



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVIII - N° 1135

Bogotá, D. C., jueves, 28 de noviembre de 2019

EDICIÓN DE 33 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariassenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 302 DE 2019 CÁMARA

por el cual se adoptan medidas de lucha contra el dopaje en el deporte.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto establecer disposiciones que permitan enfrentar la lucha contra el dopaje en el deporte, de conformidad con las normas dispuestas por la Agencia Mundial Antidopaje en la versión del Código Mundial Antidopaje en vigor, buscando la protección de la salud de los deportistas y la preservación del juego limpio.

Artículo 2°. *Alcance.* Las disposiciones consagradas en la presente ley serán de obligatorio cumplimiento por parte de los deportistas y miembros de su personal de apoyo, los entrenadores, los dirigentes deportivos, los organismos deportivos y demás entidades que conforman el Sistema Nacional del Deporte.

Artículo 3°. *Responsabilidades del Ministerio del Deporte y la Organización Nacional Antidopaje en la Lucha contra el Dopaje.* En el marco de la lucha contra el dopaje en el deporte, el Ministerio del Deporte, contará con una Organización Nacional Antidopaje, que será responsable de asegurar la armonización y cumplimiento de las disposiciones antidopaje en el territorio nacional. Para lograr su cometido deberán implementar y desarrollar las siguientes actividades:

MINISTERIO DEL DEPORTE:

- Establecer las políticas antidopaje acordes con los lineamientos de la Unesco y la Agencia Mundial Antidopaje;

- Asegurar la independencia operativa de sus actividades, procedimientos y operaciones;
- Exigir que los organismos deportivos y demás entidades del Sistema Nacional del Deporte, así como los dirigentes, entrenadores, deportistas y su personal de apoyo, cumplan con las normas antidopaje adoptando las normas nacionales en línea con el Código Mundial Antidopaje.

ORGANIZACIÓN NACIONAL ANTIDOPAJE:

- Adoptar y poner en práctica el Código Mundial Antidopaje y los estándares internacionales derivados de él;
- Perseguir con firmeza cualquier posible infracción de las normas antidopaje dispuestas en el Código Mundial Antidopaje;
- Asegurar la independencia administrativa, legal y operativa de sus actividades, procedimientos y operaciones;
- Planificar e implementar programas de información, prevención y educación sobre el dopaje;
- Cooperar y articular acciones con la Agencia Mundial Antidopaje – (AMA- WADA), y otras organizaciones antidopaje;
- Realizar la instrucción de la gestión de resultados sobre las presuntas infracciones a las normas antidopaje de conformidad con el Código Mundial Antidopaje;
- Informar a las autoridades competentes sobre la ocurrencia de una infracción a las normas antidopaje a efectos de retirar todos los apoyos e incentivos al deportista, entrenador o miembro de personal de apoyo del deportista quienes haya infringido las normas antidopaje;

- h) Efectuar seguimiento a todas las infracciones a las normas antidopaje cometidas bajo su jurisdicción e informar a la Agencia Mundial Antidopaje (AMA- WADA), a las Federaciones Deportivas Internacionales y a otras organizaciones antidopaje.

CAPÍTULO II

Gestión de resultados

Artículo 4°. *Definición.* La gestión de resultados comprende el conjunto de etapas que deben adelantarse una vez se tenga conocimiento de una presunta infracción a las normas antidopaje hasta la resolución final del asunto.

Artículo 5°. *Tribunal Disciplinario Antidopaje.* Con el propósito de eliminar cualquier conflicto de interés y de garantizar la imparcialidad y autonomía en la gestión de resultados y las decisiones, créase el Tribunal Disciplinario Antidopaje, como un órgano independiente de disciplina en materia antidopaje, el cual se encargará de juzgar y decidir sobre las posibles infracciones descritas en el Código Mundial de Antidopaje vigente conforme a las normas nacionales antidopaje.

Otras posibles infracciones a la disciplina deportiva y que sean ajenas al dopaje, seguirán siendo competencia de las Comisiones Disciplinarias de los organismos deportivos.

Las sanciones que el Tribunal imponga, deberán ajustarse a lo dispuesto en el Código Mundial Antidopaje.

Artículo 6°. *Salas.* El Tribunal Disciplinario Antidopaje, estará conformado por dos Salas: la Sala Disciplinaria y la Sala de Apelaciones:

La Sala Disciplinaria se encargará de resolver, en primera instancia, las posibles infracciones descritas en el Código Mundial Antidopaje vigente, remitidas por la Organización Nacional de Antidopaje.

La Sala de Apelaciones, a fin de garantizar la doble instancia, se encargará de resolver los recursos pertinentes sobre las decisiones tomadas por la Sala Disciplinaria.

La Sala Disciplinaria y la Sala de Apelaciones, serán competentes para conocer y resolver cualquier caso de infracciones a las normas antidopaje que se presente en el deporte aficionado y profesional, convencional y paralímpico.

Los miembros de las Salas, ejercerán sus funciones bajo las disposiciones del Código Mundial de Antidopaje y los parámetros de confidencialidad que este maneja.

Parágrafo: En el caso de deportistas del nivel internacional se seguirán las disposiciones de acuerdo al Código Mundial Antidopaje vigente.

Artículo 7°. *Integración.* Las Salas del Tribunal Disciplinario Antidopaje, estarán integradas cada una por tres (3) miembros, dos (2) profesionales del derecho y un (1) médico especialista en medicina del deporte.

Como mecanismo de conformación de las salas, los miembros designados saldrán de una lista de elegibles previamente establecida en conjunto por los Presidentes del Comité Olímpico y Paralímpico Colombiano y la Asociación Colombiana de Medicina del Deporte (Amedco). Todos los miembros deberán acreditar experiencia relacionada en el Sector del Deporte. Un presidente de las salas deberá ser nominado. Para cada uno de los casos, el Presidente deberá nominar tres miembros para constituir una sala que adjudicará el caso en cuestión.

En casos de conflictos de interés y/o causales de impedimento y recusación en alguno de los integrantes de las salas, el Presidente del Tribunal, designarán su reemplazo el cual debe ser seleccionado de la lista de elegibles previamente constituida.

Los miembros abogados serán propuestos por los Comités Olímpico y Paralímpico Colombiano y los miembros médicos serán propuestos por la Asociación Colombiana de Medicina del Deporte (Amedco).

Los miembros del Tribunal Disciplinario Antidopaje, serán escogidos para un periodo de cuatro (4) años en conjunto por el Presidente del Comité Olímpico Colombiano, el Presidente del Comité Paralímpico Colombiano y la Asociación Colombiana de Medicina del Deporte (Amedco).

Los integrantes del Tribunal Disciplinario Antidopaje, expedirán su reglamento de funcionamiento, el cual deberá ser publicado.

Artículo 8°. *Gastos de administración.* Los gastos administrativos y de apoyo logístico, serán cancelados por la Organización Nacional Antidopaje.

Artículo 9°. *Conflictos de interés y causales de impedimento y recusación para los miembros del Tribunal Disciplinario Antidopaje.* Los miembros firmarán un acuerdo de confidencialidad y conflicto de intereses. Serán causales que impidan actuar como miembros del Tribunal Disciplinario Antidopaje, las siguientes:

1. Se hallen en interdicción judicial.
2. Hubieren sido condenados por delitos contra la administración pública, la administración de justicia o la fe pública, o condenados a pena privativa de la libertad por cualquier delito, exceptuados los culposos y los políticos.
3. Se encuentren suspendidos en el ejercicio de su profesión o se hallen excluidos de ella.
4. Los ciudadanos que hubieren sido sancionados disciplinaria, administrativa o fiscalmente por autoridades públicas o por infringir las normas antidopaje.
5. Los integrantes del órgano de administración, órgano de control, comisión técnica y comisión de juzgamiento de los organismos deportivos, en los dos (2) años posteriores al ejercicio del cargo.

6. Los médicos que presten o hayan prestado servicios a deportistas federados, dentro de los dos (2) años anteriores al ejercicio del cargo, contados a partir de la fecha de ser seleccionado para integrar las Salas del Tribunal.

Parágrafo. Los impedimentos y recusaciones de los miembros de la Sala Disciplinaria, serán resueltos por la Sala de Apelaciones.

Los impedimentos y recusaciones de los miembros de la Sala de Apelaciones, será, resueltos en reunión de las Salas en pleno.

CAPÍTULO III

Procedimiento Disciplinario Antidopaje

Artículo 10. *Normas reguladoras.* El procedimiento disciplinario que se adelante por la presunta infracción a las normas antidopaje, deberá en todo caso, acatar el contenido del Código Mundial Antidopaje vigente.

Las normas antidopaje adoptadas por la Organización Nacional Antidopaje desde su publicación, serán de obligatorio cumplimiento para las personas, organismos y entidades del Sistema Nacional del Deporte.

Artículo 11. *Partes e intervinientes.* Serán partes dentro del proceso disciplinario: el disciplinado y su defensor y la Organización Nacional Antidopaje.

Será interviniente: la Federación Deportiva Nacional o la división profesional de la que forme parte el deportista.

Artículo 12. *Audiencias.* Todo deportista o persona que haya sido formalmente acusada de haber cometido una infracción de las normas antidopaje tendrá derecho a ser escuchado en audiencia dentro de un plazo razonable.

En dicha audiencia, la Organización Nacional de Antidopaje presentará sus pruebas de la presunta infracción ante al Tribunal. Estas pruebas deberán ser informadas al presunto infractor antes de la realización de la audiencia.

Asimismo, el deportista deberá aportar cualquier elemento probatorio a la Organización Nacional Antidopaje antes de la audiencia.

Un deportista o persona acusada de cometer una infracción a las normas antidopaje, tiene derecho a admitir los argumentos de la Organización Nacional de Antidopaje y disponer que su situación sea resuelta sin audiencia.

Artículo 13. *Pruebas.* En los procesos disciplinarios antidopaje, servirán como medios de pruebas los resultados de análisis de los laboratorios acreditados por la Agencia Mundial Antidopaje, los testimonios, las confesiones, el dictamen pericial, los documentos, las pruebas científicas, las declaraciones y cualquier medio fiable establecido en la legislación.

El disciplinado tendrá la oportunidad de ejercer su derecho de contradicción frente a las pruebas. Podrá indicar que pruebas acepta y cuáles no.

Artículo 14. *Decisiones.* Las decisiones de las Salas del Tribunal Disciplinario Antidopaje, serán tomadas por la mayoría de sus integrantes.

Todas las decisiones interlocutorias y los fallos que se profieran en el curso de la actuación deberán motivarse.

Artículo 15. *Recursos.* Contra las providencias del Tribunal Disciplinario Antidopaje, Sala Disciplinaria, procederán los recursos de reposición y apelación ante la Sala de Apelación, o del Tribunal Arbitral del Deporte, ante este último, cuando la presunta infracción recaiga sobre un deportista de nivel internacional de conformidad con lo establecido por su federación internacional.

Artículo 16. *Oportunidad.* El recurso de reposición deberá interponerse en la audiencia donde se tomó la decisión, de igual forma cuando se trate de la apelación de decisiones diferentes al fallo.

El recurso de apelación del fallo ante la sala de apelaciones del tribunal disciplinario antidopaje, deberá interponerse de conformidad con el Código Mundial Antidopaje.

Admitido el recurso, la Sala de Apelación decidirá en un plazo razonable.

Los recursos ante el Tribunal Arbitral del Deporte serán de conformidad con los plazos del Código Mundial Antidopaje.

Artículo 17. *Vigencias y derogatorias.* La presente ley deroga los siguientes artículos de la Ley 845 de 2003 3, 4, 5, 6, 7, 8, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, así como el literal e) del artículo 11 de la Ley 49 de 1993 y los artículos 2.12.3.4, 2.12.5.2, 2.12.5.3 y 2.12.5.5 del Decreto 1085 de 2015.

De los Honorables Congresistas,

Atentamente,

Atentamente,

 ERNESTO LUCENA BARRERO
 Ministro del Deporte


 MAURICIO PARODI DÍAZ
 Representante a la Cámara

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL PROYECTO LEY TRIBUNAL DE EXPERTOS DISCIPLINARIOS ANTIDOPAJE

El proyecto de ley crea el Tribunal de Expertos Disciplinarios Antidopaje, como un órgano independiente de disciplina en materia de antidopaje, el cual se encargará de juzgar y decidir sobre las posibles infracciones descritas en el Código Mundial de Antidopaje vigente, ejercerán sus funciones de manera independiente y soberana, garantizando derechos fundamentales.

Así mismo se consagra que las posibles infracciones que se lleven a cabo y que sean ajenas a la materia de antidopaje, seguirán siendo competencia de las Comisiones disciplinarias de los organismos deportivos.

Con esto se hace claridad en dos aspectos fundamentales:

- a) El Tribunal es independiente y no está adscrito a ninguna entidad pública o privada;
- b) Su competencia es exclusivamente en materia de dopaje y las demás infracciones serán competencia de las Comisiones disciplinarias de los organismos deportivos.

La firma de la Convención de la Unesco contra el Dopaje, y su posterior ratificación, tradujo un cambio esencial en la lucha contra el dopaje en Colombia. Contempla un amplio compendio de normas, sustantivas y procedimentales que ubican el dopaje como un grave riesgo que afecta o pone en peligro varios bienes jurídicos protegidos como son la salud de los deportistas, el juego limpio en el deporte y la dimensión ética del mismo.

La necesidad de realizar una modificación de la Ley 49 de 1993, en lo referente al dopaje es urgente, además, por la ratificación de la Convención Internacional contra el dopaje en el deporte de la Unesco de 2005, en la cual se atribuye a los Estados firmantes unos compromisos en materia de lucha contra el dopaje, entre las que se encuentra la de garantizar la eficacia del Código Mundial Antidopaje. El código es la consecuencia de la labor de la Agencia Mundial Antidopaje y es una manifestación del compromiso de los signatarios de la Convención por ser partícipes en el proceso constante de armonización e internacionalización de la normativa de lucha contra el dopaje.

En el código mundial vigente se revelan varias incongruencias entre la ley nacional y las disposiciones del Código, lo que motiva la reforma de la Ley 49 de 1993. Esta modificación se canaliza a través de este proyecto de ley, que se encamina a alcanzar la adaptación de nuestro ordenamiento al Código Mundial Antidopaje.

En el segundo artículo, se estipula que el Tribunal de Expertos Disciplinarios Antidopaje, a fin de garantizar el principio de la doble instancia, consagrada en las Convenciones Internacionales ratificadas por Colombia, estará conformado por dos (2) salas: una Sala Disciplinaria, que se encargará de resolver en primera instancia las posibles infracciones descritas en el Código Mundial de Antidopaje vigente remitidos por la Organización Nacional de Antidopaje, quien es la encargada del proceso de instrucción e investigación inicial y Acusación, pero igualmente contará con una Sala de Apelaciones, la cual se encargará de resolver los recursos pertinentes a las decisiones tomadas por la Sala Disciplinaria. En este artículo igualmente se consagra que los miembros de las Salas, ejercerán sus funciones bajo las disposiciones del Código Mundial de Antidopaje y los parámetros de confidencialidad que este maneja.

La doble instancia es una garantía importante en todas las ramas pero especialmente en materia penal y disciplinaria, consiste en la posibilidad de acudir ante un juez, normalmente superior jerárquico

del que ha resuelto, para que revise la decisión condenatoria o desfavorable.

Recordemos que mientras se tramita la apelación y hasta el momento en que se dicte la decisión de segundo grado, la sanción no está en firme y no puede ser ejecutada, ni se tiene como antecedente, esto en armonía con el artículo 8° de la Convención Americana de Derechos Humanos (Pacto de San José de Costa Rica, 1969), Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (1966) que incluyen la doble instancia como parte del debido proceso. Colombia suscribió ambos tratados y está obligada a cumplirlos.

En el artículo siguiente del proyecto se señala como línea general la diferencia entre las medidas disciplinarias que afectan a los deportistas en general, que son medidas positivas de prevención al orden en la práctica deportiva, y las medidas específicas de lucha contra el dopaje, de ámbito más restringido.

Este proyecto acoge criterios claros que permitan al Ministerio del Deporte, como cabeza del sector y como representante del Estado en la lucha contra el dopaje dirigir sus esfuerzos en garantizar que quienes tienen en sus manos la decisión final en esta materia, sean personas idóneas, independientes y ágiles. Así, de esa manera, el proyecto contempla que las salas del Tribunal de Expertos Disciplinario Antidopaje, estarán integradas cada una por tres (3) miembros, dos (2) profesionales del derecho que acrediten experiencia relacionada en materia en el sector del deporte; y un (1) médico especialista en medicina deportiva y que igualmente acrediten experiencia relacionada en el sector del deporte, quienes serán escogidos por sorteo cada cuatro (4) años por el Presidente del Comité Olímpico Colombiano, el Presidente del Comité Paralímpico Colombiano y el Ministro del Ministerio del Deporte.

Para conformar el Tribunal de Expertos Disciplinarios Antidopaje, el Presidente del Comité Olímpico, el Presidente del Comité Paralímpico Colombiano y el Ministro del Ministerio del Deporte escogerán 12 miembros de listas propuestas por las Federaciones Deportivas Nacionales y las Divisiones Profesionales. Posteriormente, sortearán las 3 personas y sus suplentes que conformarán cada una de las la salas, garantizando los principios de transparencia y objetividad. Los integrantes de las salas del Tribunal de Expertos Disciplinario Antidopaje, expedirán su reglamento de funcionamiento, el cual deberá ser publicado.

Nótese que la actuación del Ministerio del Deporte este punto va ligado a organización y colaboración y que en ningún caso se trata de una intervención en la independencia de los miembros del Tribunal de Expertos Disciplinarios Antidopaje. La Corte Constitucional en Sentencia número C-226 de 199, sostuvo que: "... La Corte no sostiene que frente a ciertos organismos cuya actividad y objeto propios estén íntimamente relacionados con el ejercicio de derechos fundamentales, no quepa regulación estatal alguna o que esta necesariamente habrá de

ser la que emane de sus órganos internos. Por el contrario, la regulación podría ser densa, puesto que los colectivos y la actividad que desarrollan, no constituyen zonas vedadas para la ley. Lo que la Corte sí enfatiza, a propósito de agrupaciones del tipo examinado, es que la ley no debe desvirtuar, hasta anular, su potencial de autonomía social o comunitaria, la cual, de reducirse más allá de una cierta medida, podría restarles toda eficacia, utilidad y fisonomía propias...”.

En el articulado se trae una exigencia de la WADA, referente a que todos los organismos deportivos integrantes del Sistema Nacional del Deporte, la Recreación, la Actividad Física y el Aprovechamiento del Tiempo Libre, de nivel nacional, departamental y municipal, deberán acatar lo dispuesto en el Código Mundial Antidopaje vigente y los estándares internacionales de la Agencia Mundial de Antidopaje (WADA); así mismo, deberán informar a la Organización Nacional de Antidopaje, de las situaciones que tengan conocimiento y que infrinjan el Código Mundial Antidopaje.

Trae el proyecto de ley, la disposición que los gastos administrativos, procesales y de apoyo logístico del Tribunal Disciplinario de Expertos Antidopaje, serán cancelados por el Ministerio del Deporte. Es importante tomar en cuenta que es el mismo procedimiento que se ha seguido durante los últimos años para el Comité de Autorizaciones de Uso Terapéutico, donde el Ministerio del Deporte a través de un convenio con el Comité Paralímpico, cancela a manera de honorarios una suma de dinero por cada concepto rendido. Teniendo en cuenta el número de casos por dopaje en ningún caso representa un gasto exorbitante, como quiera la independencia de los miembros del Tribunal, que en nada les impide la práctica de sus profesiones, más allá de los impedimentos reseñados, las proyecciones realizadas por el Programa Nacional Antidopaje, no superan los gastos que actualmente tiene el Comité de Autorizaciones de Uso Terapéutico.

A continuación en el articulado del proyecto se contempla que las decisiones de las Salas del Tribunal de Expertos Disciplinario Antidopaje, serán tomadas por la mayoría de sus integrantes. Una regla tácita que rige de manera general en el mundo que acepta los jueces colegiados, establece que sus integrantes lo sean en número *impar* a fin de facilitar la adecuada formación de una mayoría decisoria que sea *absoluta*.

En el articulado, se consagran las inhabilidades para ser miembro del Tribunal de Expertos Disciplinarios Antidopaje. Las cuales son:

1. Se hallen en interdicción judicial.
2. Hubieren sido condenados por delitos contra la administración pública, la administración de justicia o la fe pública, o condenados a pena privativa de la libertad por cualquier delito, exceptuados los culposos y los políticos.
3. Se encuentren suspendidos en el ejercicio de su profesión o se hallen excluidos de ella.

4. Los ciudadanos que hubieren sido sancionados disciplinaria, administrativa y fiscalmente por autoridades públicas.
5. Los integrantes del órgano de administración, órgano de control, comisión técnica y comisión de juzgamiento de los organismos deportivos.
6. Los médicos que presten o hayan prestado servicios a atletas federados, dentro del año inmediatamente anterior, a su selección para integrar las Salas del Tribunal de Expertos Disciplinarios de Antidopaje.

Estas inhabilidades son necesarias para garantizar la independencia e idoneidad de los Miembros del Tribunal de Expertos Disciplinarios de Antidopaje.

El objeto de esta normatividad es instituir un marco legal para el manejo de las infracciones a las Normas Antidopaje en el ámbito del deporte organizado, federado o con licencia deportiva, en armonía con los compromisos internacionales asumidos por nuestro país. Se delimita el ámbito de aplicación de la ley en lo que respecta a infracciones a las Normas antidopaje, diferenciándolos de las otras faltas disciplinarias.

De los Honorables Congressistas,
Atentamente,

Dr. ERNESTO LUCENA BARRERO
Ministro del Deporte

MAURICIO PARODI DÍAZ
Representante a la Cámara



PROYECTO DE LEY NÚMERO 307 DE 2019 CÁMARA

por medio del cual se crea el Programa de Bienestar para los Conductores de Servicio Público de Transporte Terrestre Individual en Vehículos Taxi
“Ley de Bienestar del Taxista”

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* Créase el Programa de Bienestar para los Conductores de Servicio

Público de Transporte Terrestre Individual, que se presta en vehículos tipo taxi, que comprende un auxilio funerario, auxilio educativo, préstamos de emprendimiento y el Seguro de Accidentes Personales de que trata el artículo 7° del Decreto 1047 de 2014, compilado en el Decreto 1079 de 2015.

Parágrafo. El Programa de Bienestar para los Conductores de Servicio Público de Transporte Terrestre Individual, que se presta en vehículos tipo taxi contará con un Fondo de Fomento y Bienestar al Taxista.

Artículo 2°. *Fuentes de financiación del Programa de Bienestar para los Conductores de Servicio Público de Transporte Individual.* Con el objeto de garantizar la sostenibilidad del programa de bienestar para los conductores de servicio público de transporte individual, serán dos las fuentes que puede contemplar la autoridad municipal, distrital y/o metropolitana competente:

Parágrafo 1°. *Multas impuestas por infracciones al transporte.* A partir de la promulgación de la presente ley, se autoriza a la autoridad municipal, distrital y/o metropolitana destinar el 10% del valor de las multas impuestas por infracciones al transporte, cuyo proceso sancionatorio está a cargo de la administración local, para la creación y administración del fondo.

Parágrafo 2°. Para estos efectos entiéndase que las infracciones por faltas contra el Estatuto del Transporte impuestas a vehículos particulares y de servicio público en las modalidades con jurisdicción nacional, incluyendo las que se generen por quienes prestan servicios no autorizados de que trata el artículo 16 de la Ley 336 de 1996, deben ser tramitados por las autoridades de transporte municipal, distrital y/o metropolitana donde se cometió la infracción, pero en todo caso, deberá trasladarse el cincuenta por ciento (50%) de los recursos que se recauden por el cobro de estas multas, a la Superintendencia de Transporte. De este valor del cincuenta por ciento (50%) de los recursos que le correspondan a la autoridad municipal, distrital y/o metropolitana, se destinará el diez por ciento (10%) para financiar el programa de bienestar contenido en la presente ley.

Parágrafo 3°. Del 50% de los recursos que le correspondan a la autoridad municipal, distrital y/o metropolitana, se destinará el 10% para financiar el programa de bienestar contenido en la presente ley.

Artículo 2°. *Importe en el costo de la tarjeta de operación.* A partir de la promulgación de la presente ley, se deberá incluir dentro del costo de la tarifa de expedición de la tarjeta de operación, exigida para prestar el servicio público de transporte individual de que trata el artículo 36 del Decreto 172 de 2001, compilado en el Decreto 1079 de 2015, un importe adicional del 15 % del valor del trámite.

Parágrafo. El valor adicional por concepto de la renovación de la tarjeta de operación se cobrará cada vez que haya necesidad de renovarla.

Artículo 3°. *Destinación.* El valor recaudado por los conceptos antes descritos, serán consignados en el Fondo de Fomento y Bienestar al Taxista, que para estos efectos se constituya, destinados a financiar el programa de bienestar contenido en esta ley, que busca amparar los beneficios para los conductores de servicio público de transporte individual, a través de los cuales se pretende mejorar su calidad de vida y elevar sus condiciones de bienestar.

La distribución de los recursos recaudados se hará de la siguiente manera:

- a) El veinte (20%) por ciento para financiar la subcuenta de auxilio funerario;
- b) El cincuenta (50%) por ciento para financiar la subcuenta de auxilio educativo al taxista y su núcleo familiar;
- c) El treinta (30%) por ciento del valor de ingresos para créditos de emprendimiento para los conductores o sus familiares en primer grado de consanguinidad.

Artículo 4°. *Recaudo de los recursos.* El recaudo de los recursos previstos para la sostenibilidad del programa de bienestar, será responsabilidad de la autoridad municipal, distrital y/o metropolitana quien, con respecto al recurso derivado de la expedición y renovación de la tarjeta de operación, velará por que la empresa cancele el valor correspondiente al momento de tramitar la tarjeta de operación.

Artículo 5°. *Consignación de los recursos.* Los recursos recaudados deberán ser consignados en el fondo que para estos efectos se constituya por cada autoridad municipal, distrital y/o metropolitana, el cual contará con una cuenta especial que será administrada por la autoridad de transporte en forma conjunta con las empresas responsables del servicio, y donde participará siempre un delegado de los propietarios y uno de los conductores.

Parágrafo. La Cuenta Especial de Fomento y Bienestar al Taxista contará con una subcuenta para cada empresa de transporte habilitada, en la que se deberán consignar los recursos recaudados.

Artículo 6°. *Administración de los recursos recaudados por la expedición y renovación de las tarjetas de operación.* El Fondo de Fomento y Bienestar al Taxista funcionará como un encargo fiduciario, con una cuenta especial sin personería jurídica y con destinación específica, creada y administrada por la autoridad de transporte competente.

Para la dirección y administración de esta cuenta especial, la autoridad competente deberá:

- a) Conformar un comité con cada empresa debidamente habilitada en la que participará un delegado de los propietarios y uno de los conductores para adoptar las políticas de ejecución de los recursos del fondo;
- b) Desarrollar las operaciones administrativas, financieras y contables de la cuenta especial,

de acuerdo con las normas reguladoras vigentes;

- c) Velar por que ingresen efectivamente a la cuenta especial los recursos provenientes de las fuentes previstas;
- d) Distribuir los recursos de la cuenta especial de acuerdo con lo dispuesto en la presente ley y la reglamentación que se expida por la autoridad de transporte responsable;
- e) Elaborar un informe anual de ingresos y gastos con los indicadores de gestión de los recursos de la cuenta;
- f) Rendir los informes anuales que requieran los organismos de control, las Comisiones Sextas de Senado de la República y Cámara de Representantes y demás autoridades del Estado;
- g) Las demás relacionadas con la administración de la cuenta especial.

Artículo 7°. *Término de reglamentación.* Las autoridades de transporte contarán con un término de seis meses contados a partir de la vigencia de la presente ley para reglamentar los mecanismos que les permitan a los conductores acceder a los beneficios a los que se refiere la presente ley.

Artículo 8°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su promulgación y modifica o deroga las normas que le sean contrarias.

causando sensación en la ciudad, emoción que provocó que en los cuatro meses siguientes, los 100 vehículos restantes tuvieran una buen acogida por los ciudadanos y comenzara a dar frutos el negocio de movilidad (Mejía, F. La historia del taxi en el mundo y en Colombia, 2013 en Martínez Garzón, J. F. & Bacca Benítez, J. M. (s.f.), 4).

Los taxistas han sido un actor social importante en cuanto a dinámica de transporte público individual se refiere.

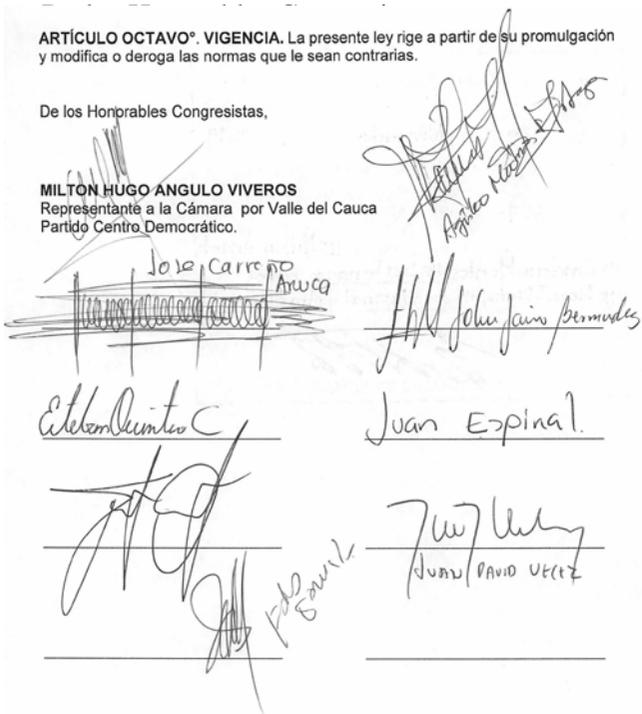
La inestabilidad laboral de los conductores de taxi en Colombia, tiene por lo menos dos causas: en primer lugar, los altos índices de informalidad en este sector, pues hoy, la gran mayoría de conductores no es considerado como un empleado del propietario del taxi o de la empresa. Esto sugiere que el vínculo entre las empresas y los conductores es mínimo, pues estas delegan la responsabilidad de la selección del conductor al propietario, lo cual conlleva a un bajo control en la elección de los mismos y a los fenómenos de informalidad. Asimismo, los taxistas no están realizando su labor a través de contratos de trabajo, fenómeno que permite que ellos sean considerados como recursos prescindibles por parte de los propietarios y las empresas. En segundo lugar, se evidencia el incumplimiento del Decreto 1047 del 2014, el cual obliga a los propietarios de los vehículos a afiliar a sus conductores al Sistema Integral de Seguridad Social.

DECRETO 1047 DE 2014.

“por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones”.

Todas estas causas hacen que el escenario laboral, adicional a la aparición de plataformas tecnológicas como Uber dentro de las dinámicas de transporte público individual, se mantenga más complejas para los taxistas no propietarios.

El transporte público individual aglutina un conjunto de dificultades al no estar reglamentado todo aquel espectro que puede dinamizar la entrada de nuevos actores al mercado de transporte, es decir que el sector del gremio de taxistas se encuentra realmente en desventaja con respecto a las nuevas lógicas que las comunicaciones les brindan a los procesos de transporte, en otras palabras, el servicio prestado por los taxistas, se configura como un escenario vulnerable a la inserción de nuevos actores, en capacidad de instrumentalizar el mercado de transporte, tal y como lo es Uber, y por ellos deben brindárseles condiciones y posibilidades de mantener viable su existencia dentro del mercado de transporte público individual, esto es, generándoles algunos mecanismos de bienestar. Procurando mantener sus condiciones económicas y laborales, en aras de no verse en una posición más complicada.



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En Colombia la llegada del taxi es tardía con relación a Europa y Estados Unidos. La fecha en la que el primer vehículo llegó al país es incierta, pero lo que se presume es que en Colombia la primera flota oficial llegó en 1929 (*El Tiempo*, 2008). Después del año 1930, Antonio María Pradilla, fundador de Praco, empresa dedicada a la comercialización de vehículos, decidió crear una flota de carros para buscar alguna rentabilidad, en donde los 20 primeros fueron puestos en servicio

Con el fin de demandar reformas respectivas al bienestar de los taxistas, siendo este entendido ante todo como: la búsqueda de la calidad de vida en general de los mismos, exaltando así la labor del taxista, y dar un primer paso en el diseño, estructuración e implementación de incentivos de bienestar con el fin de garantizar un ambiente favorable en el desarrollo de las actividades laborales; se ha querido poner en consideración la creación de una cuenta especial a cargo del Ministerio del Transporte, con el fin de mitigar la falta de seguridad y garantías laborales, y también la estructura del sector que tiende a beneficiar a las empresas afiliadoras y a los propietarios.

Con el fin de comprender a cabalidad las problemáticas que afectan al sector de los taxis se hace necesario examinarlo a través de cifras y datos que permitan visualizar las necesidades y carencias presentes en la actualidad.

A nivel nacional, para el año 2019 el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) certifica la existencia de 217.197 taxis matriculados en Colombia; si la media de turnos en un taxi es de tres, día y noche, puedo suponer que existen 651.591 taxistas de profesión.

Según cifras entregadas por Hugo Ospina (líder Gremial Taxista) en la actualidad están rodando en la ciudad de Bogotá 52.480 taxis, mientras que el número de vehículos matriculados en la plataforma Uber X es de 53.000.

<https://www.dinero.com/empresas/articulo/analisis-sobre-el-sector-de-los-taxis-en-colombia/249983>.

Los taxistas, quienes en su mayoría cuales son hombres, reciben en promedio un ingreso mensual libre que oscila entre 1.230.000 y 1.800.000 pesos, con un variado nivel de educación (primaria, bachiller y educación superior) y pertenecen en su mayoría a los estratos socioeconómicos 2 y 3. (Rodríguez & Acevedo, 2012) afirma que quienes llevan un promedio de nueve años en la labor, consideran su actividad como permanente.

La realidad de los conductores de taxi en Colombia es precaria por cuenta de los intermediarios y de la competencia desleal que se ha agudizado en los últimos años, gracias a la entrada en operación de plataformas tecnológicas y, en el último año, por el servicio de transporte especial Uber que funcionan sin una regulación, debido a la inoperancia de las autoridades nacionales, como el Ministerio de Transporte y de las Telecomunicaciones, y a la incapacidad de las autoridades distritales para tomar acciones al respecto.

Mientras las empresas afiliadoras de taxis amarillos en la última década han amasado más de 800 mil millones de pesos, gracias a que se valorizó el cupo que pasó de 14 millones a 100 millones por taxi y a la falta de leyes claras; esta cifra contrasta con la calidad de vida de los conductores de taxis, que ha venido empeorando, así como el servicio.

Las condiciones bajo las cuales trabaja un taxista son indignas. El producido diario es de 180 mil

pesos, luego de 13 horas de trabajo y de recorrer en promedio 255 km (distancia entre Bogotá y Armenia) entre trancones y el estrés de una ciudad con problemas de movilidad; pero a su bolsillo solo llegan 51.000 pesos al final de la jornada.

A esto hay que sumarle que dichos ingresos han venido disminuyendo, desde que entró en operación el servicio de Uber y Uber X, que compite de manera desleal con los taxis amarillos debido a la falta de regulación, especialmente en las tarifas.

Las autoridades de tránsito, como en el caso de la Secretaría de Movilidad de Bogotá, que ha vaciado su responsabilidad, en otras autoridades de tránsito, asegura que la responsabilidad es del Ministerio de Transporte, entidad que lleva un año en mora y sin dar soluciones claras que protejan al taxista tradicional.

En este sentido, es urgente que las autoridades tomen decisiones de fondo y diseñen una nueva regulación para el servicio de taxis en la capital que proteja los derechos de los usuarios y conductores y no se privilegie más a grupos poderosos que han hecho del taxismo en el país un oligopolio.

“Según un estudio del Centro Nacional de Consultoría de 2016, en Bogotá, Medellín y Cali, por citar algunas ciudades, solo el 17% de los conductores son propietarios de sus taxis. Los dueños suelen ser los mismos propietarios de los cupos, es decir, el derecho a que un taxi opere, el cual está avaluado en \$100 millones, no les pertenece a quienes los conducen y que a diario desarrollan la actividad del Taxista.

Al no ser dueño del carro, el taxista debe pagar un producido –como un alquiler– diario, que está entre los \$60.000 y \$100.000 pesos colombianos. Adicionalmente, tiene que llenar el tanque de gasolina del vehículo “*Tanquear*”, en lo que puede gastar \$40.000 diarios, y dos o tres veces a la semana debe lavarlo, es decir, otros \$ 6.000 por un lavado exterior del vehículo o comúnmente denominado “*juagada*” cuyo propósito es la presentación del vehículo al usuario. Con lo que le queda mensualmente, entre descuento y descuento, también tiene que pagar su seguridad social y los demás cobros que le hace la empresa a la que está afiliado.

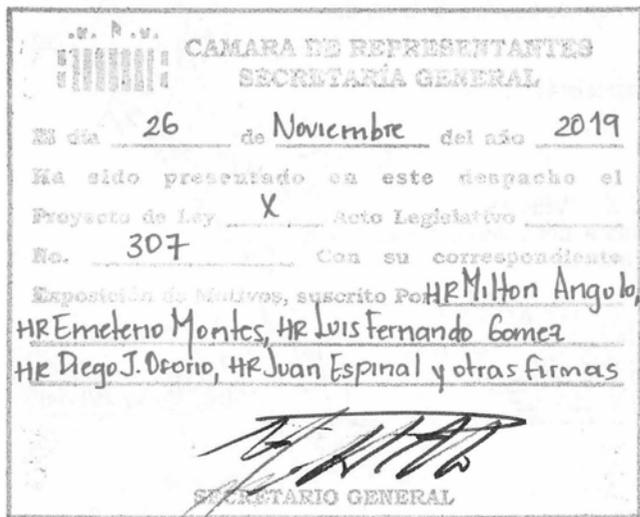
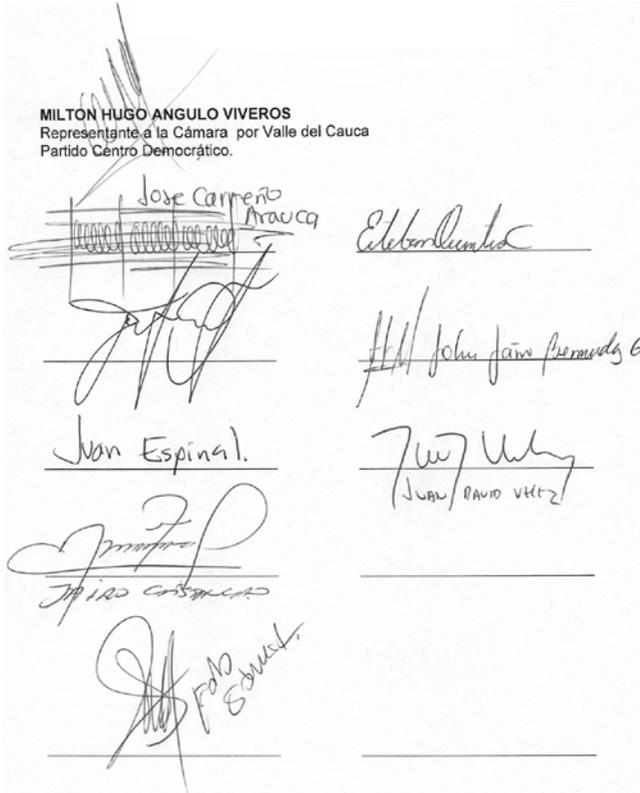
Mucho trabajo y pocas ganancias. Ese es el panorama en el que viven los taxistas en todo el país.” <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/los-males-de-los-taxistas-mas-alla-de-protestas-contra-articulo-622160>

Actualmente hay 480 mil vehículos registrados y 800 mil conductores de taxi, de los cuales 87,7% desarrollan su actividad de taxista, rodando por las calles en sus autos-alquilados- y sin estar afiliados o asumiendo el costo por seguridad social.

Finalmente, se reitera que con este proyecto de ley de ser realidad, se estaría afrontando una carga que amerita atención del Estado colombiano por una población que afectada como está en la competencia desleal de las plataformas que no han hecho otra cosa que profundizar la brecha social y el agotamiento de

una actividad que ennoblece la anacrónica actividad de los taxistas en Colombia.

De los Honorables Congressistas,



**PROYECTO DE LEY NÚMERO 308 DE 2019
CÁMARA**

por medio de la cual se modifica el artículo 8° de la Ley 982 de 2005 y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República,

En uso de sus atribuciones constitucionales y legales,

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 8° de la Ley 982 de 2005 quedará así:

Artículo 8°. Las entidades estatales del orden Nacional, Departamental, distrital y local deberán incorporar paulatinamente y a más

tardar hasta el 31 de julio de 2022, en sus diferentes dependencias el servicio de intérprete y guía intérprete para las personas sordas y sordociegas que lo requieran de manera directa o mediante convenios con organismos que ofrezcan tal servicio.

De igual manera, lo harán las empresas prestadoras de servicios públicos, las Instituciones Prestadoras de Salud, las bibliotecas públicas, los centros de documentación e información y en general las instituciones gubernamentales y no gubernamentales que ofrezcan servicios al público, fijando en lugar visible la información correspondiente, con plena identificación del lugar o lugares en los que podrán ser atendidas las personas sordas y sordociegas.

Parágrafo. A la entrada en vigencia de la presente ley, el Gobierno nacional tendrá tres meses para reglamentar las etapas, condiciones y plazos de lo referido en el inciso primero de este artículo, teniendo en cuenta los límites y alcances del marco fiscal de mediano plazo de cada entidad estatal en el nivel nacional, departamental y local.

Artículo 2°. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Presentado por,



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. MARCO LEGISLATIVO

I.II. Legislación internacional

En la Convención Internacional sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CRPD), que fue promulgada el 13 de diciembre de 2006, los Estados Partes tiene la obligación de promover, proteger y garantizar los derechos humanos, las libertades fundamentales y la dignidad de las personas con discapacidad, y que fue adoptada por Colombia en la Ley 1346 de 2000, “por medio de la cual se aprueba la “Convención sobre los Derechos de las personas con Discapacidad”, adoptada por la Asamblea General de la Naciones Unidas el 13 de diciembre de 2006.

I.II. Marco constitucional

El Artículo 13 de la Constitución Política establece que “el Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

El Artículo 47 dispone que “el Estado adelantará una política de previsión, rehabilitación e integración social para los disminuidos físicos,

sensoriales y psíquicos, a quienes se prestará la atención especializada que requieran”.

Y el Artículo 54 señala finalmente que “el Estado debe propiciar la ubicación laboral de las personas en edad de trabajar y garantizar a los minusválidos el derecho a un trabajo acorde con sus condiciones de salud”.

I.III. Legislación nacional

La Ley 982 de 2005 establecen normas tendientes a la equiparación de oportunidades para las personas sordas y sordociegas, estableciendo en el Artículo 2° que “la Lengua de Señas en Colombia que necesariamente la utilizan quienes no pueden desarrollar lenguaje oral, se entiende y se acepta como idioma necesario de comunicación de las personas con pérdidas profundas de audición y, las sordociegas, que no pueden consiguientemente por la gravedad de la lesión desarrollar lenguaje oral, necesarios para el desarrollo del pensamiento y de la inteligencia de la persona, por lo que debe ser reconocida por el Estado y fortalecida por la lectura y la escritura del castellano, convirtiéndolos propositivamente en bilingües”.

En el Artículo 3° se señala que “el Estado apoyará las actividades de investigación, enseñanza y difusión de la Lengua de Señas en Colombia al igual que otras formas de comunicación de la población sorda y sordociega, para tal efecto promoverá la creación de escuelas de formación de intérpretes para sordos y sordociegos y la incorporación de la enseñanza de la Lengua de Señas en Colombia en los programas de formación docente especializada en sordos y sordociegos”.

El Artículo 4° establece que “el Estado organizará a través de entidades oficiales y a través de convenios con asociaciones de intérpretes y asociaciones de sordos la presencia de intérpretes y guías intérpretes, para el acceso a los servicios mencionados.

El Artículo 5° faculta a “desempeñarse como intérpretes oficiales de la Lengua de Señas Colombiana aquellas personas nacionales o extranjeras domiciliadas en Colombia que reciban dicho reconocimiento por parte del Ministerio de Educación Nacional previo el cumplimiento de requisitos académicos, de idoneidad y de solvencia lingüística”.

El Artículo 6° establece que “el intérprete oficial de la Lengua de Señas Colombiana tendrá como función principal traducir al idioma castellano o de este a la Lengua de Señas Colombiana, las comunicaciones que deben efectuar las personas sordas con personas oyentes, o la traducción a los sistemas especiales de comunicación utilizados por las personas sordociegas.

El Artículo 7° señala que “cuando se formulen requerimientos judiciales a personas sordas y sordociegas por parte de cualquier autoridad competente, los respectivos organismos del nivel nacional o territorial, facilitarán servicios de interpretación en Lengua de Señas Colombiana,

u otros sistemas de comunicación que podrán ser suministrados directamente, o mediante convenio con federaciones o asociaciones de sordos, sordociegos, intérpretes, guía intérprete u otros organismos privados competentes, reconocidos por el Instituto Nacional para Sordos (Insor)”.

El Artículo 8° dispone finalmente que “las entidades estatales de cualquier orden, incorporan paulatinamente dentro de los programas de atención al cliente, el servicio de intérprete y guía intérprete para las personas sordas y sordociegas que lo requieran de manera directa o mediante convenios con organismos que ofrezcan tal servicio.

De igual manera, lo harán las empresas prestadoras de servicios públicos, las Instituciones Prestadoras de Salud, las bibliotecas públicas, los centros de documentación e información y en general las instituciones gubernamentales y no gubernamentales que ofrezcan servicios al público, fijando en lugar visible la información correspondiente, con plena identificación del lugar o lugares en los que podrán ser atendidas las personas sordas y sordociegas”.

II. OBJETO DEL PROYECTO

Fijar un plazo máximo hasta el 31 de julio de 2022 para que las entidades estatales de cualquier orden incorporen en sus dependencias el servicio de intérprete y guía intérprete para las personas y sordociegas, como lo establece de manera general y sin ningún plazo la Ley 982 de 2005 o Ley de equiparación de oportunidades para las personas sordas y sordociegas, y que hasta el momento no se ha logrado implementar en ninguna parte del País.

III. MARCO CONTEXTUAL

III.I. El principio de validez y eficacia

Aunque el Artículo 8° de la Ley 982 de 2005 establece acertadamente que “las entidades estatales de cualquier orden, incorporan paulatinamente dentro de los programas de atención al cliente, el servicio de intérprete y guía intérprete para las personas sordas y sordociegas que lo requieran de manera directa o mediante convenios con organismos que ofrezcan tal servicio”, es evidente que esta disposición no ha sido aplicada en ninguna instancia estatal a nivel nacional, departamental y local, aun cuando tiene “Validez” por el “hecho de haber sido aprobadas en cuatro debates por el Congreso y haber recibido la sanción presidencial”, como lo señala la Sentencia C-873-03, que a su vez enfatiza que la “Eficacia” es “la aptitud que tiene dicha norma de generar consecuencias en derecho en tanto ordena, permite o prohíbe algo”, lo que sin duda no ha tenido la mencionada Ley 982, y que reabre la discusión de la “Eficacia” de la Ley en Colombia, pero que a la vez la Constitución y la ley le da la facultad al Congreso para modificar, adicionar o incluso derogar, cuando se considera que no se ajusta exactamente a los intereses de cada uno de los colombianos.

III.II. Antecedentes

La Educadora Especial del Insor Sandra Gómez, en su ensayo “Panorama del servicio de interpretación lengua de señas colombiana - Castellano”, explica

que “con el reconocimiento de la lengua de señas como lengua natural de la comunidad sorda surge el servicio de Interpretación, como respuesta a la demanda social de las personas sordas de romper las barreras comunicativas...”, en donde “el servicio de interpretación fue prestado de forma empírica por familiares, amigos, profesionales y maestros de sordos, quienes aprendían algunas señas a partir del contacto permanente e informal con las personas sordas”, mientras que esa interpretación se adelantaba “uno a uno en citas médicas, reuniones familiares, entrevistas, llamadas telefónicas, entre otros”.

III.III. Cifras y gráficas

En los noventa, continúa Gómez, se inician “las primeras experiencias educativas de integración con intérprete, y a partir de ese momento se produce un incremento súbito en la demanda del servicio de interpretación en todo el país”, que de acuerdo con las cifras del Insor para el período 1997-2011, “en 1997 eran atendidos 23 sordos en el nivel de secundaria y media en instituciones para oyentes, y en 7 años esta cifra se elevó a 783 estudiantes, entre jóvenes y adultos, quienes eran atendidos en 25 instituciones de 13 departamentos del país; para ese momento, se registró un promedio de 72 personas que prestaban el servicio de interpretación”.

III.IV. La posición del Insor

En respuesta a un temario que el autor de este proyecto de ley remitió a la Directora del Instituto Nacional para Sordos (Insor), Natalia Martínez Pardo, considera entonces que esta iniciativa legislativa es favorable a “la inclusión, accesibilidad y garantía de derechos de la población sorda”, fijando una serie de recomendaciones que podrían ser la base para la posterior reglamentación de esta adición a la Ley 982, como son:

“1. Los incentivos en la formación de intérpretes, con el fin de poder abastecer la demanda de los mismos por parte de las instituciones gubernamentales y no gubernamentales, sobre todo en regiones remotas del país.

2. Ampliación de la capacidad de atención del Centro de Relevo y el SIEL de Min Tic, con el fin de poder atender un mayor número de requerimientos de interpretación en zonas del país.

3. Diseño de modelos de servicio de interpretación costo eficientes en las entidades gubernamentales y no gubernamentales que viabilicen financieramente la contratación de intérpretes”.

III.V. La posición de Minsalud

Y en respuesta a un temario que el autor de esta iniciativa remitió al Ministro de Salud Juan Pablo Uribe Restrepo, considera que en cuanto a este proyecto que “el requerimiento de que las entidades del orden nacional, departamental y local incorporen el servicio de intérprete para personas sordas y sordociegas, es necesario e importante; así, cada entidad está en la obligación de garantizar en forma expresa el servicio de guía intérprete e intérprete

de forma permanente para la población sorda, sordociega, hipoacúsica o si lo puede garantizar para otros medios”.

Aún así el Ministro Uribe Restrepo advierte que “ello no implica que la respectiva entidad, deba contar con el servicio de un profesional intérprete o guía intérprete de **planta permanente**”, y agrega más adelante que “si la entidad no puede tener un profesional intérprete o guía intérprete de “planta” y permanente debido a la carga desproporcional que ello pueda implicar, **en todo caso deberá contar con este servicio en el momento que lo requiera**”.

IV. ARTICULADO DEL PROYECTO

IV.I. Cuadro comparativo

Ley 982 de 2005	PROYECTO DE LEY
<p>Artículo 8°. Las entidades estatales de cualquier orden, incorporan paulatinamente dentro de los programas de atención al cliente, el servicio de intérprete y guía intérprete para las personas sordas y sordociegas que lo requieran de manera directa o mediante convenios con organismos que ofrezcan tal servicio.</p> <p>De igual manera, lo harán las empresas prestadoras de servicios públicos, las Instituciones Prestadoras de Salud, las bibliotecas públicas, los centros de documentación e información y en general las instituciones gubernamentales y no gubernamentales que ofrezcan servicios al público, fijando en lugar visible la información correspondiente, con plena identificación del lugar o lugares en los que podrán ser atendidas las personas sordas y sordociegas.</p>	<p>Artículo 8°. Las entidades estatales del orden <u>nacional, departamental, distrital y local deberán incorporar paulatinamente y a más tardar hasta el 31 de julio de 2022, en sus diferentes dependencias</u> el servicio de intérprete y guía intérprete para las personas sordas y sordociegas que lo requieran de manera directa o mediante convenios con organismos que ofrezcan tal servicio</p> <p>...</p> <p><u>Parágrafo. A menos de tres meses de entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional reglamentará las etapas y plazos de lo referido en el inciso primero de este artículo, teniendo en cuenta los límites y alcances del marco fiscal de mediano plazo de cada entidad estatal en el nivel nacional, departamental y local.</u></p>

IV.I. Análisis del articulado

El Artículo 1° de este proyecto de ley no solo adiciona sino modifica en el sentido amplio de la palabra el artículo 8° de la Ley 982 de 2005, en el entendido de que precisa que el servicio de intérprete y guía intérprete para las personas sordas y sordociegas será para las entidades estatales del orden **nacional, departamental, distrital y local**, mientras que en el actual artículo de la ley solo se refiere a las “entidades de cualquier orden”.

Así mismo, este inciso del artículo 1° elimina la expresión **“dentro de los programas de atención al cliente”**, con el fin de que el mencionado servicio no se limite específicamente a esta dependencia, sino que quede abierta la posibilidad de que este servicio se preste en cualquier dependencia de una entidad estatal.

En este primer inciso también se incluye el término **“deberán incorporar paulatinamente y a más tardar hasta el 31 de julio de 2022, en sus diferentes dependencias”**, que busca sentar un plazo máximo en el tiempo para que finalmente se implemente este servicio en las entidades estatales del país, haciendo más eficaz esta medida que fue establecida en el Artículo 8° de la Ley 982 de 2005, pero que al no tener unas condiciones y plazos se ha quedado en el limbo y sin ningún tipo de implementación.

V. IMPACTO FISCAL

V.I. Marco constitucional, legal y jurisprudencial

Una de las discusiones que se ha suscitado desde la promulgación de la Constitución de 1991, ha sido los alcances del Congreso de la República para fijar un gasto público en un proyecto de ley que no sea iniciativa del Gobierno nacional, a lo que se responde que el Ejecutivo es el ordenador del gasto y por lo tanto se reserva el derecho de presentar iniciativas legislativas que contengan aspectos de carácter fiscal, como es el caso del Plan Nacional de Desarrollo, el presupuesto nacional, la autorización para adquirir empréstitos y el monopolio rentístico de los juegos de suerte y azar.

Sin embargo, el Congreso de la República si puede expedir leyes que autoricen una partida presupuestal para determinado gasto o inversión, con la condición de que se ajuste a los lineamientos del marco fiscal de mediano plazo, sin perder el Ejecutivo la potestad de decidir finalmente si se invierte o no en esa obra.

Lo anterior está sustentado claramente en la Sentencia de la Corte Constitucional C-782-01, al explicar que **“el Congreso puede aprobar leyes que comporten gasto público. Sin embargo, corresponde al Gobierno decidir si incluye o no en el respectivo proyecto de presupuesto esos gastos, por lo cual no puede el Congreso, al decretar un gasto, “ordenar traslados presupuestales para arbitrar los respectivos recursos”. Por ende, el escrutinio judicial para determinar si en este aspecto una ley es o no constitucional consiste en analizar si la respectiva norma consagra “un mandato imperativo dirigido al ejecutivo”, caso en el cual es inexecutable, “o si, por el contrario, se trata de una ley que se contrae a decretar un gasto público y, por lo tanto, a constituir un título jurídico suficiente para la eventual inclusión de la partida correspondiente, en la ley de presupuesto”, evento en el cual es perfectamente legítima”**.

Así mismo, la **Sentencia C-197-01** deja en claro que “respecto de leyes o proyectos de leyes que se refieren a la asignación de partidas del presupuesto nacional para el cubrimiento de determinados gastos, **la Corte ha sostenido reiteradamente una posición según la cual tales disposiciones del legislador que ordenan gastos, expedidas con el cumplimiento de las formalidades constitucionales, no pueden tener mayor eficacia que la de constituir títulos jurídicos suficientes**, en los términos de los artículos 345 y 346 de la Carta, para la posterior inclusión del gasto

en la ley de presupuesto, pero que ellas en sí mismas no pueden constituir órdenes para llevar a cabo tal inclusión, sino autorizaciones para ello”.

V.II. Impacto fiscal del proyecto de ley

En ese orden de ideas, el Artículo 1° del proyecto de ley adiciona además un **parágrafo** al Artículo 8° de la Ley 982 de 2005:

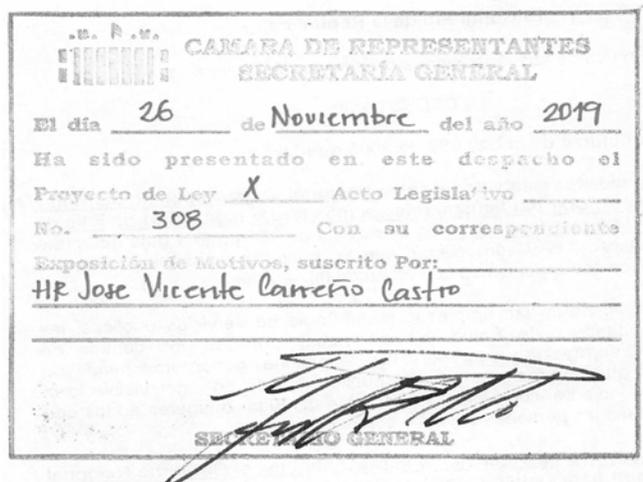
Parágrafo. A menos de tres meses de entrada en vigencia de la presente ley, el Gobierno nacional, reglamentará las etapas, condiciones y plazos de lo referido en el inciso primero de este artículo, teniendo en cuenta los límites y alcances del marco fiscal de mediano plazo de cada entidad estatal en el nivel nacional, departamental y local”.

El parágrafo tiene dos componentes que hacen acorde la iniciativa legislativa a la Constitución y la ley:

Primero, autoriza al Gobierno nacional a establecer **las etapas, condiciones y plazos**, lo que significa que tiene la potestad de **“adaptar”** esta disposición legal a las condiciones específicas y diferenciales de cada caso, incluso con la posibilidad de que uno o varios intérpretes, por ejemplo, puedan prestar un servicio de intérpretes para una o varias entidades, de acuerdo con las necesidades o requerimientos de cada una de estas.

Segundo, el otro es el componente que fiscalmente hace totalmente viable el proyecto de ley, al aclarar que **esa reglamentación del Gobierno nacional está sujeta a los alcances y límites del marco fiscal de mediano plazo**, entendido también en el nivel departamental, distrital y municipal, lo que en otras palabras significa que el Congreso autoriza pero no ordena un gasto fiscal que en últimas es potestad del Ejecutivo.

En conclusión, el proyecto de ley tiene como elemento central **ajustar y precisar el sentido del Artículos 8° de la Ley 982 de 2005, en donde se pone un término en el tiempo para que se materialice a nivel estatal el servicio de intérprete para personas sordas y sordociegas, pero siempre bajo una etapas, condiciones y plazos y de acuerdo con el marco fiscal de mediano plazo**, pero a la vez quitando la ambigüedad y generalidad de actual artículo 8° de la mencionada ley, que aun con quince años de sancionada, no ha sido eficaz en su respectiva implementación.



INFORMES DE SUBCOMISIÓN

INFORME DE SUBCOMISIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 165 DE 2018 CÁMARA

por medio de la cual se crean medidas para la protección y seguridad de los biciusuarios en el país y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 26 de noviembre de 2019

Doctor,

CARLOS CUENCA CHAUX

Presidente

Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia: Informe de Subcomisión al Proyecto de ley número 165 de 2018 Cámara, por medio de la cual se crean medidas para la protección y seguridad de los biciusuarios en el país y se dictan otras disposiciones.

Respetado Presidente:

En cumplimiento del honroso encargo realizado por la Mesa Directiva, nos permitimos rendir Informe de Subcomisión a la Plenaria de la honorable Cámara de Representantes, respecto al articulado para segundo debate al **Proyecto de ley número 165 de 2018 Cámara, por medio de la cual se crean medidas para la protección y seguridad de los biciusuarios en el país y se dictan otras disposiciones.**

INTEGRANTES

Honorable Representante Luis Fernando Gómez Betancurt - Coordinador Ponente

Honorable Representante Martha Patricia Villalba Hodwalker - Ponente

Honorable Representante Esteban Quintero Cardona - Ponente

Honorable Representante Juan Carlos Lozada Vargas

Honorable Representante Irma Luz Herrera Rodríguez

Honorable Representante Carlos Adolfo Ardila Espinosa

Honorable Representante Ciro Fernández Núñez

Honorable Representante Juan Diego Echavarría Sánchez

Honorable Representante Félix Alejandro Chica Correal

Honorable Representante Óscar Tulio Lizcano

Honorable Representante Jairo Reinaldo Cala Suárez

Honorable Representante Édgar Alfonso Gómez Román

Con el propósito de exponer los ajustes realizados al **Proyecto de ley número 165 de 2018 Cámara**, se describen los cambios realizados al texto propuesto por los Representantes comisionados. Así mismo, se relaciona un cuadro comparativo en el que se evidencian las proposiciones radicadas al texto del informe de ponencia para segundo debate y las modificaciones realizadas al texto que se presentó a consideración de la Plenaria de la Cámara de Representantes, el pasado 5 de noviembre de 2019.

MODIFICACIONES AL PROYECTO DE LEY

En la subcomisión celebrada el día 15 de noviembre de 2019, se acordó modificar los artículos 2°, 4°, 5° y 10 del informe de ponencia radicado para segundo debate; así mismo, eliminar los artículos 3°, 6° y 12 del mismo; los artículos referentes al objeto del proyecto de ley, a la creación del programa bici segura y rutas seguras no tienen modificación alguna.

Respecto del artículo 2°, se hace necesario incluir en el párrafo 1° la gratuidad a la obligación de registrar las bicicletas en el RUNB, puesto que, al establecerlo vía tarifa se está obstaculizando el uso masivo de un medio de transporte tan importante como lo es la bicicleta. El fin supremo de esta iniciativa legislativa es lograr mitigar la inseguridad actual que afrontan los biciusuarios, así como incentivar el uso de la bicicleta a aquellas personas que se abstienen por la carencia de medidas de seguridad que éstos bienes tienen. De igual forma, se modifica del párrafo cuarto del artículo 2° la expresión “*Reglamentación por parte de la Policía Nacional*”, pues no es competencia de esta institución reglamentar, ya que la potestad reglamentaria la debe ejercer el Gobierno nacional a nombre del presidente de la república según dispone el artículo 189 de la Constitución Política.

En cuanto al artículo 3° referente al funcionamiento y sostenibilidad del Registro Único Nacional de Bicicletas (RUNB), para ponencia de segundo debate se tenía previsto que este deberá estar garantizado únicamente con el cobro de tarifas para el ingreso de datos, sin embargo, se elimina teniendo en cuenta lo acordado en la Subcomisión debido a que no es viable establecer una tarifa para el funcionamiento del Registro Único Nacional de Bicicletas, puesto que obstaculiza el uso masivo de las bicicletas, y, lo que busca esencialmente el proyecto de ley es la obligación de registrar las bicicletas.

El artículo 4° del informe de ponencia radicado, se modifica el momento a partir del cual es obligatorio registrar la bicicleta y partes, en el sentido de que este registro deberá hacerse a partir del momento de la operación del registro, lo anterior, teniendo en cuenta que, la implementación del “Registro Bici Bogotá” tomó un tiempo estimado de un año mientras se ponía en funcionamiento la plataforma para su operabilidad.

Respecto del artículo 5° el cual expresa el alcance del registro y marcación, se eliminan los literales a), b, c) d), y e) propuesto en la ponencia para segundo debate y se modifica la redacción en el entendido de que la Policía Nacional podrá verificar la identidad de quien ha sido reportado en el RUNB como el propietario de la bicicleta para así, en dado caso, lograr identificar las bicicletas que hayan sido recuperadas por las autoridades para que sean devueltas a sus propietarios. Así mismo, se adiciona un párrafo en el cual, una vez se compruebe la existencia de un reporte de hurto en el RUNB, la policía Nacional deberá incautar el bien como medida administrativa.

Respecto del artículo 10 del informe de ponencia el cual establece los “seguros todo riesgo” se hace claridad que la adquisición de éstos no será obligatoria para los biciusuarios.

Se elimina el artículo 12 del informe de ponencia presentado respecto del cual se expresaba regular otros medios alternativos a la bicicleta tales como patinetas, esta eliminación se da por carecer de unidad de materia legislativa en el sentido de que, por mandato constitucional “Todo proyecto de ley debe referirse a una misma materia”¹ de igual forma, puede ser objeto de vicio de constitucionalidad.

RESUMEN DE LAS PROPOSICIONES RADICADAS

Artículo	Presentada por	Propuesta
Artículo 2° del informe de ponencia radicado.	Honorable Representante José Daniel López .	Propone la eliminación de la expresión “y de partes” en todo el artículo 2°. La Subcomisión no acoge la proposición.
	Honorables Representantes Martha Villalba Hodwalker, Esteban Quintero.	Proponen que, en el párrafo cuarto del artículo 2° la operación del Registro Único de Bicicletas quede a cargo del Sistema Integrado de Multas por Infracciones de Tránsito (SIMIT). La Subcomisión no acoge la proposición.
Artículo 3° del informe de ponencia radicado.	Honorable Representante Irma Luz Herrera.	Propone la eliminación del artículo 3° del informe de ponencia por cuanto este establece que, la sostenibilidad del RUNB se hará mediante el cobro de tarifas. La Subcomisión acoge la proposición.
Artículo 9° del informe de ponencia radicado.	Honorable Representante Mauricio Toro Orjuela.	Se propone un nuevo párrafo, el cual dispone que “el portal de denuncias y la aplicación de la APP la Policía Nacional y la Fiscalía tendrán 1 año para su implementación” La Subcomisión no acoge la proposición.
Artículo 10 del informe de ponencia radicado.	Honorable Representante Neyla Ruiz Correa.	Propone la eliminación de la denominación “y propiciará”. La Subcomisión acoge la proposición. También propone que, los seguros todos riesgos para las bicicletas sean “voluntarios” La Subcomisión acoge la proposición.
Artículo 11 del informe de ponencia radicado.	Honorables Representantes Luis Fernando Gómez, Martha Villalba Hodwalker y Esteban Quintero.	Proponen que, la reglamentación del régimen sancionatorio estará a cargo del Gobierno nacional. La Subcomisión acoge la proposición.
Artículo 12 del informe de ponencia radicado.	Honorable Representante Neyla Ruiz Correa.	Propone la eliminación de “y carros de golf”. La Subcomisión no acoge la proposición.

LAS MODIFICACIONES REALIZADAS POR LA SUBCOMISIÓN AL TEXTO PROPUESTO SON LAS SIGUIENTES:

Articulado discutido	Modificaciones realizadas al articulado	Justificación
Artículo 2° Registro Único Nacional de Bicicletas (RUNB). Créese el Registro Único Nacional de Bicicletas, por medio del cual se recopilará la información relacionada con la identificación de las bicicletas y de partes, su procedencia y el propietario de las mismas.	Artículo 2° Registro Único Nacional de Bicicletas (RUNB). Créese el Registro Único Nacional de Bicicletas, por medio del cual se recopilará la información relacionada con la identificación de las bicicletas y de partes, su procedencia y el propietario de las mismas.	

¹ Artículo 158 Constitución Política.

Articulado discutido	Modificaciones realizadas al articulado	Justificación
<p>Parágrafo primero. Las bicicletas y partes que se encuentren disponibles para ser comercializadas, bien sea de manera física o virtual a través de plataformas de comercio electrónico, así como las bicicletas que circulen por el territorio nacional, deberán ser registradas por sus propietarios en el RUNB, el cual generará el sistema de identificación correspondiente.</p> <p>Parágrafo segundo. Cuando la comercialización se realice a través de plataformas de comercio electrónico, estas estarán obligadas a llevar a cabo la validación de los datos suministrados por los usuarios, así como la identificación, registro y procedencia de las bicicletas y partes. Para estos efectos podrán consultar el RUNB. Cuando se evidencien irregularidades o inconsistencias en los datos suministrados, los responsables de las plataformas deberán inhabilitar la cuenta del usuario e informar de tal situación a las autoridades competentes, so pena de ser sancionadas conforme a la normatividad vigente.</p> <p>Parágrafo tercero. Cuando el usuario de la bicicleta fuese un menor de edad, la información que se incluya en el Registro Único Nacional de Bicicletas, será la de su representante legal.</p> <p>Parágrafo cuarto. El Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y la Policía Nacional, reglamentarán en el término de treinta (30) días la operación del Registro Único Nacional de Bicicletas, y el procedimiento para la identificación y marcación de las bicicletas y de partes.</p>	<p>Parágrafo primero. Las bicicletas y partes que se encuentren disponibles para ser comercializadas, bien sea de manera física o virtual a través de plataformas de comercio electrónico, así como las bicicletas que circulen por el territorio nacional, deberán ser registradas por sus propietarios en el RUNB, el cual generará el sistema de identificación correspondiente. <u>El registro será gratuito.</u></p> <p>Parágrafo segundo. Cuando la comercialización se realice a través de plataformas de comercio electrónico, estas estarán obligadas a llevar a cabo la validación de los datos suministrados por los usuarios, así como la identificación, registro y procedencia de las bicicletas y partes. Para estos efectos podrán consultar el RUNB. Cuando se evidencien irregularidades o inconsistencias en los datos suministrados, los responsables de las plataformas deberán inhabilitar la cuenta del usuario e informar de tal situación a las autoridades competentes, so pena de ser sancionadas conforme a la normatividad vigente.</p> <p>Parágrafo tercero. Cuando el usuario de la bicicleta fuese un menor de edad, la información que se incluya en el Registro Único Nacional de Bicicletas, será la de su representante legal</p> <p>Parágrafo cuarto. El Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, <u>implementarán en el término de seis (6) meses</u> la operación del Registro Único Nacional de Bicicletas, y el procedimiento para la identificación y marcación de las bicicletas y de partes.</p>	<p>Se hace necesario incluir en el parágrafo 1° la gratuidad a la obligación de registrar las bicicletas en el RUNB.</p> <p>Respecto del parágrafo cuarto, se modifica la expresión “Reglamentación por parte de la Policía Nacional” pues, no es competencia de esta institución reglamentar, ya que la potestad reglamentaria la debe ejercer el Gobierno nacional-Presidente de la República (artículo 189 Constitución Política).</p>
<p>Artículo 3°. Funcionamiento y sostenibilidad. A partir de la expedición de la presente ley, la Policía Nacional tendrá doce (12) meses para poner en funcionamiento directamente o a través de entidades competentes el RUNB. La sostenibilidad de su funcionamiento deberá estar garantizada únicamente con el cobro de tarifas para el ingreso de datos. Las tarifas aplicables, serán fijadas anualmente por el Ministerio de Transporte, teniendo como referente el sistema y método previstos por la Ley 1005 de 2006, o normas que la modifiquen, o adicionen.</p>	<p>Se elimina el artículo 3°</p>	<p>No es viable establecer por medio de la implementación de una tarifa el funcionamiento del Registro Único Nacional de Bicicletas, puesto que obstaculiza el uso masivo de las bicicletas, pues lo que busca esencialmente el proyecto de ley es la obligación de registrar las bicicletas.</p>
<p>Artículo 4°. Registro y marcación obligatoria de bicicletas y partes. Los comercializadores de bicicletas y partes que se clasifiquen como nuevas, así como los propietarios de las que se encuentren en circulación, a partir del</p>	<p>Artículo 3° Registro y marcación obligatoria de bicicletas y partes. Los comercializadores de bicicletas y partes que se clasifiquen como nuevas, así como los propietarios de las que se encuentren en circulación, tendrán la</p>	<p>Se modifica el momento a partir del cual es obligatorio registrar la bicicleta y partes, en el sentido que éste registro deberá hacerse a partir del momento de</p>

Articulado discutido	Modificaciones realizadas al articulado	Justificación
<p>séptimo mes de la entrada en vigencia de la presente ley, tendrán la obligación de registrar las mismas en el RUNB, el cual generará el sistema de identificación para la respectiva marcación.</p> <p>Parágrafo primero. El Gobierno nacional hará campañas de sensibilización e instrucción-dirigidas a los comercializadores y biciusuarios, para que efectúen el registro y marcación de las bicicletas y partes, según sea el caso.</p> <p>Parágrafo segundo. En los eventos de cambio de características de la bicicleta o transferencia del dominio de esta o de partes, se deberá registrar y actualizar tal información en el RUNB.</p>	<p>obligación de registrar las mismas en el RUNB a partir del momento de la operación del registro, el cual generará el sistema de identificación para la respectiva marcación.</p> <p>Parágrafo primero. El Gobierno nacional hará campañas de sensibilización e instrucción-dirigidas a los comercializadores y biciusuarios, para que efectúen el registro y marcación de las bicicletas y partes, según sea el caso.</p> <p>Parágrafo segundo. En los eventos de cambio de características de la bicicleta o transferencia del dominio de esta o de partes, se deberá registrar y actualizar tal información en el RUNB. <u>En todo caso, lo relativo a la transferencia del dominio se sujetará a lo dispuesto en el Código Civil respecto de los bienes muebles.</u></p>	<p>la operación del registro, lo anterior, teniendo en cuenta que, la implementación del “Registro Bici Bogotá” tomó un tiempo estimado de un año mientras se ponía en funcionamiento la plataforma para su operabilidad.</p>
<p>Artículo 5°. Alcance del registro y marcación. El RUNB funcionará a nivel nacional y permitirá:</p> <p>a) Establecer la identidad de quien porta o se moviliza en la bicicleta; b) Verificar la titularidad del derecho de dominio del medio de transporte o de las partes; c) Constatar las características y sistemas de identificación de la bicicleta o de las partes; d) Verificar la legalidad de su procedencia; e) Registrar y validar la tradición de dominio; f) Identificar las bicicletas o partes que han sido recuperadas por las autoridades para ser devueltas a sus propietarios.</p> <p>Lo anterior como herramienta para contrarrestar el hurto de bicicletas y partes, combatir la comercialización ilegal de las mismas, junto con los delitos conexos a dichas conductas.</p>	<p>Artículo 4°. Alcance del registro y marcación. El RUNB funcionará a nivel nacional y permitirá:</p> <p>a) Constatar la identidad de quien ha sido reportado como propietario. b) Suministrar la información a las autoridades competentes acerca de los reportes por hurto que hayan sido generados. c) Identificar las bicicletas o partes que han sido recuperadas por las autoridades para ser devueltas a sus propietarios.</p> <p>Lo anterior como herramienta para contrarrestar el hurto de bicicletas y partes, combatir la comercialización ilegal de las mismas, junto con los delitos conexos a dichas conductas.</p> <p>Parágrafo primero. <u>Si realizado el procedimiento de verificación del RUNB se comprueba que existe un reporte por hurto, la Policía Nacional procederá a la incautación de dichos bienes informando al ciudadano que así lo reportó. Se adelantarán las actuaciones administrativas para realizar la entrega, con plena observancia del debido proceso de los interesados.</u></p>	<p>Se elimina el literal a), b, c) d), y e) propuesto en la ponencia para segundo debate.</p> <p>Se adiciona un parágrafo en el cual, una vez se compruebe el reporte por hurto en el registro, se generará como medida administrativa la incautación de las bicicletas.</p>
<p>Artículo 6° (Nuevo) Incumplimiento. El incumplimiento a las disposiciones relativas al registro y marcación de bicicletas y de partes, generará la incautación de dichos bienes por la Policía Nacional hasta tanto se demuestre su procedencia legal.</p>	<p>Se elimina y traslada como parágrafo primero del artículo 5° haciendo la aclaración que, la incautación de los bienes se tendrá en cuenta como medida administrativa.</p>	

Articulado discutido	Modificaciones realizadas al articulado	Justificación
<p>Artículo 9°. Denuncia virtual de hurto de bicicletas. La Policía Nacional en coordinación con la Fiscalía General de la Nación creará y/o adaptará el portal de denuncias y la aplicación (APP), para facilitar, priorizar y agilizar la recepción de denuncias sobre hurto de bicicletas.</p>	<p>Artículo 7° Denuncia virtual de hurto de bicicletas. La Policía Nacional en coordinación con la Fiscalía General de la Nación creará y/o adaptará el portal de denuncias y la aplicación (APP), para facilitar, priorizar y agilizar la recepción de denuncias sobre hurto de bicicletas. Parágrafo. Para la implementación de este artículo, la Policía Nacional y la Fiscalía General de la Nación tendrán un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.</p>	<p>Se adiciona un parágrafo, según proposición radicada el 29 de octubre de 2019.</p>
<p>Artículo 10. Seguros todo riesgo. El Gobierno nacional promoverá y propiciará la utilización de seguros completos llamados todo riesgo para las bicicletas. Para ello deberá coordinar con el gremio de empresas aseguradoras que las tarifas de dichas pólizas sean acordes al monto por el cual se asegura la bicicleta.</p>	<p>Artículo 8°. Seguros todo riesgo. El Gobierno nacional la utilización de seguros completos llamados todo riesgo para las bicicletas. Para ello deberá coordinar con el gremio de empresas aseguradoras que las tarifas de dichas pólizas sean acordes al monto por el cual se asegura la bicicleta. Parágrafo. No será obligatoria la adquisición de seguros todo riesgo para bicicletas.</p>	<p>De acuerdo a proposición radica en plenaria de cámara del día 5 de noviembre de 2019, se elimina la denominación “y propiciará”. Se adiciona al artículo 10 un parágrafo para aclarar que la adquisición de seguros todo riesgo para bicicletas que el Gobierno promoverá, no será obligatorio para el registro ni uso de las]bicicletas.</p>
<p>Artículo 12. Modos de transporte alternativo. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley, los vehículos de autopropulsión y propulsión asistida, tales como bicicleta con pedal asistido, triciclo y triciclo con pedal asistido, vehículos cuya velocidad máxima no supere los seis kilómetros por hora (6km/hr) cualquiera que sea su método de propulsión, vehículos auto equilibrados y carros de golf u otros medios que constituyan un modo de transporte alternativo, deberán ser incluidos como destinatarios de las disposiciones contenidas en esta norma y las reglamentaciones que se expidan.</p>	<p>Se elimina el artículo.</p>	<p>Se elimina el artículo por carecer de unidad de materia legislativa en el sentido que, por mandato constitucional (artículo 158) no es viable regular las nuevas alternativas de transporte diferentes a las bicicletas.</p>

Aprobar de acuerdo con las modificaciones propuestas por la subcomisión los artículos: 2°, 3°, 4°, 7°, 8° y 9° (ver cuadro anexo).

Poner en consideración la eliminación de los artículos: 3°, 6° y 12, de la ponencia radicada.

PROPOSICIÓN

Por las consideraciones anteriormente expuestas sometemos a consideración de esta plenaria el texto propuesto por la subcomisión al **Proyecto de ley número 165 de 2018 Cámara, por medio de la cual se crean medidas para la protección y seguridad de los biciusuarios en el país y se dictan otras disposiciones**

Cordialmente,

H.R. Luís Fernando Gómez Betancurt
H.R. Esteban Quintero Cardona
H.R. Irma Luz Herrera
H.R. Ciro Fernández
H.R. Félix Chica
H.R. Jalro Cala Suárez
H.R. Martha Patricia Villalba Hodwalker
H.R. Juan Carlos Lozada Vargas
H.R. Carlos Adolfo Ardila
H.R. Juan Diego Echavarría
H.R. Óscar Tulio Lizcano
H.R. Edgar Gómez

**TEXTO PROPUESTO POR LA
SUBCOMISIÓN AL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 165 DE 2018 CÁMARA**

por medio de la cual se crean medidas para la protección y seguridad de los biciusuarios en el país y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* Crear medidas para la protección y seguridad de los biciusuarios, que permitan el tránsito y uso seguro de la bicicleta en el territorio nacional, así como contrarrestar el hurto de bicicletas, la comercialización ilegal de estas y de partes.

Artículo 2°. *Registro Único Nacional de Bicicletas (RUNB).* Créese el Registro Único Nacional de Bicicletas, por medio del cual se recopilará la información relacionada con la identificación de las bicicletas y de partes, su procedencia y el propietario de las mismas.

Parágrafo primero. Las bicicletas y partes que se encuentren disponibles para ser comercializadas, bien sea de manera física o virtual a través de plataformas de comercio electrónico, así como las bicicletas que circulen por el territorio nacional, deberán ser registradas por sus propietarios en el RUNB, el cual generará el sistema de identificación correspondiente. El registro será gratuito.

Parágrafo segundo. Cuando la comercialización se realice a través de plataformas de comercio electrónico, estas estarán obligadas a llevar a cabo la validación de los datos suministrados por los usuarios, así como la identificación, registro y procedencia de las bicicletas y partes. Para estos efectos podrán consultar el RUNB con el objeto de facilitar la investigación y las labores de las autoridades competentes.

Cuando se evidencien irregularidades o inconsistencias en los datos suministrados, los responsables de las plataformas deberán inhabilitar la cuenta del usuario e informar de tal situación a las autoridades competentes, so pena de ser sancionadas conforme a la normatividad vigente.

Parágrafo tercero. Cuando el usuario de la bicicleta fuese un menor de edad, la información que se incluya en el Registro Único Nacional de Bicicletas, será la de su representante legal.

Parágrafo cuarto. El Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, implementarán en el término de seis (6) meses la operación del Registro Único Nacional de Bicicletas, y el procedimiento para la identificación y marcación de las bicicletas y de partes.

Artículo 3°. *Registro y marcación obligatoria de bicicletas y partes.* Los comercializadores de bicicletas y partes que se clasifiquen como nuevas, así como los propietarios de las que se encuentren en circulación, a partir del séptimo mes de la entrada en

vigencia de la presente ley, tendrán la obligación de registrar las mismas en el RUNB, el cual generará el sistema de identificación para la respectiva marcación.

Parágrafo primero. El Gobierno nacional hará campañas de sensibilización e instrucción dirigidas a los comercializadores y biciusuarios, para que efectúen el registro y marcación de las bicicletas y partes, según sea el caso.

Parágrafo segundo. En los eventos de cambio de características de la bicicleta o transferencia del dominio de esta o de partes, se deberá registrar y actualizar tal información en el RUNB. En todo caso, lo relativo a la transferencia del dominio se sujetará a lo dispuesto en el Código Civil respecto de los bienes muebles.

Artículo 4°. *Alcance del registro y marcación.* El RUNB funcionará a nivel nacional y permitirá:

- a) Constatar la identidad de quien ha sido reportado como propietario;
- b) Suministrar la información a las autoridades competentes acerca de los reportes por hurto que hayan sido generados;
- c) Identificar las bicicletas o partes que han sido recuperadas por las autoridades para ser devueltas a sus propietarios.

Lo anterior como herramienta para contrarrestar el hurto de bicicletas y partes, combatir la comercialización ilegal de las mismas, junto con los delitos conexos a dichas conductas.

Parágrafo primero. Si realizado el procedimiento de verificación del RUNB se comprueba que existe un reporte por hurto, la Policía Nacional procederá a la incautación de dichos bienes informando al ciudadano que así lo reportó.

Se adelantarán las actuaciones administrativas para realizar la entrega, con plena observancia del debido proceso de los interesados.

Artículo 5°. *Programa Bicisegura.* El Ministerio de Transporte con el apoyo de la Policía Nacional, la Fiscalía General de la Nación, y las entidades territoriales, crearán el programa “Bicisegura” que permitirá la identificación de las zonas inseguras y de mayor accidentalidad vial para biciusuarios en el país, y coordinará acciones para reducir la inseguridad y la ocurrencia de siniestros viales que involucren bicicletas.

Parágrafo. Las agrupaciones de biciusuarios harán parte del proceso de formulación e implementación del programa, realizando sus aportes al mismo desde su experiencia en las vías.

Artículo 6°. *Programa rutas seguras.* La Policía Nacional en coordinación con las entidades territoriales diseñará y creará rutas vigiladas por la Policía, por las cuales los biciusuarios puedan circular de manera segura. Se dará prioridad especial a estas rutas en las horas de mayor tránsito de biciusuarios y las que se encuentren cerca a los centros educativos.

Parágrafo. Como parte del programa de rutas seguras, la Policía Nacional podrá utilizar instrumentos tecnológicos para realizar la vigilancia de estas rutas en tiempo real.

Artículo 7°. *Denuncia virtual de hurto de bicicletas.* La Policía Nacional en coordinación con la Fiscalía General de la Nación creará y/o adaptará el portal de denuncias y la aplicación (APP), para facilitar, priorizar y agilizar la recepción de denuncias sobre hurto de bicicletas.

Parágrafo. Para la implementación de este artículo, la Policía Nacional y la Fiscalía General de la Nación tendrán un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 8°. *Seguros todo riesgo.* El Gobierno nacional promoverá la utilización de seguros completos llamados todo riesgo para las bicicletas. Para ello deberá coordinar con el gremio de empresas aseguradoras que las tarifas de dichas pólizas sean acordes al monto por el cual se asegura la bicicleta.

Parágrafo. No será obligatoria la adquisición de seguros todo riesgo para bicicletas.

Artículo 9°. *Sanciones.* Toda persona natural o jurídica que comercie con bicicletas hurtadas o partes de bicicletas hurtadas, o que incumpla con las disposiciones consignadas en la presente ley, podrá ser sancionado administrativamente, sin perjuicio de las investigaciones penales a que haya lugar.

Parágrafo. El Gobierno nacional reglamentará el régimen sancionatorio administrativo a que se refiere el presente artículo.

Artículo 10. *Vigencia y derogatorias.* Esta ley rige a partir de su sanción y publicación en el **Diario Oficial**.

Artículo 10° VIGENCIA Y DEROGATORIAS. Esta ley rige a partir de su sanción y publicación en el diario oficial.

H.R. Luís Fernando Gómez Betancurt

H.R. Martha Patricia Villalba Hodwalker

H.R. Esteban Quintero Cardona

H.R. Juan Carlos Lozada Vargas

H.R. Irma Luz Herrera

H.R. Carlos Adolfo Ardila

H.R. Ciro Fernández

H.R. Juan Diego Echavarría

H.R. Félix Chica

H.R. Óscar Tulio Lizcano

H.R. Jairo Cala Suárez

H.R. Edgar Gómez

INFORME DE SUBCOMISIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 068 DE 2018 CÁMARA

por medio de la cual se dictan disposiciones para fortalecer el funcionamiento de las personerías en Colombia.

Desempeño Fiscal Vigencia 2017 en Colombia

En relación a la evaluación de desempeño fiscal de los municipios en Colombia, realizada por el Departamento Nacional de Planeación y en aras de establecer parámetros objetivos que permitan tener claridad sobre la iniciativa legislativa según el indicador de autofinanciación de los gastos de funcionamiento, para la vigencia 2017 se evidencia:

De los 15 municipios que se clasifican en categoría tercera, los 15 cumplen los parámetros del valor máximo de los gastos de funcionamiento de los municipios, según lo establece la Ley 617 de 2000, esto representa que el 100% de los municipios se encuentra por debajo del 70%, siendo estos autosostenibles.

De los 27 municipios que se clasifican en categoría cuarta, los 27 cumplen los parámetros del valor máximo de los gastos de funcionamiento de los municipios según lo establece la Ley 617 de 2000, esto representa que el 100% de los municipios se encuentra por debajo del 80%, siendo estos autosostenibles.

De los 37 municipios que se clasifican en categoría quinta, los 37 cumplen los parámetros del valor máximo de los gastos de funcionamiento de los municipios según lo establece la Ley 617 de 2000, esto representa que el 100% de los municipios se encuentra por debajo del 80%, siendo estos autosostenibles.

De los 972 municipios que se clasifican en categoría sexta, 942 cumplen los parámetros del valor máximo de los gastos de funcionamiento de los municipios según lo establece la Ley 617 de 2000, esto representa que el 97% de los municipios se encuentra por debajo del 80%, siendo autosostenibles según el indicador Autofinanciación de los gastos de funcionamiento.

Para la vigencia 2018, según el informe de viabilidad fiscal municipal, 48 municipios de categoría sexta (equivale a un 5%) manejaron una autofinanciación del gasto de funcionamiento superior al 80%, de ellos, 40 municipios cumplen con los pagos correspondientes de la administración central, los pagos a los concejos y los pagos de las personerías municipales, evidenciando que un 83% de los municipios de categoría sexta con autofinanciación mayor al 80% manejan de manera eficiente las finanzas municipales.

Y los otros 8 municipios restantes, disponen de los recursos para realizar los pagos correspondientes, pero manejan de manera ineficiente los recursos municipales, es decir, un 17% de los municipios de categoría sexta con autofinanciación mayor al 80% en algunos de los tres conceptos de funcionamiento realizan pagos mayores al límite permitido por la Ley 617 de 2000.

Ejemplo a lo anterior, y tomando como referencia los 972 municipios de categoría sexta, el 64% de los municipios no apropian en su totalidad los 150 smml correspondientes para gastos de funcionamiento de las Personerías, dejando ver que los municipios no siempre apropian los topes máximos establecidos para el funcionamiento de las personerías.

Por el contrario, existen municipios de categoría sexta que aunque no tienen una buena eficiencia fiscal ni un buen manejo de sus finanzas públicas, sobrepasan estos topes establecidos por la ley, para la vigencia de 2018 según el informe de viabilidad fiscal municipal del Departamento Nacional de Planeación 54 municipios de categoría sexta habrían sobrepasado estos topes.

Sumado a lo anterior y debido a las preocupaciones de algunos de los congresistas en la plenaria de la Cámara de Representantes, se plantea que el aumento de los 50 salarios mínimos sea de manera gradual en cada vigencia fiscal, aumentando diez salarios mínimos legales cada año hasta completar los 50 salarios mínimos. Se aclara que estos son topes máximos lo que no significa que los municipios deban apropiar todos los recursos.

INFORME DE SUBCOMISIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 068 DE 2018 CÁMARA

por medio de la cual se dictan disposiciones para fortalecer el funcionamiento de las personerías en Colombia:

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene como propósito fortalecer la gestión, administrativa y financiera de las personerías municipales y distritales para el óptimo ejercicio sus funciones.

Artículo 2°. *Estructura interna de las Personerías.* Las personerías contarán con una planta de personal, conformada por al menos, un profesional universitario y un secretario, siempre que el presupuesto de la entidad permita la respectiva remuneración conforme a la Ley Laboral Vigente.

El concejo municipal determinará, a iniciativa del personero, previa presentación de estudios de pertinencia y factibilidad, la estructura administrativa, las dependencias y funciones, las escalas de remuneración de las diferentes categorías de empleos.

Artículo 3°. **Modifíquese el artículo 10 de la Ley 617 de 2000, el cual quedará de la siguiente forma:**

Artículo 10. Valor máximo de los gastos de los concejos, personerías, contralorías distritales y municipales.

Durante cada vigencia fiscal, los gastos de los concejos no podrán superar el valor correspondiente al total de los honorarios que se causen por el número de sesiones autorizado en el artículo 20 de esta ley, más el uno punto cinco por ciento (1.5%) de los ingresos corrientes de libre destinación.

Los gastos de personerías, contralorías distritales y municipales, donde las hubiere, no podrán superar los siguientes límites:

PERSONERÍAS

Aportes máximos en la vigencia Porcentaje de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación

CATEGORÍA

Especial 1.6%

Primera 1.7%

Segunda 2.2%

Aportes Máximos en la vigencia en Salarios Mínimos Legales Mensuales.

Tercera 400 SMML

Cuarta 330 SMML

Quinta 240 SMML

Sexta 200 SMML

CONTRALORÍAS

Límites a los gastos de las Contralorías municipales. Porcentaje de los Ingresos Corrientes de Libre Destinación

CATEGORÍA

Especial 2.8%

Primera 2.5%

Segunda (más de 100.000 habitantes) 2.8%

Parágrafo. Los concejos municipales ubicados en cualquier categoría en cuyo municipio los ingresos de libre destinación no superen los mil millones de pesos (\$1.000.000.000) anuales en la vigencia anterior podrán destinar como aportes adicionales a los honorarios de los concejales para su funcionamiento en la siguiente vigencia sesenta salarios mínimos legales.

Parágrafo segundo. El aumento en los topes máximos para el funcionamiento de las personerías, se hará de manera progresiva de la siguiente forma:

Diez (10) SMML en la primera vigencia fiscal, diez (10) SMML en la segunda vigencia fiscal, diez (10) SMML en la tercera vigencia fiscal, diez (10) SMML en la cuarta vigencia fiscal y diez (10) SMML en la quinta vigencia fiscal, hasta completar los 50 SMML.

Artículo 4°. Modifíquese el artículo 177 de la Ley 136 de 1994, el cual quedará de la siguiente forma:

Los salarios y prestaciones de los personeros, como empleados de los municipios, se pagarán con cargo al presupuesto del municipio. La asignación mensual de los personeros, será igual al cien por ciento (100%) del salario mensual aprobado por el Concejo para el alcalde y tendrán derecho a los mismos factores salariales que rigen para él mismo.

En ningún caso el valor de los salarios y de las prestaciones de los personeros podrá deducirse del presupuesto asignado para gastos de las personerías distritales y municipales.

Los personeros tendrán derecho a un seguro por muerte violenta, el cual debe ser contratado por el alcalde respectivo.

Artículo 5°. Modifíquese el inciso 4° del artículo 35 de la Ley 1551 de 2012, el cual quedará de la siguiente forma:

Igualmente, para optar al título profesional de carreras afines a las funciones de las personerías, se podrá realizar en las personerías municipales o distritales prácticas profesionales o laborales previa designación de su respectivo decano.

Artículo 6°. En los despachos comisorios que hagan a los personeros municipales o distritales las autoridades nacionales y departamentales que no dispongan de dependencias en el respectivo municipio o distrito, deberá incluirse los recursos financieros, logísticos y/o técnicos necesarios para el cumplimiento de los mismos.

Artículo 7°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.


OSCAR SÁNCHEZ (C)
 Representante a la Cámara
 Partido Liberal Colombiano


JOSÉ LUIS CORREA
 Representante a la Cámara
 Partido Liberal Colombiano


JUAN CARLOS REINALES
 Representante a la Cámara
 Partido Liberal Colombiano

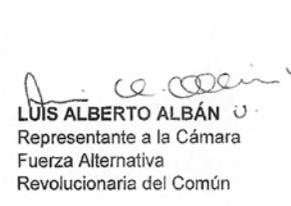

INTIRAYÚ ASPRILLA
 Representante a la Cámara
 Partido Alianza Verde


CÉSAR AUGUSTO LORDUY
 Representante a la Cámara
 Cambio Radical

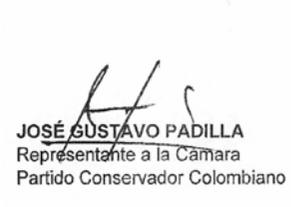

JORGE MÉNDEZ HERNÁNDEZ
 Representante a la Cámara
 Cambio Radical

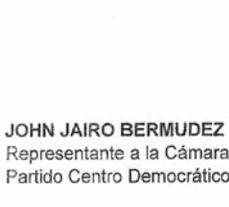

JOHN JAIRO CÁRDENAS MORÁN
 Representante a la Cámara
 Partido de la U


MÓNICA MARÍA RAIGOZA
 Representante a la Cámara
 Partido de la U


LUIS ALBERTO ALBÁN
 Representante a la Cámara
 Fuerza Alternativa
 Revolucionaria del Común


GERMÁN ALCIDES BLANCO
 Representante a la Cámara
 Partido Conservador Colombiano


JOSÉ GUSTAVO PADILLA
 Representante a la Cámara
 Partido Conservador Colombiano


JOHN JAIRO BERMUDEZ
 Representante a la Cámara
 Partido Centro Democrático


JHON JAIRO BERRÍO LÓPEZ
 Representante a la Cámara
 Partido Centro Democrático


CARLOS GERMAN NAVAS
 Representante a la Cámara
 Polo Democrático Alternativo

CATEGORIZACIÓN DE MUNICIPIOS 2017		
CATEGORIA	MUNICIPIOS	%
	100%	
ESPECIAL	6	0,5%
1	25	2,3%
2	19	1,7%
3	15	1,4%
4	27	2,5%
5	37	3,4%
6	972	88,3%
TOTAL	1101	100%

* Información extraída del informe de Desempeño Fiscal año 2017 del DNP.

RANGO CLASIFICACIÓN POR CATEGORIA MUNICIPAL 2017											
CATEGORIA	MUNICIPIOS 100%	Solventes (>=80) %	Sostenible (>=70 y <80) %	Vulnerables (<=60 y <70) %	En riesgo (>=40 y <60) %	Deterioro (<40) %					
							ESPECIAL	6	4	67%	2
1	25	10	40%	15	60%	0	0%	0	0%	0	0%
2	19	5	26%	13	68%	1	5%	0	0%	0	0%
3	15	7	47%	8	53%	0	0%	0	0%	0	0%
4	27	4	15%	18	67%	5	19%	0	0%	0	0%
5	37	8	22%	26	70%	3	8%	0	0%	0	0%
6	972	25	3%	281	29%	560	58%	104	11%	2	0,2%
TOTAL	1101										

* Información extraída del informe de Desempeño Fiscal año 2017 del DNP.

GASTOS FUNCIONAMIENTO EN PERSONERIAS DE MUNICIPIOS DE SEXTA CATEGORIA DE 2018		
CRITERIO	#	%
APROPIAN MENOS DE LOS 150 SMLM	619	64%
APROPIAN LOS 150 SMLM	299	31%
APROPIAN MÁS DE LOS 150 SMLM	54	6%
TOTAL	972	100%

* Información extraída del informe de Viabilidad Fiscal municipal año 2018 del DNP.

MUNICIPIOS DE SEXTA CATEGORIA PARA 2018		
CONCEPTO	#	%
QUE CUMPLEN CON VALORES MAXIMO DE FUNCIONAMIENTO SEGÚN LEY 617 DE 2000 (80%)	924	95%
QUE NO CUMPLEN CON VALORES MAXIMO DE FUNCIONAMIENTO SEGÚN LEY 617 DE 2000 (80%)	48	5%
TOTAL	972	100%

* Información extraída del informe de Viabilidad Fiscal Municipal año 2018 del DNP.

GASTOS DE FUNCIONAMIENTO EN PERSONERIAS DE MUNICIPIOS DE SEXTA CATEGORIA QUE SOBREPASAN EL 80% EN AUTOFINANCIACIÓN 2018		
CRITERIO	NÚMERO	%
APROPIAN MENOS DE LOS 150 SMLM	23	48%
APROPIAN LOS 150 SMLM	17	35%
APROPIAN MÁS DE LOS 150 SMLM	8	17%
TOTAL	48	100%

* Información extraída del informe de Viabilidad Fiscal municipal año 2018 del DNP.

AUTOFINANCIACIÓN POR CATEGORIA MUNICIPAL 2017								
CATEGORIA	MUNICIPIOS 100%	FUN17/ICLD17 INFERIOR 80%		FUN17/ICLD17 INFERIOR 70%		FUN17/ICLD17 INFERIOR 50%		LIMITE EN AUTOFINANCIACIÓN DE LOS GASTOS DE FUNCIONAMIENTO LEY 617 DE 2000
		ESPECIAL	6	6	100%	6	100%	
1	25	25	100%	25	100%	21	84%	65% Del funcionamiento
2	19	19	100%	19	100%	16	84%	70% Del funcionamiento
3	15	15	100%	15	100%	12	80%	
4	27	27	100%	23	85%	16	59%	80% Del funcionamiento
5	37	37	100%	33	89%	21	57%	
6	972	942	97%	805	83%	349	36%	
TOTAL	1101							

* Información extraída del informe de Desempeño Fiscal año 2017 del DNP.

AUTOFINANCIACIÓN POR CATEGORIA MUNICIPAL 2018								
CATEGORIA	MUNICIPIOS 100%	FUN18/ICLD18 INFERIOR 80%		FUN18/ICLD18 INFERIOR 70%		FUN18/ICLD18 INFERIOR 50%		LIMITE EN AUTOFINANCIACIÓN DE LOS GASTOS DE FUNCIONAMIENTO LEY 617 DE 2000
		ESPECIAL	5	5	100%	5	100%	
1	27	27	100%	27	100%	22	81%	65% Del funcionamiento
2	19	19	100%	19	100%	14	74%	70% Del funcionamiento
3	14	14	100%	14	100%	10	71%	
4	29	29	100%	25	86%	13	45%	80% Del funcionamiento
5	35	34	97%	31	89%	15	43%	
6	972	924	95%	761	78%	267	27%	
TOTAL	1101							

* Información extraída del informe de Viabilidad Fiscal municipal año 2018 del DNP.

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA NEGATIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 028 DE 2019 CÁMARA

por medio del cual se reglamentan los requisitos mínimos técnicos, constructivos y de seguridad para vehículos de cero o bajas emisiones y se dictan otras disposiciones.

ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 038 DE 2019 CÁMARA

por medio del cual se fijan lineamientos para el uso de vehículos y buses eléctricos pertenecientes al Estado, dirigidos a priorizar un ambiente sostenible, y se dictan otras disposiciones.

ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 109 DE 2019 CÁMARA

por medio del cual se incentiva el uso de vehículos eléctricos como medida para mejorar la calidad del aire y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 25 de noviembre de 2019.

Doctor.

EMETERIO JOSÉ MONTES DE CASTRO

Presidente

Comisión Sexta

Cámara de Representantes

Ciudad.

Referencia: Informe de ponencia negativa para primer debate al Proyecto de ley número 028 de 2019 Cámara, por medio del cual se reglamentan los requisitos mínimos técnicos, constructivos y de seguridad para vehículos de cero o bajas emisiones y se dictan otras disposiciones, acumulado con el Proyecto de ley número 038 de 2019 Cámara, por medio del cual se fijan lineamientos para el uso de vehículos y buses eléctricos pertenecientes al Estado, dirigidos a priorizar un ambiente sostenible, y se dictan otras disposiciones, acumulado con el Proyecto de ley número 109 de 2019 Cámara, por medio del cual se incentiva el uso de vehículos eléctricos como medida para mejorar la calidad del aire y se dictan otras disposiciones.

Respetado doctor Emeterio Montes:

Por la presente, y en cumplimiento del encargo asignado por la Mesa Directiva de esta célula congresional, comedidamente y de acuerdo a lo normado por la Ley 5ª de 1992, nos permitimos rendir informe de ponencia negativa para primer debate a los proyectos de ley acumulados descritos anteriormente, en los términos que a continuación se disponen.

De usted cordialmente,


MARTHA VILLALBA HODWALKER
Coordinadora Ponente


RODRIGO ARTURO ROJAS LARA
Ponente


ESTEBAN QUINTERO CARDONA
Ponente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES

A continuación, los ponentes haremos una breve reseña sobre los antecedentes de cada uno de los proyectos que fueron acumulados por la Mesa Directiva de la Comisión, en el propósito de que se tenga conocimiento de lo que contemplan las iniciativas y de lo que quisieron plasmar los autores en aras de una mejor comprensión para el desarrollo legislativo.

I.1 Proyecto de ley número 028 de 2019 Cámara, por medio del cual se reglamentan los requisitos mínimos técnicos, constructivos y de seguridad para vehículos de cero o bajas emisiones y se dictan otras disposiciones.

El día 23 de julio del año 2019 fue presentado ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el proyecto de ley en mención, suscrito por el honorable Representante Fabián Díaz Plata, iniciativa que en su parte general expresa su propósito de reglamentar los requisitos mínimos técnicos, constructivos, informativos y de seguridad para vehículos de cero o bajas emisiones y establecer disposiciones para la conversión a vehículos eléctricos.

OBJETO DEL PROYECTO

El objeto del presente proyecto de ley, como se indicó con anterioridad, es reglamentar requisitos mínimos técnicos, constructivos, informativos y de seguridad para vehículos de cero o bajas emisiones. En un contexto más general, la reglamentación quiere contribuir a propender por la seguridad y la vida de las personas con medidas de protección hacia los ocupantes de vehículos y usuarios en las vías públicas.

CONSIDERACIONES GENERALES DEL AUTOR PROYECTO DE LEY NÚMERO 028 DE 2019 CÁMARA

por medio del cual se reglamentan los requisitos mínimos técnicos, constructivos y de seguridad para vehículos de cero o bajas emisiones y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objetivo.* El fin del presente proyecto de ley es reglamentar los requisitos mínimos técnicos, constructivos, informativos y de seguridad para vehículos de cero o bajas emisiones, y establecer disposiciones para la conversión a vehículos eléctricos.

Artículo 2°. *Definiciones.* Para los efectos de esta ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- a) **Vehículo Eléctrico:** Es aquel vehículo motorizado con un motor eléctrico como único medio de propulsión;

- b) **Vehículo Híbrido:** Es aquel vehículo motorizado que combina para su propulsión como mínimo un motor eléctrico o un motor-generador eléctrico y un motor de combustión interna;
- c) **Vehículo Híbrido Recargable:** Es aquel vehículo motorizado impulsado por un grupo de motores, como mínimo un motor eléctrico o un motor-generador eléctrico y un motor de combustión interna, y que permite cargar de energía eléctrica las baterías desde una fuente externa;
- d) **Vehículo Celda de Combustible:** Es aquel vehículo eléctrico que usa una pila de combustible para generar energía eléctrica a partir del hidrógeno o un combustible de hidrocarburo y oxígeno;
- e) **Seguridad Eléctrica:** Todos los sistemas, dispositivos y/o componentes que protegen a los ocupantes de un vehículo de descargas eléctricas y el derrame de electrolitos;
- f) **Tensión de Funcionamiento:** El valor eficaz más alto de la tensión de un circuito eléctrico, especificado por el fabricante, que puede producirse entre dos elementos conductivos cualesquiera en condiciones de circuito abierto o en condiciones normales de funcionamiento. Si el circuito eléctrico está dividido por aislamiento galvánico, la tensión de funcionamiento se define respectivamente por cada circuito dividido;
- g) **Alta Tensión:** La clasificación de un componente o circuito eléctrico, si su tensión de funcionamiento es mayor a 60 V y menor o igual a 1.500 V corriente continua o mayor a 30 V y menor o igual a 1.000 V corriente alterna en valor eficaz (rms);
- h) **Sistema de Acumulación de Energía:** Sistema que acumula energía para propulsar el vehículo y todos sus sistemas eléctricos;
- i) **Sistema de Acoplamiento de Carga:** El circuito eléctrico utilizado para cargar el sistema de acumulación de energía desde una fuente de suministro de energía eléctrica exterior hasta la toma del vehículo eléctrico o vehículo híbrido recargable;
- j) **Protección contra Descargas Eléctricas:** Son todos aquellos sistemas, dispositivos y elementos para proteger al usuario y transeúntes del contacto directo e indirecto de partes conductoras de corriente eléctrica en condiciones normales de funcionamiento;
- k) **Señalética de Seguridad:** Son todos aquellos elementos que previenen a los usuarios de zonas del vehículo energizadas con corriente eléctrica de alta tensión;
- l) **Sistema Acústico de Alerta de Vehículo:** Un sistema para los vehículos definidos en las letras a), b), c), d), y e) anteriores, que suministra una señal acústica que alerta a los

peatones y otros usuarios de la vía pública de la presencia del mismo cuando el vehículo circula a velocidades de 20 km/h o menores;

- m) **CFR 49 - 571:** Regulaciones del Código Federal para la Homologación de Seguridad Vehicular, de los Estados Unidos de América;
- n) **S.R.R.V.:** Regulaciones de Seguridad para Vehículos de Carretera para la Certificación de Japón;
- ñ) **K.M.V.S.S.:** Regulaciones de Seguridad para Vehículos Motorizados de Corea.

Artículo 3°. *Elementos y sistemas.* Los elementos y sistemas que a continuación se indican, deberán cumplir las normas establecidas por el Code of Federal Regulations, de los Estados Unidos de América, o por las Directivas de Seguridad de la Comunidad Económica Europea, o por las Regulaciones de Seguridad definidas por Japón, o Corea, que en cada caso se señalan:

1. **Sistema de Acumulación de Energía Recargable:** Reglamento 100 CEPE/ONU; 571.305 CFR 49-571; S.R.R.V. Attachment 101 y 111; o K.M.V.S.S. Artículos 2°, 18-3, 91.
2. **Sistema de Acoplamiento de Carga:** SAE J1772 (Society of Automotive Engineers) Electric Vehicle and Plug-in Hybrid Electric Vehicle conductive charge coupler; IEC 62196 (ISO/International Electrotechnical Commission) Plugs, socket-outlets, vehicle connectors and vehicle inlets - conductive charging of electric vehicles; Japan Electric Vehicle Standard G105-1993, CHAdeMO cargador rápido de corriente continua.
3. **Protección contra descargas eléctricas:** Reglamento 100 CEPE/ONU; 571.305 CFR 49-571; S.R.R.V. Attachment 101 y 111; o K.M.V.S.S. Artículos 2°, 18-3, 91.
4. **Señalética de Seguridad:** Reglamento 100 CEPE/ONU; 571.305 CFR 49-571; S.R.R.V. Attachment 101 y 111; o K.M.V.S.S. Artículos 2°, 18-3, 91.
5. **Sistema Acústico de Alerta de Vehículo:** 571.141 CFR 49-571; Reglamento (UE) 540/2014.

Parágrafo 1°. Las normas a las que se hace referencia en este artículo se mantendrán a disposición permanente del público en el sitio web del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Parágrafo 2°. Corresponde al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, ofrecer asesoría técnica e informativa a la comunidad en general de forma oportuna y eficiente cuando sea requerida.

Artículo 4°. *Otros elementos.* Será obligatorio para todos los vehículos a que se refiere el artículo 2° de la presente ley, estar provistos de los elementos definidos en las letras h), j, k), y l) del mismo artículo. Para los vehículos definidos en las letras a) y c) del artículo 2° es obligatorio, además, el

elemento definido en la letra j) del mismo artículo. Los mismos vehículos deberán además contar con lo siguiente:

1. Cubierta exterior color naranja para los cables de los circuitos eléctricos de alta tensión que no estén situados en el interior de envoltentes, según Reglamento 100 CEPE/ONU, 571.305 CFR 49-571, S.R.R.V. Attachment 101 y 111; o K.M.V.S.S. Artículos 2, 18-3, 91.
2. Etiqueta de Advertencia adosada en una zona visible al interior del compartimiento del motor y/o en el habitáculo de pasajeros, de dimensiones 120±5 milímetros de largo por 60±5 milímetros de ancho. El texto debe ser en letra helvética, color negro, fondo blanco y borde de la señalética en color rojo, indicado a continuación:

PRECAUCIONES EN VEHÍCULOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS

En caso de desperfecto, daño, o incendio que afecte a un vehículo eléctrico o vehículo híbrido:

1. Siempre considere que la batería de alto voltaje, los subsistemas y componentes se encuentran energizados y totalmente cargados.
2. La batería de alto voltaje, cables y componentes eléctricos expuestos presentan potenciales riesgos de choques eléctricos.
3. Los vapores de la batería de alto voltaje ventilado y/o liberado son potencialmente tóxicos e inflamables.
4. Daño físico al vehículo o a la batería de alto voltaje puede liberar inmediatamente o retardadamente gases tóxicos y/o inflamables, y fuego.

3. Informativo de Seguridad: disponer al interior del vehículo y al alcance del conductor de un Informativo consistente en una hoja plastificada o similar de larga duración, tamaño carta o formato A4, impresa por ambos lados, con la frase “Informativo de Seguridad” y con información sistematizada y de aprendizaje que incluya a lo menos: Descripción del Vehículo (marca, modelo, año de fabricación, fotografía, señalética, componentes); Sistema de Desactivación; Procedimiento de Desactivación Primario y Alternativo; Diagramas del Procedimiento de Desactivación; Diagramas Sistema de Alto Voltaje del Vehículo; Procedimiento de remolque o transporte del vehículo.
4. La información contenida en la Etiqueta de Advertencia y en el Informativo de Seguridad deberá formar parte de las instrucciones de uso del vehículo, incorporada al manual de uso y/o a las especificaciones técnicas que se entreguen junto con cada vehículo que se comercialice, o bien adjunta a dichos documentos.
5. Una etiqueta de forma circular, de 83 mm de diámetro, impresa en un material resistente a las condiciones medioambientales, la que se adherirá en la luneta trasera del vehículo en su superficie interna derecha (respecto del observador), de modo que sea fácilmente visible desde el exterior del vehículo.

La etiqueta contendrá la expresión “Vehículo Eléctrico” o “Vehículo Híbrido”, según corresponda, más un ícono que lo identifique; la aludida frase debe ubicarse en la zona superior del círculo y el ícono debe estar centrado bajo esta. Las letras e) ícono serán de color blanco, pintados sobre un fondo verde Pantone 354 C, aplicando un material reflectante a la pintura de fondo, como se muestra en las figuras siguientes:



Artículo 5°. *Acreditación.* La acreditación de cumplimiento de las normas y requisitos establecidos en los artículos 3° y 4° de la presente ley, deberá ser efectuada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Parágrafo. Para proceder a la homologación los fabricantes, armadores, importadores o sus representantes deberán proporcionar al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, los antecedentes técnicos y certificados que acrediten el cumplimiento de alguna de las normas establecidas en el artículo 3° y de los requisitos señalados en el artículo 4° del presente proyecto de ley.

Artículo 6°. *Reglamentación.* Corresponde al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, y al Ministerio de Transporte en coordinación con la academia y el sector interesado, en un periodo no mayor a 2 años a partir de la vigencia de la presente ley, expedir el reglamento técnico aplicable a talleres, equipos y procesos de conversión a eléctrico para uso vehicular, y lo pertinente a la industria naciente automotriz de vehículos eléctricos.

Parágrafo. El reglamento técnico a que se refiere este artículo no podrá ir en contravía de los mínimos dispuestos en cuanto a requisitos técnicos, constructivos y de seguridad establecidos en los artículos 3° y 4° de la presente ley.

Artículo 7°. *Disposición en el mercado.* El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, en un periodo no mayor a 2 años, deberá reglamentar las disposiciones acordes a los cambios tecnológicos, que permitan la comercialización de los vehículos a los que se refiere el artículo 2° de la presente ley mediante plataformas digitales.

La entidad deberá reglamentar tolo lo concerniente en cuanto a seguridad, información, disposición de las plataformas digitales, y demás medidas que protejan los derechos del consumidor.

Artículo 8°. *Kits de Conversión*. Los Kits de conversión para vehículos eléctricos estarán gravados con un IVA del 5%.

Artículo 9°. *Placa ambiental*. A partir de la puesta en vigencia de la presente ley todos los vehículos a que hace referencia el artículo 2° que se adquieran, ya sea nuevos o por la conversión de motor de combustión interna a eléctrico, deben realizar el cambio de la placa tradicional amarilla a una placa de color verde Pantone 354 C.

Parágrafo 1°. En un periodo máximo de 6 meses, a partir de la puesta en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá reglamentar el trámite, las entidades encargadas y la forma en la que se expedirán estas nuevas placas de color verde Pantone 354 C.

Parágrafo 2°. Los vehículos eléctricos que al momento de la entrada en vigencia de la presente ley ya se encuentren circulando por el territorio nacional, tendrá un plazo máximo de 1 año, a partir de la expedición del reglamento de que trata el parágrafo anterior, para realizar el trámite ante las entidades correspondientes.

Artículo 10. *Sanciones*. En caso de no cumplir con la reglamentación definida en la presente ley, las autoridades impondrán las sanciones administrativas, penales o disciplinarias a que haya lugar, sin perjuicio de la responsabilidad que sea imputable por impactos o daños originados al medio ambiente, la salud humana, la integridad física y la vida de los habitantes.

Artículo 11. *Incentivos*. El Gobierno y las entidades territoriales podrán desarrollar y promover la adopción de esquemas de incentivos económicos y no económicos para impulsar la industria interna de vehículos eléctricos en cualquiera de sus modalidades.

Artículo 12. *Vigencias*. La presente ley rige a partir de su sanción y deroga todas aquellas normas que le resulten contrarias.

CONTEXTO

La calidad del aire es una de las principales preocupaciones a nivel mundial, debido a su gran impacto en la salud de los habitantes, el medio ambiente, los cultivos y el deterioro de la infraestructura. Algunos de los contaminantes nocivos que se encuentran en el aire como el óxido de nitrógeno y el material particulado provienen principalmente de fuentes móviles como los vehículos operados mediante diésel, y según World Wildlife Fund (WWF) y la Organización de las Naciones Unidas (ONU), aproximadamente una cuarta parte de las emisiones globales de CO₂ tienen su fuente en el transporte de bienes y personas, lo cual pone a la movilidad como uno de los principales desafíos en el tema ambiental y social.

Según cifras de la Organización Mundial de la Salud, una de cada ocho muertes ocurridas a nivel mundial es ocasionada por la contaminación del aire, esto sumado a daños en cultivos por lluvia

ácida y deterioro a la infraestructura como edificios, puentes y estatuas. A nivel nacional, el Departamento Nacional de Planeación (DNP), estimó que, durante el año 2015, los efectos de este fenómeno estuvieron asociados a 4,2 millones de muertes y 67,8 millones de síntomas y enfermedades. En prima de seguros e indemnizaciones se pudo determinar un valor de \$1,9 billones al año (2015), \$3,9 billones en pérdida económica de ingresos y de productividad, y se estimó un aproximado de \$12,3 billones en vidas perdidas. Adicionalmente, los costos ambientales asociados a la contaminación atmosférica durante los últimos años, se incrementaron pasando de 1,1% del PIB de 2009 (\$5,7 billones de pesos) a 1,59% del PIB de 2014 (\$12 billones de pesos) y 1,93% del PIB en 2015 (\$15.4 billones de pesos), lo cual pone en evidencia la necesidad de implementar estrategias contundentes que logren frenar y contrarrestar los efectos de la contaminación en el aire.

Conforme con lo anterior, son varios los países que se han sumado a transformar la forma en la que nos transportamos y comercializamos, por ende, han logrado implementar mecanismos que permiten incorporar medios de transporte amigables con el medio ambiente al mismo tiempo que lideran campañas de educación concientizando a la población sobre los efectos nocivos del transporte tradicional para la salud, el aire y el calentamiento global.

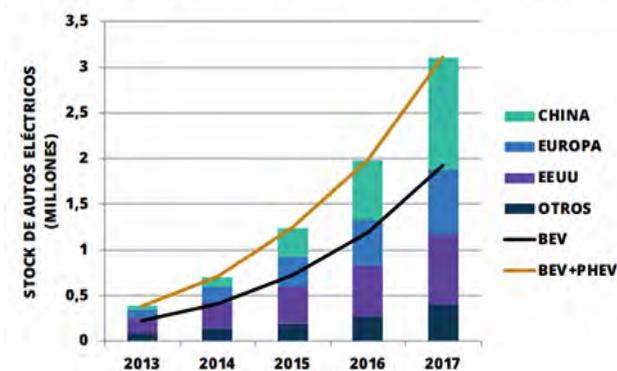
Para el caso de Europa, según datos de Enel, cerca de 400 mil personas fallecen prematuramente como consecuencia de la contaminación del aire, atribuida principalmente a los gases contaminantes de vehículos que trabajan con diésel, por lo cual, por medio del comunicado “Una estrategia europea para la movilidad de bajas emisiones”, el continente se compromete para mediados de siglo a reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero del transporte, un 60% menos que en 1990 y contar con medidas firmemente dirigidas hacia el cero. Para contribuir a esta meta países como Francia, Alemania, Italia y Reino Unido han establecido, o están estableciendo, marcos legales nacionales para promover el uso de vehículos con menor impacto ambiental y consumo de energía, iniciativas locales como el establecimiento de zonas de bajas y muy bajas emisiones, encaminadas a aumentar el uso del autobús eléctrico. En el Reino Unido, el esquema de subsidio de calidad del aire se ejecuta junto con el Fondo de autobús verde, el Fondo de tecnología de autobús limpio, el Esquema de autobús de baja emisión de carbono, y la Invención de operadores de servicio de autobús (BSOG). En el sur de Europa, España ha desarrollado dos esquemas similares, la Estrategia Integral para Soporte de Vehículos Eléctricos (MOVELE) y la Estrategia Integral para Soporte de Vehículos de Energías Alternativas (MOVEA). De igual forma el Gobierno de España, como parte del objetivo de descarbonizar la economía para el 2050 y su compromiso con el medio ambiente, ha planteado recientemente la

propuesta de prohibir la venta de vehículos diésel y de gasolina en el 2040.

Esta conciencia ambiental que viene tomando fuerza a nivel mundial se refleja en cierta medida en el disparo de la movilidad eléctrica en los últimos años, y con ella la venta de autos eléctricos (Figura 1), la cual pasó de alcanzar 1 millón en 2015 y 2 millones en el 2016 a superar los 3 millones en el 2017, mientras los autobuses eléctricos llegaron a 370 mil.

Figura 1
Stock global de autos eléctricos

FIGURA 1: STOCK GLOBAL DE AUTOS ELÉCTRICOS
Fuente: International Energy Agency (IEA), Global EV Outlook 2018. Notas: BEV = battery electric vehicle; PHEV = plug-in hybrid electric vehicle



Fuente: International Energy Agency (IEA), Global EV Outlook 2018.

En Latinoamérica, Colombia se destaca en la producción de vehículos híbridos y eléctricos para el transporte público. Hoy se pueden importar buses sin aranceles, mientras que aquellos con tecnologías bajas o cero emisiones cuentan con exclusión de IVA y beneficios tributarios para los inversionistas. Sin embargo, el segmento de carga no cuenta con los mismos incentivos y, por lo tanto, es necesario proponer beneficios específicos. Para masificar las nuevas tecnologías en el transporte y sus negocios asociados es indispensable derribar las barreras normativas, tributarias y técnicas existentes.

Se deberían implementar precios diferenciales en la energía eléctrica para el sector transportador, excluir de IVA a los servicios energéticos, reducir temporalmente los aranceles para todos los vehículos, disminuir el impuesto cobrado a los componentes importados (baterías, motores, elementos electrónicos, kit de conversión, cargadores) y reducir la carga tributaria de rodamiento para los vehículos dotados de nuevas tecnologías.

Asumiendo la realidad del calentamiento global y el deterioro de la calidad del aire, producto de gases contaminantes emitidos principalmente por los vehículos operados con combustibles fósiles, se hace vital acogerse a medidas como la electrificación masiva del sector transporte y la descarbonización de la red eléctrica.

SEGURIDAD

El aumento continuo de la adquisición de vehículos híbridos y eléctricos plantea nuevos retos acerca de la seguridad de los mismos. Si bien los vehículos eléctricos representan una gran ventaja

en temas ambientales y beneficios para la salud, la propulsión de estos vehículos introduce un nuevo componente a considerar en la evaluación de los riesgos que pueden conllevar en caso de accidente. Algunas virtudes con las que cuentan pueden suponer inconvenientes para la seguridad de los usuarios directos (compradores y conductores) y de los usuarios en la vía.

Un ejemplo claro de lo anterior, en la falta de emisión de ruido por parte de los vehículos eléctricos e híbridos, que si bien ayudan a la disminución de la contaminación acústica, que según la Organización Mundial de la Salud (OMS), provoca daños en la salud de las personas, genera un inconveniente al ser casi imperceptibles por los peatones, cuente o no con alguna discapacidad visual, lo cual supone un riesgo para la vida puede incrementar los índices de accidentalidad vial.

Otro ejemplo se encuentra en las baterías de litio. Las baterías de un vehículo eléctrico e híbrido presenta diferentes tipos de riesgos cuando ocurre un accidente: eléctrico, mecánico, fuga de líquido (riesgo químico) y riesgo de explosión. Para evitar este tipo de riesgos, las baterías deben ser insertadas dentro de compartimentos especialmente rígidos que no solo las protegen en caso de impacto, sino que, además, se diseñan para evitar contactos directos o posibles cortocircuitos, disponiendo además de distintos dispositivos que permiten aislar la batería del resto del sistema (en caso de accidente el propio sistema de alta tensión debería desconectarse automáticamente), al objeto de poder manipular el vehículo sin riesgo.

Por otro lado, un riesgo importante a considerar en caso de accidente, es que alguno de los cables del circuito eléctrico asociado al motor eléctrico sea cortado, lo que puede ocasionar lesiones graves (electrocución), para los servicios de emergencia que atiendan la situación. Una solución viable para este hecho es la identificación clara de todo el circuito eléctrico de alta tensión mediante fundas de cable en un color naranja junto a información importante sobre la disposición de todos los elementos potencialmente peligrosos, por parte del productor, en caso de accidente.

El propósito de esta reglamentación es contribuir al objetivo de velar por la seguridad y la vida de las personas mediante medidas de protección que blinden a los ocupantes de los vehículos y a los usuarios vulnerables de la vía pública.

Por otra parte, la Corte Constitucional en la Sentencia T-154/13 advierte que:

La conservación del ambiente no solo es considerada como un asunto de interés general, sino principalmente como un derecho internacional y local de rango constitucional, del cual son titulares todos los seres humanos, “en conexidad con el ineludible deber del Estado de garantizar la vida de las personas en condiciones dignas, precaviendo cualquier injerencia nociva que atente contra su salud”. Al efecto, la Constitución de 1991 impuso

al Estado colombiano la obligación de asegurar las condiciones que permitan a las personas gozar de un ambiente sano, y dispuso el deber de todos de contribuir a tal fin, mediante la participación en la toma de decisiones ambientales y el ejercicio de acciones públicas y otras garantías individuales, entre otros.

I.2 Proyecto de ley número 038 de 2019 Cámara “Por medio de la cual se fijan lineamientos para el uso de vehículos y buses eléctricos pertenecientes al Estado, dirigidos a priorizar un ambiente sostenible, y se dictan otras disposiciones”.

El día 23 de julio del año 2019 fue presentado ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el proyecto de ley en mención, suscrito por el honorable Representante Fabián Díaz Plata, iniciativa que en su parte especial pretende establecer lineamientos para orientar el uso de vehículos y buses eléctricos pertenecientes al Estado, dirigidos a priorizar un medio ambiente amigable y sostenible que contribuya a reducir las emisiones de CO₂.

OBJETO DEL PROYECTO

Advierte el autor sobre esta iniciativa, que el propósito general es cambiar la forma en la que los individuos se transportan y se comercializa con lo que es necesario implementar mecanismos que incorporen medios de transporte amigables con el medio ambiente, y al mismo tiempo se lideren campañas de concientización a la población sobre los efectos nocivos del transporte tradicional para proteger la salud, el aire y evitar el calentamiento global.

CONSIDERACIONES GENERALES DEL AUTOR

PROYECTO DE LEY NÚMERO 038 DE 2019 CÁMARA

por medio de la cual se fijan lineamientos para el uso de vehículos y buses eléctricos pertenecientes al Estado, dirigidos a priorizar un ambiente sostenible, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* El objeto del presente proyecto de ley es establecer los lineamientos para orientar el uso de vehículos y buses eléctricos pertenecientes al Estado, dirigidos a priorizar un medio ambiente amigable y sostenible que contribuya a reducir las emisiones de CO₂.

Artículo 2°. *Compra de vehículos estatales.* A partir de la vigencia de la presente ley, la compra o contratación a título contractual que corresponda, que se realice por parte de las entidades estatales en cuanto a la adquisición de nuevos vehículos, o a la renovación de los ya existentes que sirven para cumplir con las labores propias de la entidad, deberán estar dirigidas a un parque automotor eléctrico, en su totalidad.

Parágrafo 1°. Se exceptúa el parque automotor perteneciente al Estado, a través de los entes territoriales que operen en el sector rural y en los casos en que, por las especificaciones de terreno, seguridad y funcionalidad, la renovación de la flota sea incompatible con las características de los vehículos eléctricos que se encuentren en el mercado.

Parágrafo 2°. Se exceptúan los casos en que los vehículos eléctricos que operen en el sector urbano no cumplan con las especificaciones de terreno, seguridad y cuando su funcionalidad sea incompatible con las características de los vehículos eléctricos que se encuentren en el mercado.

Parágrafo 3°. El Superintendente de Puertos y Transportes supervisará y verificará que la adquisición de vehículos eléctricos estatales cumpla con lo dispuesto en el artículo 5° de la presente ley.

Artículo 3°. *Priorización de rutas.* Con la adquisición de nuevos buses eléctricos, se priorizará su entrada en las rutas de las estaciones más contaminadas de acuerdo con las mediciones llevadas por las autoridades ambientales regionales mediante las estaciones de monitoreo de calidad del aire. Una vez éstas sean cubiertas en su totalidad, se priorizarán las rutas de los sectores de estratos 1 y 2.

Parágrafo. Los municipios y distritos en ejercicio de sus competencias, podrán definir las rutas a priorizar con la llegada de la flota eléctrica, siempre que la disposición de las mismas representen un mayor impacto ambiental y/o social, soportado con estudios técnicos, o cuando la aplicación del presente artículo sea técnicamente inviable.

Artículo 4°. Adiciónese al artículo 59 de la Ley 489 de 1998, las siguientes funciones.

12. Realizar campañas educativas a la ciudadanía para fomentar el uso del transporte eléctrico, y otros medios de transporte amigables con el medio ambiente: bicicletas, taxis eléctricos, monopatín eléctrico, y demás vehículos.
13. Asesorar a las entidades territoriales, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación, en la compra, estudio y elaboración de los proyectos necesarios para la adquisición de la nueva flota eléctrica.
14. Emitir las directrices para la instalación y el funcionamiento de las Estaciones de Carga teniendo en cuenta las características de las zonas del país donde se ubicarán los vehículos eléctricos que entrarán a ser parte de la flota pública de transporte masivo.

Artículo 5°. *Tecnificación.* El Servicio Nacional de Aprendizaje (Sena), será la entidad encargada de tecnificar y certificar a los operarios en la nueva flota de transporte. El número de horas y las habilidades que debe adquirir la persona para que pueda ejercer su labor de la forma idónea, será establecido por esta entidad.

Parágrafo. Con el fin de que los operarios actuales no se vean desplazados de su trabajo por la llegada de

esta nueva flota, los empleadores deberán garantizar el espacio suficiente para que estos puedan tomar sus clases debidamente y obtener las competencias necesarias para mantener su empleo.

En ningún caso la asistencia a estos cursos representará una reducción de su sueldo.

Artículo 6°. *Accesibilidad en el transporte público.* En la incorporación de buses eléctricos al transporte público masivo, cada administración distrital y municipal deberá asegurar que estos buses y la infraestructura necesaria para su buen funcionamiento cuentan con criterios mínimos de accesibilidad, segura y eficiente, para las personas con movilidad reducida u otras discapacidades que impidan el pleno acceso al sistema, de acuerdo a lo establecido en el artículo 14 de la Ley 1618 de 2013.

Artículo 7°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su sanción y deroga todas aquellas normas que le resulten contrarias.

CONTEXTO

La calidad del aire es una de las principales preocupaciones a nivel mundial, debido a su gran impacto en la salud de los habitantes, en el medio ambiente, los cultivos y en el deterioro de la infraestructura¹. Algunos de los contaminantes nocivos que se encuentran en el aire como el óxido de nitrógeno y el material particulado provienen principalmente de fuentes móviles como los vehículos operados mediante diésel, y según World Wildlife Fund (WWF) y la Organización de las Naciones Unidas (ONU), aproximadamente una cuarta parte de las emisiones globales de CO₂ tienen su fuente en el transporte de bienes y personas, lo cual pone a la movilidad como uno de los principales desafíos en el tema ambiental y social.

Conforme con lo anterior, son varios los países que se han sumado a esta iniciativa de cambiar la forma en la que nos transportamos y comercializamos, por ende, han logrado implementar mecanismos que permiten incorporar medios de transporte amigables con el ambiente, al mismo tiempo que lideran campañas de educación, concientizando a la población sobre los efectos nocivos del transporte tradicional para la salud, el aire y el calentamiento global.

Para el caso de Europa, según datos de Enel, cerca de 400 mil personas fallecen prematuramente como consecuencia de la contaminación del aire, atribuida principalmente a los gases contaminantes de vehículos que trabajan con diésel, por lo cual, por medio del comunicado “Una estrategia europea para la movilidad de bajas emisiones”, el continente se compromete para mediados de siglo a reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero del transporte, un 60% menos que en 1990 y contar con medidas firmemente dirigidas hacia el cero. Para contribuir a esta meta, países como Francia, Alemania, Italia y Reino Unido han establecido, o están estableciendo, marcos legales nacionales para promover el uso de vehículos con menor impacto ambiental y consumo de energía, iniciativas locales

como el establecimiento de zonas de bajas y muy bajas emisiones, encaminadas a aumentar el uso del autobús eléctrico. En el Reino Unido, el esquema de subsidio de calidad del aire se ejecuta junto con el Fondo de Autobús Verde, el Fondo de Tecnología de Autobús Limpio, el Esquema de autobús de baja emisión de carbono, y la Invención de operadores de servicio de autobús (BSOG). En el sur de Europa, España ha desarrollado dos esquemas similares, la Estrategia Integral para Soporte de Vehículos Eléctricos (MOVELE) y la Estrategia Integral para Soporte de Vehículos de Energías Alternativas (MOVEA); de igual forma. El gobierno de España, como parte del objetivo de descarbonizar la economía para el 2050 y su compromiso con el medio ambiente, ha planteado recientemente la propuesta de prohibir la venta de vehículos diésel y de gasolina en el 2040.

Con relación a América Latina, de acuerdo con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), se cuenta con las condiciones ideales para que los autobuses eléctricos ofrezcan sus mayores beneficios en términos de reducción de emisiones, dada la matriz de energía relativamente limpia de la región, el potencial para desarrollar más energía renovable y el mayor uso de autobuses por persona en el mundo. Si se logra expandir la movilidad eléctrica lo suficiente para cumplir con el escenario de 2 grados, se lograría una reducción de más de 1.500 millones de toneladas de CO₂ y un ahorro de combustible de casi 85 mil millones de dólares hasta el 2050, según el Programa de Medio Ambiente de Naciones Unidas.

Hay que mencionar, además, que Chile cuenta con una de las flotas de transporte eléctrico más grande después de China, integrada por 200 autobuses provenientes de este país, equipados con asientos acolchados, conexión wifi, aire acondicionado, cargadores para celulares, cero emisiones de gases contaminantes y bajos niveles de ruido, lo cual disminuiría en al menos dos decibeles la contaminación acústica de Santiago de Chile.

Además, se espera reducir los costos operacionales en un 76%, la evasión en el pago del pasaje en un 25,5%, y contribuir en la disminución de un 45% el total de la emisión de contaminantes según los compromisos adoptados bajo el marco del Acuerdo de París.

La apuesta que ahora tiene el gobierno, de acuerdo a declaraciones de la Ministra de Energía Susana Jiménez, es lograr que los vehículos eléctricos representen el 40% de la flota privada del país y el 100% del transporte público para el 2050.

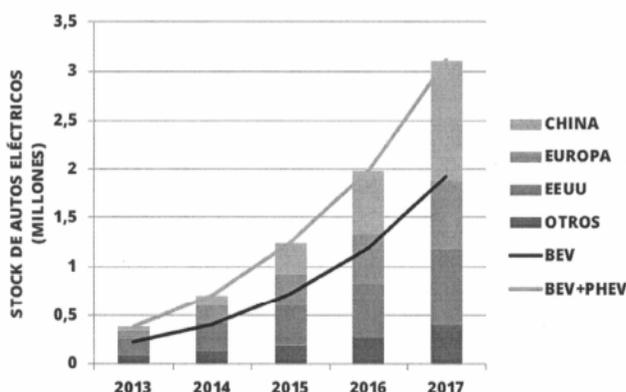
Por otra parte, en Colombia, según el Director General del Grupo Enel, el bus eléctrico de TransMilenio (Bogotá), que se puso en circulación como un proyecto de la empresa, para mediados del año 2018 había transportado a más de 188.000 pasajeros y recorrido más de 35.000 kilómetros, esto deja un saldo positivo al medio ambiente, sacando de la atmósfera cerca de 57 toneladas de

CO₂. A esto se suma el proyecto de taxis eléctricos, mediante los cuales se ha logrado evitar la emisión de más de 2.000 toneladas de CO₂, en lo que llevan de funcionamiento. Sin embargo, para la ciudad de Bogotá se perdió la oportunidad de que la mitad de la flota de Transmilenio a renovar (1.422 buses) estuviera cubierta por buses cero emisiones, mientras en Cali y Medellín se adelantan esfuerzos por incorporar los motores eléctricos amigables con el medio ambiente al incorporar 26 y 55 buses, respectivamente, a las rutas del transporte público para el 2019.

Con respecto a otros países de la región. En Costa Rica, para el año 2018 entró en vigor una nueva ley de incentivos para vehículos eléctricos, sumado a un anuncio por parte del presidente Carlos Alvarado en el cual se plantea como meta de aquí al 2021 tener un sistema de transporte libre de combustibles fósiles. En enero de ese mismo año, Uruguay abrió la primera ruta de vehículos eléctricos de la región, permitiendo que estos vehículos recorran toda la franja costera entre la Colonia del Sacramento y Punta del Este con acceso a varios puntos de recarga. En Argentina, mediante un decreto presidencial se recortaron los aranceles para vehículos eléctricos fabricados localmente. La ONU y la Unión Europea, según declaración a la revista *Summa* (2018), apoyan el desarrollo de una estrategia de movilidad eléctrica en Panamá, teniendo una meta ambiciosa de lograr evitar 8.5 millones de toneladas de emisiones de CO₂.

Esta conciencia ambiental que viene tomando fuerza a nivel mundial se refleja en cierta medida en el disparo de la movilidad eléctrica en los últimos años, y con ella la venta de autos eléctricos (Figura 1), la cual pasó de alcanzar 1 millón en 2015 y 2 millones en el 2016 a superar los 3 millones en el 2017, mientras los autobuses eléctricos llegaron a 370 mil.

Figura 1
Stock global de autos eléctricos



Fuente: International Energy Agency (IEA), *Global EV Outlook 2018*.

Asumiendo la realidad del calentamiento global y el deterioro de la calidad del aire, producto de gases contaminantes emitidos principalmente por los vehículos operados con combustibles fósiles, se hace vital acogerse a medidas como la electrificación masiva del sector transporte y la descarbonización de la red eléctrica.

FUNDAMENTOS ECONÓMICOS

Según cifras de la Organización Mundial de la Salud, una de cada ocho muertes ocurridas a nivel mundial es ocasionada por la contaminación del aire, esto sumado a daños en cultivos por lluvia ácida y deterioro a la infraestructura como edificios, puentes y estatuas. A nivel nacional, el Departamento Nacional de Planeación (DNP) estimó que, durante el año 2015, los efectos de este fenómeno estuvieron asociados a 4,2 millones de muertes y 67,8 millones de síntomas y enfermedades. En prima de seguros e indemnizaciones se pudo determinar un valor de \$1,9 billones al año (2015), \$3,9 billones en pérdida económica de ingresos y de productividad, y se estimó un aproximado de \$12,3 billones en vidas perdidas. Adicionalmente, los costos ambientales asociados a la contaminación atmosférica durante los últimos años se incrementaron, pasando de 1,1% del PIB de 2009 (\$5,7 billones de pesos) a 1,59% del PIB de 2014 (\$12 billones de pesos) y 1,93% del PIB en 2015 (\$15.4 billones de pesos), lo cual pone en evidencia la necesidad de implementar estrategias contundentes que logren frenar y contrarrestar los efectos de la contaminación en el aire.

De acuerdo a los últimos informes del estado de la calidad del aire, elaborados por el Ideam, el contaminante con mayor potencial de afectación en el territorio nacional es el Material Particulado Menor a 2,5 micras (PM2.5), el cual está constituido por partículas muy pequeñas, producidas principalmente por vehículos que utilizan diésel como combustible. Para el año 2018, conforme a cifras del DNP, el 70% de las partículas que contaminan el aire se generan por emisiones de fuentes móviles como los vehículos de transporte a motor, y el 30% restante corresponde a fuentes de emisiones fijas como industrias, quemas, chimeneas y zonas mineras.

Uno de los principales argumentos para quienes persisten con la idea de la utilización del diésel como principal fuente de energía para la movilidad, está asociado a los altos costos con los que aún cuentan los vehículos eléctricos, lo cual supone un gran obstáculo para los gobiernos, dado los altos niveles de inversión. No obstante, Bloomberg New Energy Finance pronostica que los autobuses eléctricos en casi todas las configuraciones de carga tendrán un Costo Total de Propiedad (TCO, por sus siglas en inglés), más bajo que los autobuses municipales convencionales para 2019, ya que en algunos casos los autobuses eléctricos pueden tener costos más bajos en su ciclo de vida; de igual forma, se prevé que en la década de 2020-2030 se logre la paridad del costo inicial entre los autobuses eléctricos y los operados a diésel, esto sujeto a que se mantenga la dinámica de los costos de la batería y un creciente aumento en la demanda. Así mismo, Daniele Schillaci, Vicepresidente Ejecutivo de Nissan, asegura en una entrevista a *Portafolio* que para el año 2025 los precios de los coches eléctricos y los coches tradicionales (particulares) se nivelarán. Lo anterior sugiere que los precios de los vehículos eléctricos, ya sea para uso de transporte público como para uso particular, tienen una tendencia

a disminuir a medida que avanza y mejora el desarrollo de las baterías. Dicho lo anterior, si bien el precio de los vehículos eléctricos supera en gran medida a los vehículos convencionales, lo que supone una gran inversión inicial, a largo plazo esta adquisición resulta mucho más rentable, dado que el uso de la electricidad es cuatro veces más barato que el combustible, y el mantenimiento supone costos hasta tres veces menores.

Por lo anterior, si bien no se desconocen los altos costos que puede traer renovar la flota de transporte con autobuses eléctricos, la compra de estos vehículos implica la disminución de costos asociados no solo a las externalidades negativas del uso de diésel, sino también al ciclo de vida del vehículo considerando el mantenimiento y el uso de la electricidad, lo que implica un retorno de la inversión en el largo plazo.

En nuestra proyección como sociedad está lograr un cambio de mentalidad que nos permita ver las apuestas futuras de sostenibilidad y desarrollo como una inversión y no como un gasto, de no ser así, todas las iniciativas que se propongan quedarán estancadas por la directriz de gastar poco a corto plazo y afrontar las consecuencias millonarias en un futuro.

I. 3 Proyecto de ley número 109 de 2019 Cámara, “por medio del cual se incentiva el uso de vehículos eléctricos como medida para mejorar la calidad del aire y se dictan otras disposiciones”.

El día 31 de julio del año 2019 fue presentado ante la Secretaría General de la Cámara Representantes el proyecto de ley en mención, suscrito por el honorable Senador Gustavo Bolívar Moreno, iniciativa que en su parte general expresa incentivar el uso de vehículos eléctricos con el propósito de reducir las emisiones de gases vehiculares contaminantes.

OBJETO DEL PROYECTO

Con el Tratado de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, el cual pretende estabilizar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero producidos a nivel mundial, Colombia, como país firmante, debe incorporar en su legislación interna normativas encaminadas a evitar los efectos negativos que el cambio climático genera sobre la población y los ecosistemas, por lo que debe ser responsable en crear políticas de Estado que mitiguen, al menos, en un 5%, según se acordó en el Protocolo de Tokio.

CONSIDERACIONES GENERALES DEL AUTOR PROYECTO DE LEY NÚMERO 109 DE 2019 CÁMARA

por medio del cual se incentiva el uso de vehículos eléctricos como medida para mejorar la calidad del aire y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto incentivar el uso de vehículos eléctricos

con el propósito de reducir las emisiones de gases vehiculares contaminantes.

Artículo 2°. *Exención de IVA.* Los vehículos eléctricos estarán exentos del impuesto IVA, así como todos los insumos y materiales necesarios para el cambio de los motores de vehículos combustibles a eléctricos.

Artículo 3°. *Exención de impuesto sobre vehículos automotores.* Adiciónese el literal d) al artículo 141 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:

d) Los vehículos eléctricos

Artículo 4°. *Exención de declaración de renta.* Los vehículos eléctricos no harán parte del patrimonio para efectos de la declaración de renta.

Artículo 5°. *Exención de pago de peajes.* Los vehículos eléctricos estarán exentos del pago de peajes en el territorio nacional.

Artículo 6°. *Exención de pago de matrícula.* Los vehículos eléctricos estarán exentos de pagar el valor del registro inicial.

Artículo 7°. *Tarifa diferencial en el servicio de energía.* La tarifa del servicio público de energía eléctrica para los hogares en los que se cuente al menos con un vehículo eléctrico tendrá un descuento del 10%, en su facturación mensual, para lo cual el interesado deberá hacer la respectiva notificación a la empresa prestadora del servicio, quienes aplicarán el descuento previa verificación, procedimiento que no puede superar 15 días hábiles después de la notificación.

Parágrafo. El Gobierno nacional en un término de 6 meses reglamentará la materia.

Artículo 8°. *Estaciones de Carga.* Para la adecuada inclusión de los vehículos eléctricos el Estado colombiano se compromete en un plazo no mayor a seis (6) meses posteriores a la promulgación de la presente ley, a reglamentar normas que incentiven a las estaciones de servicio a adecuar dentro de sus instalaciones una isla de carga.

Artículo 9°. *Parqueaderos preferenciales.* Los espacios públicos o privados que oferten al público plazas de parqueo destinarán un 5% del total de cupos de estacionamiento para el uso preferencial de los vehículos eléctricos.

Artículo 10. *Identificación de los vehículos eléctricos.* Los vehículos eléctricos se identificarán con un logo-símbolo para acceder a los beneficios, para esto el Ministerio de Medio Ambiente reglamentará su aplicación en un plazo no mayor a seis (6) meses posteriores a la promulgación de la presente ley.

Artículo 11. *Beneficios por el cambio de motor.* Los vehículos combustibles que opten por el cambio de motor a eléctrico tendrán los mismos beneficios que un carro eléctrico de origen.

Artículo 12. *Prioridad en el trámite de cambio de tarjeta de propiedad y permiso de pico y placa.*

Los trámites relacionados a la actualización de la tarjeta de propiedad y el permiso para circular bajo la medida de pico y placa de los vehículos combustibles que efectúen el cambio de motor por motor eléctrico, no podrán superar diez (10) días calendario.

Artículo 13. *Certificación.* Los Centros de Diagnóstico Automotor reconocidos por el Ministerio de Transporte, serán las entidades encargadas de certificar la circulación de los vehículos que se sometan al cambio de motor combustible a eléctrico.

Artículo 14. *Vigencia.* La presente ley tendrá vigencia a partir de su promulgación y dejará de regir hasta que el parque automotor de vehículos eléctricos alcance un 30% del total circulante en Colombia.

IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

La legislación colombiana debe avanzar conforme evoluciona la tecnología y más importante aún, debemos ser conscientes del deterioro al que está expuesto el planeta por los efectos producidos por los gases contaminantes emanados por los vehículos que para su funcionamiento emplean combustibles derivados del petróleo, no podemos negarnos a la realidad actual en la que nos estamos viendo avocados a tomar medidas de mitigación, a fin de reducir el alarmante aumento de los niveles de contaminación en las grandes ciudades, como la reciente ampliación de las jornadas de pico y placa ambiental en Bogotá y Medellín debido a la alerta naranja en varias localidades y comunas, respectivamente.

En la actualidad se tiene estimado que en el mundo circulan más de 1.2 billones de vehículos, emitiendo 1.730.000.000 métricas de dióxido de carbono a la atmósfera cada año, en Colombia la cantidad de automotores circulando está alrededor de los 14.671.694, aportando 75.000 toneladas contaminantes, aproximadamente. Observando estas alarmantes cifras vemos en los vehículos eléctricos una oportunidad de mejorar la calidad del aire y más cuando en el país apenas circula una pequeña cantidad de ellos, según informe de la Asociación Nacional de Movilidad Sostenible (Andemos), la cifra de carros es de 1.048 y en motocicletas 1.778, cifra que no supera el 0,02% del total del parque automotor combustible.

De acuerdo con cifras del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), con corte a marzo de 2019, **hay 5.425 vehículos eléctricos matriculados en Colombia.** El 24% están matriculados en Antioquia, departamento con mayor registro de este tipo de vehículos con 1.329 (24%), le sigue la ciudad de Bogotá con 1.146 (21%), Cundinamarca con 1.067 (20%), Valle del Cauca con 743 (14%) y Bolívar con 236 (4%).

Del total del parque automotor, es decir, 14.671.694, **solo el 0,04% (5.425) son vehículos**

eléctricos, distribuidos así: 1.794 (33%) corresponden a ciclomotores, 1.374 (25%) a motocicletas, 872 (16%), a automóviles y los 1.385 eléctricos restantes corresponden a otras clases de vehículos como camioneta, bus y buseta, según lo registrado en el RUNT, a marzo de 2019.

Según el Informe del Sector Automotor de Fenalco (ANDI), en los cuatro primeros meses del 2019 se han vendido 78 vehículos eléctricos, las marcas líderes de este segmento son BMW y Renault. Y, de acuerdo al último informe presentado por el Ministerio de Transporte sobre el mercado de eléctricos en Colombia, hasta marzo de 2019 se han registrado 651 nuevas matrículas.

Colombia se destaca por su timidez a la hora de incentivar el uso de vehículos eléctricos, pues apenas tienen vigencia beneficios como: exención de la medida de pico y placa, la reducción de impuesto de IVA al 5% y cero arancel para la importación, que como se observa es muy poco para motivar su utilización.

En el espectro nacional evidenciamos un mercado de carros eléctricos con precios que exceden las posibilidades de los hogares promedio colombianos, la diferencia de costos entre los vehículos combustibles no anima a los usuarios a inclinarse por la tecnología de cero emisiones, estamos hablando que un carro de cuatro plazas eléctrico de menor valor se consigue por un valor cercano a los \$90.000.000 frente a uno combustible de similares características que ronda los \$35.000.000.

Evidenciando las limitantes económicas es menester hacer uso de otras alternativas que permitan al ciudadano de estrato medio hacer uso de la tecnología no contaminante, esto es posible cambiando el motor combustible por un motor eléctrico, disminuyendo los costos y haciendo posible que su vehículo no contamine con los Gases de Efecto Invernadero.

CONSIDERACIONES DE LOS PONENTES

Los ponentes consideramos necesario realizar un examen material a los textos normativos propuestos y acumulados, en el propósito de establecer si su contenido procede conforme a las disposiciones que emanan de la Constitución Política, de normas precedentes y de jurisprudencia normativa, precisando el alcance y reserva que contribuya al estado de seguridad jurídica al que todo sistema político aspira, y no por el contrario, genere una duplicidad de normas y confusiones en el operador jurídico.

Respecto del **Proyecto de ley número 028 de 2019 Cámara**, “*por medio del cual se reglamentan los requisitos mínimos técnicos, constructivos y de seguridad para vehículos de cero o bajas emisiones y se dictan otras disposiciones*”, una primera anotación que se hace es que si bien el título habla de los requisitos para vehículos de cero o bajas emisiones, en las definiciones que se

proponen no se mencionan este tipo de vehículos sino que se plantean definiciones alrededor de vehículos eléctricos, híbridos, híbridos recargables y de celda de combustible, con lo que no se cumple por lo dispuesto en el artículo 193 de la Ley 5ª de 1992, coincidiendo con lo reglado por el artículo 169 de la Constitución Política, el cual dispone que “*el título de las leyes deberá corresponder precisamente a su contenido (...)*”, con lo cual se contraviene la correspondencia entre el título y el cuerpo normativo, por lo que el proyecto no tiene utilidad interpretativa del articulado propuesto, dado que este no define la naturaleza de los vehículos que se pretenden regular, cuyas definiciones se anuncian en el artículo 2º y del cual se desprende el resto de las disposiciones normativas.

Con todo lo anterior, cobra especial valor la reiterada jurisprudencia de la Corte Constitucional al expresar, en una de ellas, lo siguiente:

“El título sí exhibe valor como criterio de interpretación de las normas contenidas en el cuerpo de la ley. Siendo así, es claro que incluso los criterios de interpretación de la ley que emanan del texto del título o encabezado de la misma son pasibles del control de constitucionalidad, puesto que un título contrario a los preceptos constitucionales, de no ser excluido del ordenamiento jurídico, podría conducir a una interpretación de parte o toda la ley no conforme con el estatuto superior” Sentencia C-752/2015.

Por otro lado, las definiciones de vehículo eléctrico y de vehículo de cero emisiones ya están dispuestas en la Ley 1964 de 2019 “*Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones*”, por lo que de considerarse una ponencia positiva para primer debate se entraría en duplicidad normativa.

El proyecto también sobrepasa las competencias que le son dadas al legislativo, toda vez que entra a regular materias que son propias del Gobierno nacional, según el artículo 189 Superior, como lo son las disposiciones que contienen los artículos 3º, 4º y 9º que regulan, respectivamente, las normas de seguridad de los elementos y sistemas de los vehículos eléctricos e híbridos, cómo deben ser identificados este tipo de vehículos y la implementación de una placa ambiental para los mismos.

Es así cómo lo contemplado en el artículo 4º de la presente iniciativa es un elemento que sería definido, de acuerdo a su competencia constitucional -ya vista- y legal, por los Ministerios de Transporte, Medio Ambiente, Minas y Energía y Vivienda para la construcción, identificación e infraestructura de y para este tipo de vehículos.

Respecto de los demás artículos, estos regulan competencias que ya están dispuestos por ley y por Constitución a las entidades públicas ya mencionadas.

Respecto del **Proyecto de ley número 038 de 2019 Cámara**, “*Por medio de la cual se fijan*

lineamientos para el uso de vehículos y buses eléctricos pertenecientes al Estado, dirigidos a priorizar un ambiente sostenible, y se dictan otras disposiciones”, su disposición normativa ya está contenida en las Leyes 1964 de 2019 y 489 de 1998, cuyos numerales 12, 13 y 14, que dispone la presente iniciativa, ya están reglados en el artículo 59 de la última precitada en los numerales 3, 5, 6, 9 y 11.

Respecto del **Proyecto de ley número 109 de 2019 Cámara**, “*Por medio del cual se incentiva el uso de vehículos eléctricos como medida para mejorar la calidad del aire y se dictan otras disposiciones*”, su disposición normativa ya está contenida en la Ley 1964 de 2019.

De otra parte, se encuentran artículos cuyos postulados exceden la competencia, por especialidad de materia, de la Comisión Sexta Constitucional, identificándose claramente por especialidad a la Comisión Tercera.

Como tercer y último argumento, el proyecto de ley pretende, con algunas de sus disposiciones planteadas, extralimitar la competencia legislativa del Congreso al hacer imperativo la exención sobre varios impuestos y la creación de tarifas, propios de la competencia de los entes territoriales como quiera que es fuente de ingresos endógenas, violando de esta forma el principio de autonomía territorial dispuesto en nuestra Constitución Política, y plasmado con particularidad en el artículo 287, el cual le atribuye a estos el derecho de administrar los recursos y de establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones.

PROPOSICIÓN

Por las anteriores consideraciones, y en virtud a la incongruencia material de sus disposiciones, nos permitimos presentar ponencia negativa solicitando el archivo de los **Proyectos de ley acumulados números 028 de 2019 Cámara**, *por medio del cual se reglamentan los requisitos mínimos técnicos, constructivos y de seguridad para vehículos de cero o bajas emisiones y se dictan otras disposiciones*; **número 038 de 2019 Cámara**, *por medio del cual se fijan lineamientos para el uso de vehículos y buses eléctricos pertenecientes al Estado, dirigidos a priorizar un ambiente sostenible, y se dictan otras disposiciones*, y **número 109 de 2019 Cámara**, *por medio del cual se incentiva el uso de vehículos eléctricos como medida para mejorar la calidad del aire y se dictan otras disposiciones*.


MARTHA VILLALBA HODWALKER
Coordinadora Ponente


RODRIGO ARTURO ROJAS LARA
Ponente


ESTEBAN QUINTERO CARDONA
Ponente

COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER
DEBATE

Bogotá, D. C., 26 de noviembre de 2019

En la fecha fue recibido el informe de ponencia negativa para primer debate al **Proyecto de ley número 028 de 2019 Cámara**, por medio del cual se reglamentan los requisitos mínimos técnicos, constructivos y de seguridad para vehículos de cero o bajas emisiones y se dictan otras disposiciones, **acumulado con el Proyecto de ley número 038 de 2019 Cámara**, por medio de la cual se fijan lineamientos para el uso de vehículos y buses eléctricos pertenecientes al Estado, dirigidos a priorizar un ambiente sostenible, y se dictan otras disposiciones, **acumulado con el Proyecto de ley número 109 de 2019 Cámara**, por medio del cual se incentiva el uso de vehículos eléctricos como medida para mejorar la calidad del aire y se dictan otras disposiciones.

Dicha ponencia negativa fue firmada por los honorables Representantes *Martha Patricia Villalba* (Coordinadora Ponente), *Esteban Quintero*, *Rodrigo Rojas Lara*.

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6 - 630 / del 26 de noviembre de 2019, se solicita la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República.



DIANA MARCELA MORALES ROJAS
Secretaria General

CONTENIDO

Gaceta número 1135 - Jueves, 28 de noviembre de 2019	
CÁMARA DE REPRESENTANTES	
PROYECTOS DE LEY	
	Págs.
Proyecto de ley número 302 de 2019 Cámara, por el cual se adoptan medidas de lucha contra el dopaje en el deporte.	1
Proyecto de ley número 307 de 2019 Cámara, por medio del cual se crea el Programa de Bienestar para los Conductores de Servicio Público de Transporte Terrestre Individual en Vehículos Taxi	5
Proyecto de ley número 308 de 2019 Cámara, por medio de la cual se modifica el artículo 8° de la Ley 982 de 2005 y se dictan otras disposiciones.....	9
INFORMES DE SUBCOMISIÓN	
Informe de Subcomisión y texto propuesto al Proyecto de ley número 165 de 2018 Cámara, por medio de la cual se crean medidas para la protección y seguridad de los biciusuarios en el país y se dictan otras disposiciones.....	13
Informe de Subcomisión al Proyecto de ley número 068 de 2018 Cámara, por medio de la cual se dictan disposiciones para fortalecer el funcionamiento de las personerías en Colombia.	19
Informe de Subcomisión al Proyecto de ley número 068 de 2018 Cámara, por medio de la cual se dictan disposiciones para fortalecer el funcionamiento de las personerías en Colombia:	20
PONENCIAS	
Informe de ponencia negativa para primer debate al Proyecto de ley número 028 de 2019 Cámara, por medio del cual se reglamentan los requisitos mínimos técnicos, constructivos y de seguridad para vehículos de cero o bajas emisiones y se dictan otras disposiciones; acumulado con el Proyecto de ley número 038 de 2019 Cámara, por medio del cual se fijan lineamientos para el uso de vehículos y buses eléctricos pertenecientes al Estado, dirigidos a priorizar un ambiente sostenible, y se dictan otras disposiciones; acumulado con el Proyecto de ley número 109 de 2019 Cámara, por medio del cual se incentiva el uso de vehículos eléctricos como medida para mejorar la calidad del aire y se dictan otras disposiciones.	22