientes desde el punto de vista de modos, de tecnologías y de fuentes, para lo cual el proyecto contribuye en esta dirección.

Para finalizar desde el punto de vista de la UPME, el Proyecto de ley número 039 de 2014 cumple con los objetivos de diversificar la canasta y de eficiencia energética. En el tema de eficiencia se debe garantizar claramente que se cumplan las condiciones y los requerimientos técnicos y las condiciones de seguridad para el uso del combustible, agregan que el proyecto es una iniciativa que cumple con esos propósitos de la unidad en materia de planeamiento energético.

Para finalizar el **Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible** agrega que en el 2010 se emitió la política de prevención y control de la contaminación del aire, en el marco de esa política cuyo objetivo es básicamente impulsar la gestión de la calidad de aire a corto, mediano y largo plazo, con el fin de alcanzar niveles de calidad de aire que sean adecuados para la salud y obviamente para el bienestar y el medio ambiente, dentro de los marcos los planes de acción que están en esa política está todo lo relacionado con la reglamentación e incentivos, promoción de uso y combustibles líquidos, y combustibles limpios, entre los cuales se encuentra el GLP.

Desde el Ministerio se piensa buscar una serie de beneficios tributarios, exenciones.

Además agregan que la legislación y normatividad relacionada específicamente con la calidad del aire, algunas excepciones en los niveles de emisión que tienen sobre todo los vehículos que están dedicados exclusivamente con GLP o gas natural vehicular.

Por último exponen que para el uso del combustible se debe enfatizar sobre todo en la parte de los procesos de conversión, los kits y los determinados procesos técnicos que se tienen que realizar en los vehículos que por ejemplo hoy en día están en gasolina y se necesitan hacer o establecer procesos de conversión a la utilización dual con GLP, al igual que en su momento se hizo con gas natural vehicular.

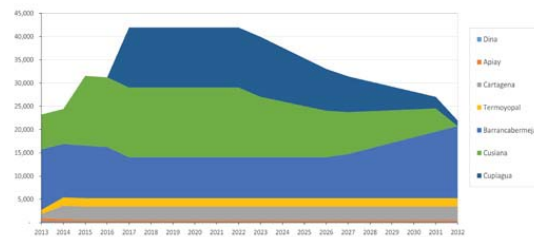
VII. Conclusiones

La industria del GLP acumula en Colombia una tradición de más de cincuenta años, que se iniciaron con la explotación del gas proveniente de Tibú, y más adelante con la producción de la Refinería de Barrancabermeja, siendo engrosado su caudal por la refinería de Cartagena y la de Apiay.

Recientemente han entrado pequeñas producciones de GLP natural, provenientes de campos como Dina en el Huila, Rancho Hermoso en Casanare, Corcel y otros. En diciembre de 2011 entró en operación productiva el campo de Cusiana, con un nivel de aporte desde mediados del 2012, de seis mil barriles por día.

Hasta 2009, se tuvo siempre el temor que si se masificaba el Autogas, eventualmente se podrían desatender hogares beneficiarios del servicio público domiciliario del GLP. Aunque ya en ese momento se presentaban excedentes que se enviaban (y se

envían) a usos petroquímicos, no existía la masa de sobrantes con que contamos hoy, a raíz de la entrada en operación de la planta de GLP del campo Cusiana, que aportó más de seis mil barriles por día al mercado nacional, (lo cual equivalió a un incremento aproximado del 35 % en la oferta nacional), y del esperado desarrollo del campo Cupiagua, que podría producir más de quince mil barriles por día, llevando junto con otras corrientes, a un incremento potencial hacia el 2018 del 100% en las disponibilidades. En este nuevo escenario de oferta, la producción actual declarada de 24.000 Barriles/día, se proyectan incrementos para el 2017 que llevarán la producción nacional a los 42.000 Barriles/día.



Fuente: UPME – COSENIT 2013.

En la búsqueda de dar cumplimiento a la ley de los combustibles limpios ya citada y a sus decretos reglamentarios, y por el aprovechamiento del combustible en beneficio de la población, en la pasada legislatura se presentó un proyecto de ley para reglamentar y permitir su uso en Colombia, como Autogas, lo cual permitiría balancear mejor la canasta energética del país y darle un excelente aprovechamiento al producto en beneficio de los consumidores. Ese proyecto fue apoyado por el Gobierno nacional pero infortunadamente no alcanzó a culminar el respectivo trámite.

Hacia el año 2000 la demanda nacional alcanzó un promedio de 24.5 KBDC. Desde entonces hasta el 2004, el nivel de consumo descendió, afectado por el precio y la penetración emergente y en cierta forma “asimétrica” del Gas Natural, que implicó un reajuste de la canasta energética. Ahora hemos entrado en una etapa excedentaria y con importantes posibilidades de crecimiento en la oferta, que podrían duplicar las disponibilidades para el mercado interno. Esto, unido a lo que ocurre en el entorno internacional, con la entrada de una oferta internacional importante, se espera una presión a la baja del precio.

Tanto el Ministerio de Minas y Energía, como el Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible, la Unidad de Planeación Minero Energética, la Comisión de Regulación de Energía y Gas y Ecopetrol, manifiestan su respaldo a la entrada en vigencia del GLP para automóviles y garantizan desde sus competencias la existencia de una fuente sostenible de producción del mencionado combustible, además de la oportunidad que se le daría a los consumidores sobre el abastecimiento y la ampliación de la canasta energética. Por último señalan que se tienen las herramientas necesarias para empezar a regular sobre el tema.

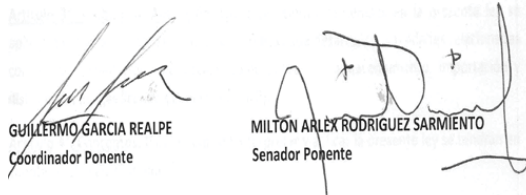
Entonces el llamado es apoyar este proyecto de ley que hoy presentamos el cual nos permitirá aprovechar la alternativa energética del GLP, balancear

la canasta energética, contribuir con el aire limpio y mejorar la economía de las familias colombianas.

Proposición

Por las razones expuestas, presentamos ponencia favorable y proponemos a la Plenaria del Senado de la República dar segundo debate favorable al Proyecto de ley número 39 de 2014 Senado, **por medio de la cual se autoriza y se promueve el uso, la producción e importación del Gas Licuado del Petróleo (GLP) con destino a carburación en motores de combustión interna en general, transporte automotor y otros usos alternativos y se aprueban otras disposiciones complementarias.**

De los honorables Senadores,



GUILLERMO GARCÍA REALPE
Coordinador Ponente

MILTON ALEX RODRÍGUEZ SARMIENTO
Senador Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN LA COMISIÓN QUINTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 39 DE 2014 SENADO

por medio de la cual se autoriza y se promueve el uso, la producción e importación del Gas Licuado del Petróleo (GLP) con destino a carburación en motores de combustión interna en general, transporte automotor y otros usos alternativos y se aprueban otras disposiciones complementarias.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. Autorícese el uso del Gas Licuado del Petróleo (GLP) como carburante en motores de combustión interna, transporte automotor (autogás) y demás usos alternativos del GLP en todo el territorio nacional.

Artículo 2°. Uso Prioritario. La producción nacional, y en caso de ser necesarias las importaciones de Gas Licuado del Petróleo (GLP), se destinarán prioritariamente para la atención del Servicio Público Domiciliario de gas combustible residencial. **El Gobierno expedirá en un término de 6 meses a partir de la expedición de la presente ley,** un Estatuto de Racionamiento amplio y suficiente que garantice el abastecimiento de todos los usos del GLP.

Artículo 3°. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente ley se aplican a todas las personas naturales y jurídicas que desarrollen actividades relacionadas con el uso, explotación, producción, comercialización, almacenamiento, importación y distribución del Gas Licuado del Petróleo (GLP).

Artículo 4°. Conceptos. Para efectos de interpretar y aplicar la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

AUTOGAS: gas licuado del petróleo empleado como carburante en vehículos automotores.

PRODUCTOR: Toda persona jurídica que produce GLP.

IMPORTADOR: Toda persona jurídica que importe GLP.

USOS ALTERNATIVOS DE GLP. Son usos alternativos todos aquellos diferentes al uso en motores de combustión interna, autogás y el servicio público domiciliario de gas licuado de petróleo.

Artículo 5°. Autorización para distribuir autogás. Toda persona jurídica que se encuentre interesada en ejercer la actividad de distribución de autogás podrá hacerlo, cumpliendo lo previsto en los reglamentos técnicos, por medio de estaciones de servicio en el territorio colombiano y las demás modalidades que se establezcan, cumpliendo con la normatividad vigente.

Las estaciones autorizadas de servicio de distribución al público de combustibles derivados de petróleo y Gas Natural Vehicular (GNV), podrán distribuir autogás GLP.

Parágrafo. Corresponderá a las alcaldías o curadurías urbanas, dentro del territorio de su jurisdicción, otorgar licencia de construcción para las estaciones de servicio en los aspectos urbanísticos, arquitectónicos y estructurales de conformidad con la legislación vigente, sin perjuicio de acuerdos de servicios de suministro compartidos con estaciones minoristas de combustibles debidamente autorizados.

Artículo 6°. El artículo 256 de la Ley 599 de 2000, sobre “Defraudación de fluidos”, se aplicará a quien mediante cualquier mecanismo clandestino o alterando los sistemas de control o aparatos contadores, se apropie de Gas Licuado de Petróleo (GLP) a granel, o se apropie, fraccione o reenvase ilegalmente el GLP.

Artículo 7°. Con el fin de combatir el transporte ilegal de GLP, se autoriza al Ministerio de Minas y Energía, expedir la Guía Única de Transporte de Gas Licuado de Petróleo de acuerdo con lo previsto en el Decreto número 4299 de 2005, la cual se constituirá en Guía Única de Transporte aplicable al GLP, e incluirá, entre otros, el transporte de cilindros.

Artículo 8°. Autoridades del Sector. Corresponde al Ministerio de Minas y Energía, al Ministerio de Transporte, al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, a la Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG), a la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios y Superintendencia de Industria y Comercio, dentro del ámbito de sus competencias, reglamentar las actividades objeto de la presente ley, preferir la regulación económica y la reglamentación técnica y demás actos administrativos.

El Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo deberán reglamentar la presente ley dentro de los seis (6) meses siguientes a su expedición.

A la Superintendencia de Industria y Comercio y a la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios, dentro del ámbito de sus competencias, les corresponde ejercer la vigilancia y control de las actividades objeto de la presente ley.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo deberán reglamentar la presente ley dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición del Estatuto de Racionamiento a que se refiere el artículo 2° de la presente ley, para determinar la forma en la que entrará en vigencia la autori-

zación del GLP para motores de combustión interna, autogás y otros usos alternativos.

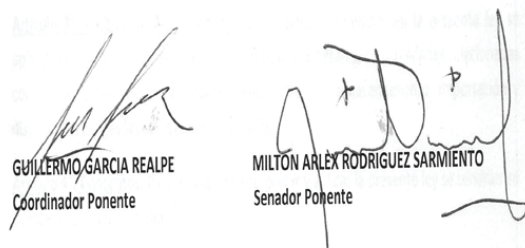
Parágrafo 2°. El Ministerio de Minas y Energía incluirá en la reglamentación técnica que expida lo pertinente a la calidad del Gas Licuado del Petróleo (GLP), nacional o importado, como carburante en motores de combustión interna, autogás y otros usos alternativos.

Artículo 9°. Disposiciones complementarias. Las actividades reglamentadas por esta ley están sujetas a todas las leyes, decretos y actos administrativos relativos con la protección de los recursos naturales, del medio ambiente, de las minorías étnicas y culturales, de salubridad y de seguridad industrial, así como los Convenios de la OIT 174 y 181 y de la OMC.

Artículo 10. Las disposiciones contenidas en la presente ley no afectan ni son contrarias a las disposiciones establecidas en las zonas de frontera, en materia de combustibles.

Artículo 11. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

De los honorables Senadores;



GUILLERMO GARCÍA REALPE
Coordinador Ponente

MILTON ARLÉX RODRÍGUEZ SARMIENTO
Senador Ponente

**TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE
EN LA COMISIÓN QUINTA DEL SENADO
DE LA REPÚBLICA AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 39 DE 2014 SENADO**

por medio de la cual se autoriza y se promueve el uso, la producción e importación del Gas Licuado del Petróleo (GLP) con destino a carburación en motores de combustión interna en general, transporte automotor y otros usos alternativos y se aprueban otras disposiciones complementarias al servicio público domiciliario de gas licuado de petróleo.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* Autorícese el uso del Gas Licuado del Petróleo (GLP) como carburante en motores de combustión interna, transporte automotor (autogás) y demás usos alternativos del GLP en todo el territorio nacional.

Artículo 2°. *Uso prioritario.* La producción nacional, y en caso de ser necesarias las importaciones de Gas Licuado del Petróleo (GLP), se destinarán prioritariamente para la atención del servicio público domiciliario de gas combustible residencial. El Gobierno expedirá un estatuto de racionamiento amplio y suficiente que garantice el abastecimiento de todos los usos del GLP en un término de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 3°. *Ámbito de aplicación.* Las disposiciones contenidas en la presente ley se aplican a

todas las personas naturales y jurídicas que desarrollen actividades relacionadas con el uso, explotación, producción, comercialización, almacenamiento, importación y distribución del Gas Licuado del Petróleo (GLP).

Artículo 4°. *Conceptos.* Para efectos de interpretar y aplicar la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

AUTOGÁS: Gas licuado del petróleo empleado como carburante en vehículos automotores.

PRODUCTOR: Toda persona jurídica que produce GLP.

IMPORTADOR: Toda persona jurídica que importe GLP.

USOS ALTERNATIVOS DE GLP. Son usos alternativos todos aquellos diferentes al uso en motores de combustión interna, autogás y el servicio público domiciliario de gas licuado de petróleo.

Artículo 5°. *Autorización para distribuir autogás.* Toda persona jurídica que se encuentre interesada en ejercer la actividad de distribución de autogás podrá hacerlo, cumpliendo lo previsto en los reglamentos técnicos, por medio de estaciones de servicio en el territorio colombiano y las demás modalidades que se establezcan, cumpliendo con la normatividad vigente.

Las estaciones autorizadas de servicio de distribución al público de combustibles derivados de petróleo y Gas Natural Vehicular (GNV), podrán distribuir autogás GLP.

Parágrafo. Corresponderá a las alcaldías o curadurías urbanas, dentro del territorio de su jurisdicción, otorgar licencia de construcción para las estaciones de servicio en los aspectos urbanísticos, arquitectónicos y estructurales de conformidad con la legislación vigente, sin perjuicio de acuerdos de servicios de suministro compartidos con estaciones minoristas de combustibles debidamente autorizados.

Artículo 6°. El artículo 256 de la Ley 599 de 2000, sobre “Defraudación de fluidos”, se aplicará a quien mediante cualquier mecanismo clandestino o alterando los sistemas de control o aparatos contadores, se apropie de Gas Licuado de Petróleo (GLP) a granel, o se apropie, fraccione o reenvase ilegalmente el GLP.

Artículo 7°. Con el fin de combatir el transporte ilegal de GLP, se autoriza al Ministerio de Minas y Energía, expedir la Guía Única de Transporte de Gas Licuado de Petróleo de acuerdo con lo previsto en el Decreto número 4299 de 2005, la cual se constituirá en Guía Única de Transporte aplicable al GLP, e incluirá, entre otros, el transporte de cilindros.

Artículo 8°. *Autoridades del sector.* Corresponde al Ministerio de Minas y Energía, al Ministerio de Transporte, al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, a la Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG), a la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios y Superintendencia de Industria y Comercio, dentro del ámbito de sus competencias, reglamentar las actividades objeto de la presente ley, proferir la regulación económica y la reglamentación técnica y demás actos administrativos.

El Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Comercio, Industria

y Turismo deberán reglamentar la presente ley dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición del estatuto de racionamiento a que se refiere el artículo 2° de la presente ley.

A la Superintendencia de Industria y Comercio y a la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios, dentro del ámbito de sus competencias, les corresponde ejercer la vigilancia y control de las actividades objeto de la presente ley.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo deberán reglamentar la presente ley dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición del estatuto de racionamiento a que se refiere el artículo 2° de la presente ley, para determinar la forma en la que entrará en vigencia la autorización del GLP para motores de combustión interna, autogás y otros usos alternativos.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Minas y Energía incluirá en la reglamentación técnica que expida lo pertinente a la calidad del Gas Licuado del Petróleo (GLP), nacional o importado, como carburante en motores de combustión interna, autogás y otros usos alternativos.

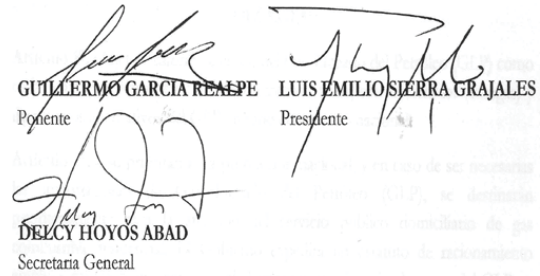
Artículo 9°. Disposiciones complementarias. Las actividades reglamentadas por esta ley están sujetas a todas las leyes, decretos y actos administrativos relativos con la protección de los recursos naturales, del medio ambiente, de las minorías étnicas y culturales, de salubridad y de seguridad industrial, así como los Convenios de la OIT 174 y 181 y de la OMC.

Artículo 10. Las disposiciones contenidas en la presente ley no afectan ni son contrarias a las disposiciones establecidas en las zonas de frontera, en materia de combustibles.

Artículo 11. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

En los anteriores términos fue aprobado en primer debate el Proyecto de ley número 39 de 2014 Senado, *por medio de la cual se autoriza y se promueve el uso, la producción e importación del Gas Licuado del Petróleo (GLP) con destino a carburación en motores de combustión interna en general, transporte automotor y otros usos alternativos y se*

aprueban otras disposiciones complementarias al servicio público domiciliario de gas licuado de petróleo en sesión del nueve (9) de diciembre de dos mil catorce (2014).


 GUILBERMO GARCIA REALPE Ponente
 LUIS EMILIO SIERRA GRAJALES Presidente
 DELCY HOYOS ABAD Secretaria General

CONTENIDO

Gaceta número 360 - Miércoles 3 de junio de 2015

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY Págs.

Proyecto de ley número 170 de 2015 Senado, por medio de la cual se regulan los Depósitos Judiciales, se autoriza su traslado, y la utilización de estos recursos para la inversión en obras de infraestructura vial y carcelaria 1

PONENCIAS

Informe de ponencia positiva para primer debate, texto propuesto al Proyecto de ley número 076 de 2013 Cámara, 108 de 2014 Senado, por medio de la cual se reglamenta la destinación de la maquinaria pesada incautada en actividades ilícitas, se crea el Fondo Nacional de Maquinaria Pesada y se dictan otras disposiciones..... 4

Informe de ponencia negativa para primer debate al Proyecto de ley número 75 de 2014 Senado, por la cual se establecen prerrogativas públicas a los establecimientos educativos de carácter privado..... 6

Informe de ponencia para segundo debate, texto propuesto y texto aprobado en primer debate en la Comisión Quinta al Proyecto de ley número 39 de 2014 Senado, por medio de la cual se autoriza y se promueve el uso, la producción e importación del Gas Licuado del Petróleo (GLP) con destino a carburación en motores de combustión interna en general, transporte automotor y otros usos alternativos y se aprueban otras disposiciones complementarias..... 7