



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 - Nº 105

Bogotá, D. C., miércoles, 6 de marzo de 2019

EDICIÓN DE 31 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 322 DE 2019 CÁMARA

por medio del cual se plantean los lineamientos para la renovación de la flota pública de transporte masivo dirigida a una contratación sostenible, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* El objeto del presente proyecto es establecer los lineamientos para orientar la renovación de la flota pública de transporte masivo, y vehículos pertenecientes al Estado, hacia una contratación amigable con el medio ambiente, que contribuya a reducir las emisiones de CO₂.

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

Vehículos eléctricos. Vehículos impulsados con energía cien por ciento eléctrica o con tecnología de cero emisiones y que no contenga motor de combustión.

Transporte sostenible. El transporte sostenible es aquel que logra una mejor integración de la economía y responde a la necesidad de movilidad respetando el medio ambiente, mejora la equidad social, la salud y la resiliencia de las ciudades.

Estación de carga. Estación de suministro o comercialización de energía eléctrica para la recarga de los vehículos eléctricos.

Artículo 3°. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley, la contratación de transporte público masivo en el país deberá priorizar la compra de vehículos eléctricos de forma tal que en un periodo no mayor a 20 años a partir de la

puesta en vigencia de la presente ley la totalidad de esta flota pública funcione mediante electricidad.

La renovación de la flota de transporte público masivo estará regida según lo estipulado en el siguiente cuadro:

Tiempo en que se renovó por última vez la flota	Porcentaje de vehículos eléctricos en la flota pública de transporte masivo	Tiempo máximo a partir de la vigencia de la ley
últimos 5 años	50%	10 años
	100%	20 años
10 - 5 años	35%	5 años
	70%	12 años
	100%	20 años
más de 10 años	35%	1 año
	70%	10 años
	100%	20 años

Parágrafo 1°. Con el fin de dar cumplimiento a lo expuesto en este artículo, le corresponde al Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de 1 año a partir de la vigencia de la presente ley, regular la forma en la que se dará el proceso de salida de circulación de los vehículos a renovar.

Parágrafo 2°. Se exceptúa el parque automotor de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural, y 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.

Artículo 4°. Con la adquisición de esta nueva flota de transporte, se priorizará su entrada en las rutas más contaminadas de acuerdo con las mediciones llevadas por las autoridades ambientales regionales mediante las estaciones de monitoreo de calidad del aire. Una vez estas sean

cubiertas en su totalidad, se priorizará las rutas de los sectores de estrato 1 y 2.

Artículo 5°. *Compra de vehículos estatales.* A partir de la vigencia de la presente ley, las nuevas contrataciones que se realicen 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 la compra de un parque automotor eléctrico, en su totalidad.

Parágrafo. Se exceptúan los casos en que los vehículos eléctricos 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.

Artículo 6°. *Adiciónese al artículo 59 de la Ley 489 de 1998 las siguientes funciones:*

- a) 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.
- b) 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.
- c) 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 7°. *Adiciónese al artículo 7° del Decreto 1016 del 6 de junio de 2000 las siguientes competencias:*

- a) Supervisar el cumplimiento de las metas de renovación según lo expuesto en el artículo 3° de la presente ley, estableciendo un esquema de vigilancia y de sanciones.
- b) Emitir la certificación para los vehículos eléctricos de transporte masivo a ser comprados con destino a la flota pública que reúnen las características que regula esta ley.
- c) Supervisar y verificar que la compra de vehículos eléctricos estatales a los que hace referencia el artículo 5° de la presente ley se encuentra dentro de lo establecido en esta.
- d) Verificar el cumplimiento y buen funcionamiento de los centros de carga de acuerdo a las directrices emitidas por el Ministerio de Transporte.

Artículo 8°. El Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) será la entidad encargada de tecnificar y certificar a los operarios en la nueva flota de transporte masivo eléctrico. El número

de horas y las habilidades y competencias 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 9°. La presente ley rige a partir de su sanción y deroga todas aquellas normas que le resulten contrarias.



FABIÁN DÍAZ PLATA

Representante a la Cámara
Departamento de Santander

Proyecto de ley No. por medio del cual se plantean los lineamientos para la compra de busetas y buses eléctricos de transporte público

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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 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 a 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.

¹ IDEAM. Calidad del aire. Recuperado el 22/01/2019. [En línea] <http://www.ideam.gov.co/web/contaminacion-y-calidad-ambiental/calidad-del-aire>.

Para el caso de Europa, según datos de Enel, cerca de 400.000 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)². 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 mundo³. 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 85.000 millones de dólares hasta el 2050, según el Programa de Medio Ambiente de Naciones Unidas⁴.

² ZeEUS Project (2016). ZeEUS Ebus Report An overview of electric buses in Europe. Recuperado el 23/01/2019. [En línea] < <http://zeeus.eu/uploads/publications/documents/zeeus-ebus-report-internet.pdf>>.

³ Mojica, C. y Lefevre, B. (2018). Los autobuses eléctricos pueden transformar el Transporte Público de América Latina. Banco Interamericano de Desarrollo. [En línea] <https://blogs.iadb.org/transporte/es/los-autobuses-electricos-pueden-transformar-el-transporte-publico-de-america-latina/>.

⁴ Sebastián Galarza y Gianni López, “Movilidad Eléctrica: Oportunidades Para Latinoamérica,” ONU Medio

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 WI-FI, 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%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 2050⁶.

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 funcionamiento⁷. Sin embargo, para la ciudad de Bogotá se perdió la oportunidad de que la mitad de la flota de Transmilenio por 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 2019⁸.

Ambiente, 2016. Recuperado el 23/01/2019. [En línea] <https://europa.eu/capacity4dev/unep/document/movilidad-electrica-oportunidades-paralatinoamerica>.

⁵ *Revista Dinero* (2018). Chile tendrá la flota de buses eléctricos más grande de América Latina. Recuperado el 25/01/2019. [En línea] <https://www.dinero.com/internacional/articulo/buses-y-movilidad-electrica-en-chile-es-lider-en-la-region/265627>.

⁶ Oriel, J. (2018). ¿Por qué los vehículos eléctricos son necesarios en América Latina? *The New York Times*. [En línea] <https://www.nytimes.com/es/2018/12/28/vehiculos-electricos-america-latina/>.

⁷ Hay un gran potencial para aplicar energía limpia en la matriz de transporte. En revista *Dinero*. Enero del 2019. [En línea] <https://www.semana.com/contenidos-editoriales/la-nueva-era-de-las-renovables/articulo/la-produccion-de-energias-renovables-para-el-transporte-de-colombia/564825>.

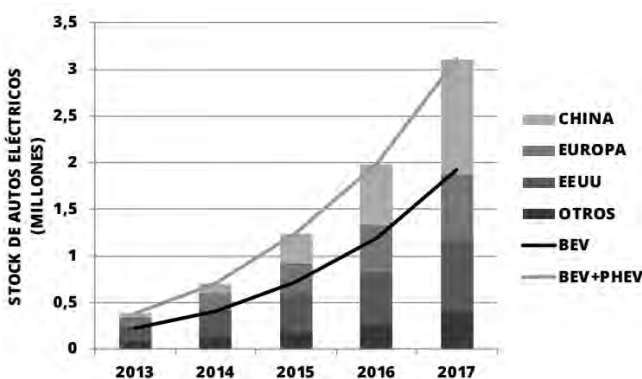
⁸ *El Espectador* (2018). Buses eléctricos: ¿Por qué en Cali y Medellín Sí, y en Bogotá no? Recuperado el 23/01/2019. [En línea] <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/buses-electricos-por-que-en-cali-y-me>

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 localmente⁹. 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 370.000¹⁰.

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 JURÍDICOS

Lograr una movilidad sostenible a nivel mundial es uno de los mayores retos que enfrentan las naciones a fin de cumplir las metas del Acuerdo de París, consistentes con reducir las emisiones relacionadas con el transporte de 7,7 gigatoneladas de CO₂, actualmente, a ubicarse entre 2 y 3 gigatoneladas para 2050. Según el Banco Mundial (2017), Un aspecto crucial para reducir las emisiones de CO₂ radica en la transición del transporte público a un sistema de transporte que contribuya a la movilidad compatible con el clima a nivel mundial¹¹.

Bajo la convención Marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático (CMNUCCA), compromiso en virtud del Acuerdo de París, Colombia en el año 2015 se comprometió a reducir el 20% de sus emisiones de Gases de Efecto Invernadero, mediante lo cual ratifica su lucha contra el calentamiento global y su preocupación por los problemas ambientales con los que actualmente debe lidiar, no solo el país, sino también el mundo.

En la figura 2 se muestran las contribuciones determinadas nacionalmente por algunos de los países latinoamericanos en la CMNUCCA y sus objetivos condicionados a recursos de cooperación internacional.

Figura 2.

Objetivos de contribuciones determinadas nacionalmente

	OBJETIVO INCONDICIONAL	OBJETIVO CONDICIONAL
COLOMBIA	Reducir emisiones en un 20% con respecto al escenario sin cambios para el 2030.	Podría aumentar la ambición de una reducción del 20% con respecto al escenario sin cambios al 30% para el 2030 (sujeto al apoyo internacional).
MÉXICO	Reducir las emisiones combinadas de GEI y carbono negro en un 25% con respecto al escenario sin cambios en el 2030.	Reducción del 40% de las emisiones de GEI y carbono negro para el 2030 (condicional al acceso a recursos financieros y transferencia de tecnología).
CHILE	Reducción del 30% de la intensidad de emisión del PIB por debajo de los niveles de 2007 para 2030 (excluyendo LULUCF).	Reducción del 35-45% de la intensidad de emisión del PIB por debajo de los niveles de 2007 para el 2030 (meta que depende del apoyo financiero internacional).
BRASIL	Se compromete a reducir las emisiones en un 37% para 2025 y un 43% para 2030, en comparación con los niveles de 2005.	El país recibe con agrado el apoyo de los países desarrollados con miras a generar beneficios globales.

Fuente: United Nations Framework Convention on Climate Change (Unfccc), *ClimateScope. Recuperado en el informe "Cargando el Futuro. El crecimiento de los mercados de autos y autobuses eléctricos en las ciudades de América Latina". Eldiálogo.*

De acuerdo con una publicación realizada en la página oficial de Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible (2015), titulada "Colombia se compromete a reducir el 20% de sus emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2030", el Gobierno de turno deja entrever que los sectores claves a los que se debe apostar para lograr esta y otras metas favorables para el medio ambiente, así como también, las principales oportunidades de mitigación (figura 3).

dellin-si-y-en-bogota-no-articulo-824329>.

⁹ Edwards, G., Viscidi, L., y Mojica, C. (2018). *Cargando el Futuro. El crecimiento de los mercados de autos y autobuses eléctricos en las ciudades de América Latina.*

¹⁰ Edwards, G., Viscidi, L., y Mojica, C. (2018). *Cargando el Futuro. El crecimiento de los mercados de autos y autobuses eléctricos en las ciudades de América Latina.*

¹¹ Banco Mundial (2017). *Movilidad.* Recuperado el 24/01/2019. [En línea] <https://www.bancomundial.org/es/results/2017/12/01/mobility>>.

Figura 3.
Sectores con oportunidades de mitigación

SECTOR	PRINCIPALES OPORTUNIDADES DE MITIGACIÓN
Agrícola, Forestal y Cambios de Uso del Suelo	Reducción de la deforestación Plantaciones forestales comerciales y sistemas agroforestales Restauración ecológica (restauración, rehabilitación y recuperación) Sistemas agroforestales con alto potencial de captura de carbono Mejores prácticas de fertilización (cultivos de papa y arroz) Ganadería sostenible (sistemas silvopastoriles intensivos, pastoreo racional) Modelos más eficientes de uso del suelo; Ordenamiento territorial
Energía	Eficiencia energética en sectores de demanda, transformación y producción Sistemas de redes inteligentes Portafolio de energías renovables Esquemas de generación con fuentes no convencionales y sistemas híbridos más estrategias de eficiencia energética para Zonas No Interconectadas Reducción de pérdidas de transporte de energía Participación de demanda mediante esquemas de precios y de incentivos Captura y almacenamiento de carbono
Industria	<Eficiencia energética (calderas, hornos, motores) Sustitución de carbón por biomasa y en general introducción de combustibles de menos carbono intensidad Desarrollos tecnológicos en los procesos productivos
Transporte	Estándares de rendimiento y conducción verde Renovación de la flota Vehículos eléctricos; Uso de combustibles de menor carbono intensidad Promoción del transporte público; Sistemas públicos de bicicletas; Desincentivos al uso del transporte privado; Cobros por congestión; Transporte multimodal (fluvial y férreo) Optimización transporte carga
Vivienda	Eficiencia energética e introducción de energéticos más limpios (sustitución de bombillos incandescentes; mejora en eficiencia de aires acondicionados y estufas a gas natural; reemplazo y chatarización de neveras; uso de energía solar) Renovación de vivienda Materiales y mejores técnicas de diseño y construcción Ciudades sostenibles
Residuos	Aprovechamiento de residuos sólidos (compostaje) Captura y quema de metano en rellenos sanitarios Captura y quema de metano en plantas de tratamiento de aguas residuales domésticas e industriales

Fuente: Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible 2015. “Colombia se compromete a reducir el 20% de sus emisiones de gases de efecto invernadero para el año 2030”.

En la figura anterior se observa cómo el sector transporte se destaca como uno de los sectores claves para las apuestas futuras de la lucha contra el calentamiento global; temas como la conducción verde y la renovación de flota ligadas al portafolio de energías renovables promueven la movilidad sostenible y los proyectos encaminados a una flota pública que le apuesta al desarrollo social, económico y ambiental.

Sumado a lo anterior, Colombia ha tomado participación en varios eventos y acuerdos internacionales encaminados a lograr avances importantes en temas ambientales, sociales y económicos en los cuales se destacan la Agenda 2030 (2015) y la Nueva Agenda Urbana (2016). Con respecto a la Agenda 2030 esta se logró gracias al apoyo de numerosos países, organizaciones internacionales y actores no gubernamentales, gracias al cual se consolidó un documento con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible encaminados hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental de los países miembros. Colombia bajo este compromiso internacional se planteó como una de las metas al 2030 reducir las emisiones totales

de efecto invernadero en un 20%¹². En cuanto a la Nueva Agenda Urbana, celebrada en Quito, Ecuador, como parte de la Tercera Conferencia de las Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible, Hábitat III, esta se centra en discutir y establecer compromisos sólidos que permitan avanzar a las ciudades en bienestar social, protección medioambiental y crecimiento económico, como resultado de la preocupación por la gran migración hacia las ciudades, se calcula que para el año 2050 dos tercios de la humanidad vivirán en zonas urbanas, lo que representa un gran desafío para la sostenibilidad social, económica y ambiental de las mismas. Para el caso colombiano, según el Ministerio de Ambiente al día de hoy cerca del 76% de la población vive en zonas urbanas y demanda más del 75% de los recursos¹³.

Así mismo, en la Constitución Política se recalca la necesidad y el compromiso que debe tener el Estado con el medio ambiente, su protección, conservación y sustitución, así como fomentar la educación y buenos hábitos que contribuyan a proteger los recursos naturales y contribuir con un ambiente sano. En este orden de ideas se destacan los siguientes artículos:

Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines (énfasis fuera del texto).

Artículo 80. El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.

Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.

Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas (énfasis fuera del texto).

Artículo 49. La atención de la salud y el saneamiento ambiental son servicios públicos a cargo del Estado. Se garantiza a todas las personas el acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud.

Corresponde al Estado organizar, dirigir y reglamentar la prestación de servicios de salud a los

¹² Departamento Nacional de Planeación (2018). Conpes 3918. Recuperado el 25/01/2019. [En línea] <<https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3918.pdf>>.

¹³ Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Con la Nueva Agenda Urbana Colombia se encamina hacia el desarrollo sostenible de sus ciudades. Recuperado el 25/01/2019. [En línea] <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3918.pdf>.

habitantes y de saneamiento ambiental conforme a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad... (Énfasis fuera del texto).

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 (énfasis fuera del texto).

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) a 1,59% del PIB de 2014 (\$12 billones) y 1,93% del PIB en 2015 (\$15,4 billones)¹⁴, 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 DNP¹⁵, 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 dados 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 demanda¹⁶. 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 menores¹⁷.

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

¹⁴ IDEAM. Calidad del aire. Recuperado el 22/01/2019. [En línea] <http://www.ideam.gov.co/web/contaminacion-y-calidad-ambiental/calidad-del-aire>.

¹⁵ Mejía Luis Fernando (2018). Calidad del Aire, una prioridad de política pública en Colombia. Departamento Nacional de Planeación.

¹⁶ Bloomberg New Energy Finance (2018). Electric Buses in Cities: Driving Towards Cleaner Air and Lower CO₂. Recuperado 23/01/2019. [En línea] <https://about.bnef.com/blog/electric-buses-cities-driving-towards-cleaner-air-lower-co2/>.

¹⁷ La nota verde: Los Autobuses eléctricos circulan ya por Santiago, un paso hacia la electromovilidad. PANORAMA.COM.VE. Recuperado el 23/01/2019. [En Línea]. <<https://www.panorama.com.ve/experienciapanorama/La-nota-verde-Autobuses-electricos-circulan-ya-por-Santiago-un-paso-hacia-la-electromovilidad-20190118-0004.html>>.

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.



CÁMARA DE REPRESENTANTES

SECRETARÍA GENERAL

El día 4 de marzo del año 2019 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 322 con su correspondiente exposición de motivos por el honorable Representante *Fabián Díaz Plata*.

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 242 DE 2018 CÁMARA

por medio de la cual se regula la operación de las pasarelas de pagos en Colombia.

I. INTRODUCCIÓN

En consideración a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Tercera de la Honorable Cámara de Representantes, a través del presente documento rendimos ponencia positiva frente al Proyecto de ley número 242 de 2018, *por medio de la cual se regula la operación de las pasarelas de pagos en Colombia*, de autoría de la Senadora Nidia Marcela Osorio Salgado.

Con el ánimo de brindar una ponencia comprensible a los integrantes de la Comisión Tercera de la Cámara y buscando precisar los objetivos, el alcance y la necesidad del proyecto, procederemos a desarrollar la presente ponencia así:

- I. INTRODUCCIÓN
- II. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY
- III. COMPETENCIA DE LA COMISIÓN TERCERA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES E INICIATIVA PARLAMENTARIA PARA EL CASO EN CONCRETO
- IV. OBJETIVO DEL PROYECTO DE LEY
- V. MARCO JURÍDICO
- VI. CUADRO DE MODIFICACIONES Y SU JUSTIFICACIÓN
- VII. PROPOSICIÓN
- II. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY**

La presente iniciativa fue radicada el pasado 16 de octubre de 2018 por la honorable Senadora Nidia Marcela Osorio Salgado.

Al proyecto de ley le correspondió el número 242 de 2018 en la Cámara y se publicó en la

Gaceta del Congreso 956 el 8 de noviembre de 2018.

Por disposición de la Mesa Directiva de la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, fui designado para rendir informe de ponencia en primer debate ante esta célula legislativa.

III. COMPETENCIA DE LA COMISIÓN TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

La Ley 3ª de 1992, en su artículo segundo, definió las competencias para el trámite de los proyectos de ley a las diferentes comisiones constitucionales permanentes, y específicamente, para el caso de la tercera estipuló:

“Comisión Tercera

Compuesta de quince (15) miembros en el Senado y veintinueve (29) miembros en la Cámara de Representantes, conocerá de hacienda y crédito público; impuesto y contribuciones; exenciones tributarias; régimen monetario; leyes sobre el Banco de la República; sistema de banca central; leyes sobre monopolios; autorización de empréstitos; mercado de valores; regulación económica; Planeación Nacional; régimen de cambios, actividad financiera, bursátil, aseguradora y de captación de ahorro”. (Subrayado fuera del texto).

Así las cosas, consideramos que la Corte Constitucional ha definido en extenso lo que se conoce como la regulación económica, partiendo del preámbulo de la Constitución, principios y diferentes postulados constitucionales que a la postre servirán de sustento para la justificación de la presente iniciativa parlamentaria. En efecto, el artículo 334¹ Constitucional es claro en identificar

¹ Artículo 334. La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir en el plano nacional y territorial, en un marco

la intervención del Estado en ciertos aspectos económicos o que hacen parte de la esfera privada de los administrados.

En Sentencia C-148 de 2015, con ponencia de la magistrada Gloria Stella Ortiz Delgado, determinó, entre otras cosas, lo siguiente:

“Así, la intervención del Estado en la esfera social y económica, se relaciona con el cumplimiento de diversas funciones, que la jurisprudencia ha señalado de la siguiente manera: “una función de redistribución del ingreso y de la propiedad[90] expresamente consagrada en varias disposiciones de la Constitución con miras a alcanzar un “orden político, económico y social justo” (Preámbulo); una función de estabilización económica también consagrada en diversas normas superiores (artículos 334 inciso, 1º, 339, 347, 371 y 373 de la C.P.); una función de regulación económica y social de múltiples sectores y actividades específicas según los diversos parámetros trazados en la Constitución (artículos 49 y 150, numeral 19, por ejemplo); y, todas las anteriores, dentro de un contexto de intervención general encaminado a definir las condiciones fundamentales del funcionamiento del mercado y de la convivencia social, como el derecho de propiedad privada pero entendido como “función social” (artículo 58 C.P.) o la libertad de iniciativa privada y de la actividad económica siempre que se respete también la “función social” de la empresa (artículo 333 C.P.) en aras de la “distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo” (artículo 334 C.P.)”.

Es por ello que consideramos que la presente iniciativa, se deberá tramitar como ley ordinaria y que resulta ser la Comisión Tercera Constitucional Permanente la llamada a dar el debate respectivo.

Ahora bien, respecto a la facultad de la iniciativa parlamentaria, el presente proyecto de ley no se encuentra vedado para ser presentado por congresistas en virtud de la iniciativa parlamentaria legislativa, pues tanto la Constitución Política y la Ley 5ª de 1992 son claras en determinar cuáles son los aspectos frente a los que los congresistas no tendrían facultad para presentar una iniciativa.

Específicamente, detallamos el mandato contenido en el artículo 150 constitucional, determinó:

Artículo 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:

1. Interpretar, reformar y derogar las leyes.

de sostenibilidad fiscal, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano. Dicho marco de sostenibilidad fiscal deberá fungir como instrumento para alcanzar de manera progresiva los objetivos del Estado Social de Derecho. En cualquier caso el gasto público social será prioritario. (...).

- 2. Expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones.*
- 3. Aprobar el plan nacional de desarrollo y de inversiones públicas que hayan de emprenderse o continuarse, con la determinación de los recursos y apropiaciones que se autoricen para su ejecución, y las medidas necesarias para impulsar el cumplimiento de los mismos.*
- 4. Definir la división general del territorio con arreglo a lo previsto en esta Constitución, fijar las bases y condiciones para crear, eliminar, modificar o fusionar entidades territoriales y establecer sus competencias.*
- 5. Conferir atribuciones especiales a las asambleas departamentales.*
(...)
- 7. Determinar la estructura de la administración nacional y crear, suprimir o fusionar ministerios, departamentos administrativos, superintendencias, establecimientos públicos y otras entidades del orden nacional, señalando sus objetivos y estructura orgánica; reglamentar la creación y funcionamiento de las Corporaciones Autónomas Regionales dentro de un régimen de autonomía; así mismo, crear o autorizar la constitución de empresas industriales y comerciales del Estado y sociedades de economía mixta.*
(...)
- 9. Conceder autorizaciones al Gobierno para celebrar contratos, negociar empréstitos y enajenar bienes nacionales. El Gobierno rendirá periódicamente informes al Congreso sobre el ejercicio de estas autorizaciones.*
- 11. Establecer las rentas nacionales y fijar los gastos de la Administración.*
- 12. Establecer contribuciones fiscales y, excepcionalmente, contribuciones parafiscales en los casos y bajo las condiciones que establezca la ley.*
- 13. Determinar la moneda legal, la convertibilidad y el alcance de su poder liberatorio, y arreglar el sistema de pesas y medidas.*
(...)
- 19. Dictar las normas generales, y señalar en ellas los objetivos y criterios a los cuales debe sujetarse el Gobierno para los siguientes efectos:*
 - a) Organizar el crédito público;*
 - b) Regular el comercio exterior y señalar el régimen de cambio internacional, en concordancia con las funciones que la Constitución consagra para la Junta Directiva del Banco de la República;*

- e) *Fijar el régimen salarial y prestacional de los empleados públicos, de los miembros del Congreso Nacional y la Fuerza Pública;*
22. *Expedir las leyes relacionadas con el Banco de la República y con las funciones que compete desempeñar a su Junta Directiva.*

En concordancia, el artículo 154 de la Constitución Política define que:

Artículo 154. Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuesta de sus respectivos miembros, del Gobierno nacional, de las entidades señaladas en el artículo 156, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución.

No obstante, solo podrán ser dictadas o reformadas por iniciativa del Gobierno las leyes a que se refieren los numerales 3, 7, 9, 11 y 22 y los literales a, b y e, del numeral 19 del artículo 150; las que ordenen participaciones en las rentas nacionales o transferencias de las mismas; las que autoricen aportes o suscripciones del Estado a empresas industriales o comerciales y las que decreten exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales.

Así las cosas, el proyecto de ley en consideración no contraría los mandatos constitucionales y puede ser de iniciativa del Congreso de la República.

IV. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

En este contexto, se propone un proyecto de ley dirigido a regular la operación de las pasarelas de pagos en Colombia, darle la facultad a la Superintendencia Financiera de Colombia de vigilarlas y regularlas. Su propósito, tener más control sobre este negocio *online* que día a día crece de manera exponencial y de la cual existen nuevos participantes emergentes en el sector.

Las principales tendencias emergentes de innovación dentro de los servicios digitales son cada vez más globales y existe una tendencia general hacia el desarrollo. Estos servicios digitales se deben considerar de forma existente de trabajo y colaboración, con el fin de equilibrar los beneficios potenciales de innovación para los usuarios.

En Colombia, la cultura de comprar en línea es relativamente nueva comparada con otros países como lo es Brasil, México y Argentina, ellos son los líderes en transacciones digitales. Sin embargo, cada año en nuestro país se está encontrando la conveniencia de poder comprar desde la accesibilidad de sus celulares como una mejor alternativa. Actualmente, los principales mercados con Comercio Electrónico son Brasil, México, Argentina, Chile y Colombia, se presenta un panorama optimista frente al comercio electrónico. El crecimiento porcentual de los últimos cinco años, que ha sido del 18%, es superior al 17% de la media regional y cercana al 20,2% a nivel global.

V. MARCO O FUNDAMENTO JURÍDICO

Ciertamente, los gobiernos tienen la habilidad de influenciar mercados, tecnologías y en general el comportamiento por medio de políticas y reglamentaciones. Las políticas de intervenciones sensatas son ineludibles, ya que lejos de interferir con el buen funcionamiento de los mercados, pueden ser necesarias para hacer frente a las fallas generalizadas del mercado y para garantizar que los incentivos privados se alinean con los imperativos sociales para producir resultados económicos favorables. Políticas bien diseñadas en el sector, como el presente proyecto de ley, garantizan mayor seguridad para toda la dinámica comercial del mercado colombiano.

En el marco del ingreso de Colombia a la OCDE. El Comité de Políticas de Consumo (CCP), de la OCDE, inició su investigación y análisis sobre las tendencias y los retos para las políticas públicas de los pagos en línea, la compra de bienes digitales y el comercio digital participativo. Este trabajo resaltó no solo los beneficios de este tipo de comercio, sino también su alta complejidad, por lo que en el año 2014 se acordó revisar la recomendación mencionada.

La recomendación incluye:

1. Productos de contenido digital: se ha clarificado que los consumidores deben recibir información clara sobre las limitaciones técnicas, contractuales y de uso que estos productos presentan, así como de funcionalidad e interoperabilidad.
2. Consumidores activos: las fronteras de los modelos de comercio electrónico se han disipado, con consumidores formando parte del desarrollo y la promoción del producto. El rango de la recomendación se amplió para incluir transacciones entre consumidores y asegurar que la promoción realizada por los consumidores sea verídica y transparente.
3. Aparatos móviles: se incluyen dos nuevas provisiones que resaltan la necesidad de tomar en cuenta las limitaciones o características especiales del aparato utilizado para las transacciones (tamaño de la pantalla, capacidad de almacenamiento).
4. Riesgos de seguridad y privacidad: debido al incremento del riesgo, debido a que la información personal de los consumidores se ve particularmente expuesta, la recomendación recalca la necesidad de tratarlos en concordancia con otros instrumentos OCDE y agrega dos nuevas provisiones sobre comercio digital B2C.
5. Protección del pago: la recomendación llama a los gobiernos y “*stakeholders*” a desarrollar en conjunto los requisitos mínimos que los diferentes mecanismos de pago deben tener.

6. Seguridad de productos: se agrega una provisión sobre la necesidad de los gobiernos y compañías de cooperar para asegurar que productos inseguros no sean vendidos en línea.
7. El gran aumento de las apps y de los portales web en nuestro país, evidencia que los usuarios colombianos están más dispuestos a comprar gran variedad de productos a través de diferentes plataformas digitales, especialmente en el comercio electrónico, su crecimiento es exponencial.

En ese orden de ideas, el presente proyecto busca regular y cumplir con la recomendación del CCP buscando crear una nueva regulación que permita satisfacer las necesidades incipientes del sector. Que permita, de la mano de la Superintendencia Financiera, una verdadera vigilancia de este segmento del mercado y cumpla con lo dispuesto

en los tratados internacionales aprobados por Colombia referentes al tema.

Según el Manual de Buenas Prácticas de Pasarela de Pago en Colombia. No se ha expedido regulación específica sobre las condiciones en las cuales las pasarelas de pago operan. Adicionalmente, desde el régimen de cambios internacionales en transacciones en otras monedas, la regulación no contempla disposiciones especiales sobre las pasarelas de pago en el comercio de este tipo de bienes y/o servicios. Sin dejar de lado el artículo 4 b) de la Ley 9ª de 1991, los artículos 2.17.1.1 y 2.17.1.4 del Decreto 1068 de 2015 y las resoluciones vigentes del Banco de la República, no está permitida la utilización de mecanismos de pago que prescindan o impidan la canalización por conducto del mercado cambiario de las operaciones de cambio sujetas a esta obligación.

VI. CUADRO DE MODIFICACIONES Y SU JUSTIFICACIÓN

PROYECTO DE LEY NÚMERO 242/2018 DE 2018 CÁMARA <i>por medio de la cual se regula la operación de las pasarelas de pagos en Colombia</i>		
TEXTO RADICADO	MODIFICACIÓN PROPUESTA	JUSTIFICACIÓN
“Por medio de la cual se regula la operación de las pasarelas de pagos en Colombia”.	“Por medio de la cual se regula la operación de las pasarelas de pagos y se dictan otras disposiciones en el ecosistema de pago electrónico en Colombia”.	El objeto del proyecto busca regular a las pasarelas de pago, pero abarca y plantea obligaciones y requerimientos adicionales a actores completamente distintos a una pasarela de pagos, es decir, a Bancos Adquirientes, Redes procesadoras de Pago, Comercio, entre otros. Por lo cual, se propone el cambio del nombre del proyecto.
<p>Artículo 1°. Toda pasarela de pagos deberá estar constituida y registrada en la superintendencia de sociedades y reportar sus balances anualmente.</p> <p>Parágrafo. Pasarela de pagos. Equivale al datáfono de una tienda físicas para efectuar un pago con tarjeta. Los comercios que usan este servicio establecen una relación contractual con los bancos y los tarjetahabientes.²</p>	<p>Artículo 1°. La Superintendencia de Sociedades deberá inspeccionar, vigilar y controlar las pasarelas de pago que se constituyan bajo las formalidades dispuestas en el Código de Comercio.</p> <p>Toda pasarela de pago deberá estar registrada en la Superintendencia de Sociedades. Para lo cual, la anterior creará el Registro Nacional de pasarelas de pago.</p> <p>Parágrafo. Pasarela de pagos: Servicio que permite la realización de pagos por parte de los consumidores directamente a los mandatarios, a través de medios electrónicos utilizando plataformas tecnológicas (software). Esta definición complementa la expedida por la Superintendencia Financiera en la Circular Externa No. 8 de 2018.</p>	<p>En este artículo se considera necesario utilizar las facultades de la Superintendencia de Sociedades establecidas en la ley para que sean implementadas en las pasarelas de pago.</p> <p>Se considera necesario cambiar la definición de pasarela de pago de tal forma que se utilice la que se encuentra en el Manual de Buenas Prácticas de las pasarelas de pago en Colombia del Observatorio eCommerce, Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y Cámara Colombiana de Comercio Electrónico. Esto con el objetivo de no cambiar lo ya establecido.</p>
<p>Artículo 2°. La superintendencia Financiera de Colombia, vigilará y regulará que todas las pasarelas de pago cuenten con los requisitos requeridos para su operación en los modelos de negocio:</p>	<p>Artículo 2°. La Superintendencia Financiera de Colombia, reglamentará todas las pasarelas de pago para que cuenten con los requisitos necesarios para su operación en los modelos de negocio que se mencionan a continuación, sin dejar de lado la posibilidad de nuevos modelos de negocio:</p>	<p>Se hace necesario en el artículo eliminar la palabra vigilará, dado que las pasarelas de pago no ejercen alguna actividad considerada como financiera. Se cambió la palabra requeridos por necesarios y se incorporan posibles o nuevos modelos en las pasarelas de pago, teniendo en cuenta los avances y desarrollos tecnológicos.</p>

² <https://www.payulatam.com/co/en/blog/elegir-pasarela-de-pagos/>.

PROYECTO DE LEY NÚMERO 242/2018 DE 2018 CÁMARA <i>por medio de la cual se regula la operación de las pasarelas de pagos en Colombia</i>		
TEXTO RADICADO	MODIFICACIÓN PROPUESTA	JUSTIFICACIÓN
<p>1. Agregador:</p> <p>i. Establecer un esquema para identificar de manera única a los comercios del modelo agregador (deben contar con código único de venta no presencial).</p> <p>ii. La obligación por parte de los comercios del modelo agregador de contar con políticas y procedimientos relacionados con la prevención y el control del riesgo de lavado de activos y financiación del terrorismo.</p> <p>iii. Definir los requisitos mínimos de seguridad de la información, por parte de los comercios del modelo agregador al comercio electrónico.</p> <p>iv. Definir los requisitos mínimos y estándares de seguridad de la información para: el ingreso, operación, seguimiento y control de comercios en el modelo agregador.</p> <p>v. Establecer las pruebas (técnicas) de seguridad, que deben ser cumplidas antes de la salida en producción de un comercio.</p> <p>vi. La obligación por parte de los establecimientos de comercio o entidades administradoras de pasarelas de pago de contar, mantener y entregar la certificación PCI-DDS emitida por una entidad que ostente la categoría QSA (Qualified Security Ascensor).</p> <p>vii. La obligación por parte de los comercios del modelo agregador de contar con capacitaciones sobre los requerimientos mínimos de seguridad. Debe existir una capacitación de tipo técnico en la que se incluyan como mínimo los siguientes temas: riesgos de seguridad de la información en Internet, amenazas, vulnerabilidades técnicas, ataques conocidos, gestión de incidentes, segmentación de redes, y conceptos de aseguramiento de plataformas.</p> <p>2. Gateway:</p> <p>i. Definir los requisitos mínimos de seguridad de la información, para el ingreso de comercios y pasarelas al modelo de comercio electrónico.</p> <p>ii. Establecer las pruebas (técnicas) de seguridad, que deben ser cumplidas antes de la salida en producción de un comercio.</p> <p>iii. Fortalecer y ajustar el proceso ingreso de comercios por parte del Banco Adquirente, de modo que las solicitudes de documentos, requisitos y verificaciones técnicas a los comercios, sigan un proceso específico y adecuado para el ambiente no presente.</p>	<p>1. Agregador:</p> <p>i. Establecer un esquema para identificar de manera única a los comercios del modelo agregador (deben contar con código único de venta no presencial).</p> <p>ii. La obligación por parte de los comercios del modelo agregador de contar con políticas y procedimientos relacionados con la prevención y el control del riesgo de lavado de activos y financiación del terrorismo.</p> <p>iii. Definir los requisitos mínimos de seguridad de la información, por parte de los comercios del modelo agregador al comercio electrónico.</p> <p>iv. Definir los requisitos mínimos y estándares de seguridad de la información para: el ingreso, operación, seguimiento y control de comercios en el modelo agregador.</p> <p>v. Establecer las pruebas (técnicas) de seguridad, que deben ser cumplidas antes de la salida en producción de un comercio.</p> <p>vi. La obligación por parte de los establecimientos de comercio o entidades administradoras de pasarelas de pago de contar, mantener y entregar la certificación PCI-DSS emitida por una entidad que ostente la categoría QSA (Qualified Security Assessor).</p> <p>vii. La obligación por parte de los comercios del modelo agregador de contar con capacitaciones sobre los requerimientos mínimos de seguridad. Debe existir una capacitación de tipo técnico en la que se incluyan como mínimo los siguientes temas: riesgos de seguridad de la información en Internet, amenazas, vulnerabilidades técnicas, ataques conocidos, gestión de incidentes, segmentación de redes, y conceptos de aseguramiento de plataformas.</p> <p>2. Gateway:</p> <p>i. Definir los requisitos mínimos de seguridad de la información, para el ingreso de comercios y pasarelas al modelo de comercio electrónico.</p> <p>ii. Establecer las pruebas (técnicas) de seguridad, que deben ser cumplidas antes de la salida en producción de un comercio.</p> <p>iii. Fortalecer y ajustar el proceso ingreso de comercios por parte del Banco Adquirente, de modo que las solicitudes de documentos, requisitos y verificaciones técnicas a los comercios, sigan un proceso específico y adecuado para el ambiente no presente.</p>	<p>Se cambian los acrónimos a la forma correcta: De “PCI DDS” a “PCI DSS” y se corrige QSA (Qualified Security Ascensor) por QSA (Qualified Security Assessor).</p>

<p align="center">PROYECTO DE LEY NÚMERO 242/2018 DE 2018 CÁMARA <i>por medio de la cual se regula la operación de las pasarelas de pagos en Colombia</i></p>		
TEXTO RADICADO	MODIFICACIÓN PROPUESTA	JUSTIFICACIÓN
<p>iv. Adecuar las capacitaciones de ingreso para los comercios con temas relacionados al ambiente no presente. Debe existir una capacitación de tipo técnico en la que se incluyan como mínimo los siguientes temas: riesgos de seguridad de la información en Internet, amenazas, vulnerabilidades técnicas, ataques conocidos, gestión de incidentes, segmentación de redes, y conceptos de aseguramiento de plataformas.</p> <p>v. Cuando un Banco Adquirente recibe una solicitud de inscripción de un comercio, el banco debería poder consultar si a dicho comercio se le ha negado previamente la inscripción con otro Banco Adquirente, esta información debería considerarse en el análisis de riesgo del proceso de inscripción.</p> <p>vi. Solicitar los nombres y números de identificación de los socios de las pasarelas y los comercios que deseen inscribirse en el modelo, para que estos datos sean parte del análisis realizado por el Banco Adquirente y por Incocrédito. Esto con el fin de evitar que una misma persona intente ingresar al modelo de forma repetitiva utilizando nombres jurídicos distintos.</p> <p>vii. Establecer criterios y medidas para identificar los comercios con alto nivel de riesgo.</p> <p>viii. La obligación por parte de los establecimientos de comercio o entidades administradoras de pasarelas de pago de contar, mantener y entregar la certificación PCI-DDS emitida por una entidad que ostente la categoría QSA (Qualified Security Assessor).</p> <p>ix. La obligación por parte de los establecimientos de comercio o entidades administradoras de pasarelas de pago de contar con políticas y procedimientos relacionados con la prevención y el control del riesgo de lavado de activos y financiación del terrorismo.</p> <p>3. Conexión directa con redes</p> <p>i. Definir los requisitos mínimos de seguridad de la información, para el ingreso de comercios al modelo de comercio electrónico.</p> <p>ii. Establecer las pruebas (técnicas) de seguridad, que deben ser cumplidas antes de la salida en producción de un comercio.</p>	<p>iv. Adecuar las capacitaciones de ingreso para los comercios con temas relacionados al ambiente no presente. Debe existir una capacitación de tipo técnico en la que se incluyan como mínimo los siguientes temas: riesgos de seguridad de la información en Internet, amenazas, vulnerabilidades técnicas, ataques conocidos, gestión de incidentes, segmentación de redes, y conceptos de aseguramiento de plataformas.</p> <p>v. Cuando un Banco Adquirente recibe una solicitud de inscripción de un comercio, el banco debería poder consultar si a dicho comercio se le ha negado previamente la inscripción con otro Banco Adquirente, esta información debería considerarse en el análisis de riesgo del proceso de inscripción.</p> <p>vi. Solicitar los nombres y números de identificación de los socios de las pasarelas y los comercios que deseen inscribirse en el modelo, para que estos datos sean parte del análisis realizado por el Banco Adquirente y por Incocrédito. Esto con el fin de evitar que una misma persona intente ingresar al modelo de forma repetitiva utilizando nombres jurídicos distintos.</p> <p>vii. Establecer criterios y medidas para identificar los comercios con alto nivel de riesgo.</p> <p>viii. La obligación por parte de los establecimientos de comercio o entidades administradoras de pasarelas de pago de contar, mantener y entregar la certificación PCI-DSS emitida por una entidad que ostente la categoría QSA (Qualified Security Assessor).</p> <p>ix. La obligación por parte de los establecimientos de comercio o entidades administradoras de pasarelas de pago de contar con políticas y procedimientos relacionados con la prevención y el control del riesgo de lavado de activos y financiación del terrorismo.</p> <p>3. Conexión directa con redes</p> <p>i. Definir los requisitos mínimos de seguridad de la información, para el ingreso de comercios al modelo de comercio electrónico.</p> <p>ii. Establecer las pruebas (técnicas) de seguridad, que deben ser cumplidas antes de la salida en producción de un comercio.</p>	

PROYECTO DE LEY NÚMERO 242/2018 DE 2018 CÁMARA <i>por medio de la cual se regula la operación de las pasarelas de pagos en Colombia</i>		
TEXTO RADICADO	MODIFICACIÓN PROPUESTA	JUSTIFICACIÓN
iii. Fortalecer y ajustar el proceso de ingreso de comercios por parte del Banco Adquirente, de modo que la solicitud de documentos, requisitos y verificaciones técnicas a los comercios, sigan un procedimiento específico y adecuado para el ambiente no presente. 4. Proceso de monitoreo i. Fortalecer el análisis y monitoreo transaccional que realiza el Banco Adquirente. ii. Confirmar a las pasarelas y comercios, las transacciones fraudulentas identificadas por las entidades financieras. iii. Construir la base de datos de contacto, de los diferentes actores que participan en el monitoreo y manejo de alertas. iv. Definir el protocolo de comunicación y el acuerdo de niveles de servicio de los actores que participan en el monitoreo y manejo de alertas. viii. Definir esquema para que los procesos operativos, incluyendo el monitoreo transaccional, puedan identificar de forma individual a los comercios del modelo agregador. ix. Fortalecer y ajustar el proceso de monitoreo en todos los actores, especialmente para identificar claramente que se trata de un proceso de monitoreo para el ambiente no presente. x. Fortalecer el monitoreo a los comercios por parte de las entidades financieras.	iii. Fortalecer y ajustar el proceso de ingreso de comercios por parte del Banco Adquirente, de modo que la solicitud de documentos, requisitos y verificaciones técnicas a los comercios, sigan un procedimiento específico y adecuado para el ambiente no presente. 4. Proceso de monitoreo i. Fortalecer el análisis y monitoreo transaccional que realiza el Banco Adquirente. ii. Confirmar a las pasarelas y comercios, las transacciones fraudulentas identificadas por las entidades financieras. iii. Construir la base de datos de contacto, de los diferentes actores que participan en el monitoreo y manejo de alertas. iv. Definir el protocolo de comunicación y el acuerdo de niveles de servicio de los actores que participan en el monitoreo y manejo de alertas. viii. Definir esquema para que los procesos operativos, incluyendo el monitoreo transaccional, puedan identificar de forma individual a los comercios del modelo agregador. ix. Fortalecer y ajustar el proceso de monitoreo en todos los actores, especialmente para identificar claramente que se trata de un proceso de monitoreo para el ambiente no presente. x. Fortalecer el monitoreo a los comercios por parte de las entidades financieras.	
Artículo 3°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	Artículo 3°. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	Sin cambios.

VII. PROPOSICIÓN

Por las razones expuestas, solicito a la Mesa Directiva de la Comisión Tercera Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes dar primer debate al Proyecto de ley número 242 de 2018 Cámara, *por medio de la cual se regula la operación de las pasarelas de pagos en Colombia.*

Del honorable Representante,



WADITH ALBERTO MANZUR IMBETT
Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 242 DE 2018 CÁMARA

por medio de la cual se regula la operación de las pasarelas de pagos y se dictan otras disposiciones en el ecosistema de pago electrónico en Colombia.

El Congreso de la República de Colombia
DECRETA:

Artículo 1° La Superintendencia de Sociedades deberá inspeccionar, vigilar y controlar las pasarelas de pago que se constituyan bajo las formalidades dispuestas en el Código de Comercio.

Toda pasarela de pago deberá estar registrada en la Superintendencia de Sociedades. Para lo

cual la anterior creará el Registro Nacional de Pasarelas de Pago.

Parágrafo: pasarela de pagos: Servicio que permite la realización de pagos por parte de los consumidores directamente a los mandatarios, a través de medios electrónicos utilizando plataformas tecnológicas (*software*). Esta definición complementa la expedida por la Superintendencia Financiera en la Circular Externa número 8 de 2018.

Artículo 2°. La Superintendencia Financiera de Colombia reglamentará todas las pasarelas de pago para que cuenten con los requisitos necesarios para su operación en los modelos de negocio que se mencionan a continuación, sin dejar de lado la posibilidad de nuevos modelos de negocio:

1. Agregador

- i. Establecer un esquema para identificar de manera única a los comercios del modelo agregador (deben contar con código único de venta no presencial).
- ii. La obligación por parte de los comercios del modelo agregador de contar con políticas y procedimientos relacionados con la prevención y el control del riesgo de lavado de activos y financiación del terrorismo.
- iii. Definir los requisitos mínimos de seguridad de la información, por parte de los comercios del modelo agregador al comercio electrónico.
- iv. Definir los requisitos mínimos y estándares de seguridad de la información para: el ingreso, operación, seguimiento y control de comercios en el modelo agregador.
- v. Establecer las pruebas (técnicas) de seguridad, que deben ser cumplidas antes de la salida en producción de un comercio.
- vi. La obligación por parte de los establecimientos de comercio o entidades administradoras de pasarelas de pago de contar, mantener y entregar la certificación PCI-DSS emitida por una entidad que ostente la categoría QSA (Qualified Security Assessor).
- vii. La obligación por parte de los comercios del modelo agregador de contar con capacitaciones sobre los requerimientos mínimos de seguridad. Debe existir una capacitación de tipo técnico en la que se incluyan como mínimo los siguientes temas: riesgos de seguridad de la información en Internet, amenazas, vulnerabilidades técnicas, ataques conocidos, gestión de incidentes, segmentación de redes, y conceptos de aseguramiento de plataformas.

2. Gateway

- i. Definir los requisitos mínimos de seguridad de la información, para el ingreso de comercios y pasarelas al modelo de comercio electrónico.
- ii. Establecer las pruebas (técnicas) de seguridad, que deben ser cumplidas antes de la salida en producción de un comercio.
- iii. Fortalecer y ajustar el proceso ingreso de comercios por parte del Banco Adquirente, de modo que las solicitudes de documentos, requisitos y verificaciones técnicas a los comercios, sigan un proceso específico y adecuado para el ambiente no presente.
- iv. Adecuar las capacitaciones de ingreso para los comercios con temas relacionados al ambiente no presente. Debe existir una capacitación de tipo técnico en la que se incluyan como mínimo los siguientes temas: riesgos de seguridad de la información en Internet, amenazas, vulnerabilidades técnicas, ataques conocidos, gestión de incidentes, segmentación de redes, y conceptos de aseguramiento de plataformas.
- v. Cuando un Banco Adquirente recibe una solicitud de inscripción de un comercio, el banco debería poder consultar si a dicho comercio se le ha negado previamente la inscripción con otro Banco Adquirente, esta información debería considerarse en el análisis de riesgo del proceso de inscripción.
- vi. Solicitar los nombres y números de identificación de los socios de las pasarelas y los comercios que deseen inscribirse en el modelo, para que estos datos sean parte del análisis realizado por el Banco Adquirente y por Incocrédito. Esto con el fin de evitar que una misma persona intente ingresar al modelo de forma repetitiva utilizando nombres jurídicos distintos.
- vii. Establecer criterios y medidas para identificar los comercios con alto nivel de riesgo.
- viii. La obligación por parte de los establecimientos de comercio o entidades administradoras de pasarelas de pago de contar, mantener y entregar la certificación PCI-DSS emitida por una entidad que ostente la categoría QSA (Qualified Security Assessor).
- ix. La obligación por parte de los establecimientos de comercio o entidades administradoras de pasarelas de pago de contar con políticas y procedimientos relacionados con la prevención y el control del riesgo de lavado de activos y financiación del terrorismo.

3. Conexión directa con redes

- i. Definir los requisitos mínimos de seguridad de la información, para el ingreso de comercios al modelo de comercio electrónico.
- ii. Establecer las pruebas (técnicas) de seguridad, que deben ser cumplidas antes de la salida en producción de un comercio.
- iii. Fortalecer y ajustar el proceso de ingreso de comercios por parte del Banco Adquirente, de modo que la solicitud de documentos, requisitos y verificaciones técnicas a los comercios, sigan un procedimiento específico y adecuado para el ambiente no presente.


4. Proceso de monitoreo

- i. Fortalecer el análisis y monitoreo transaccional que realiza el Banco Adquirente.
- ii. Confirmar a las pasarelas y comercios, las transacciones fraudulentas identificadas por las entidades financieras.
- iii. Construir la base de datos de contacto, de los diferentes actores que participan en el monitoreo y manejo de alertas.
- iv. Definir el protocolo de comunicación y el acuerdo de niveles de servicio de los actores que participan en el monitoreo y manejo de alertas.
- viii. Definir esquema para que los procesos operativos, incluyendo el monitoreo transaccional, puedan identificar de forma individual a los comercios del modelo agregador.
- ix. Fortalecer y ajustar el proceso de monitoreo en todos los actores, especialmente para identificar claramente que se trata de un proceso de monitoreo para el ambiente no presente.

- x. Fortalecer el monitoreo a los comercios por parte de las entidades financieras.

Artículo 3°: La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Del honorable Representante,



WADITH ALBERTO MANZUR IMBETT
Ponente

CÁMARA DE REPRESENTANTES

COMISIÓN TERCERA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE

(ASUNTOS ECONÓMICOS)

Bogotá, D. C., 26 de febrero de 2019.

En la fecha se recibió en esta Secretaría el informe de ponencia para primer debate del Proyecto de ley número 242 de 2018 Cámara, por medio de la cual se regula la operación de las pasarelas de pagos en Colombia, presentado por el honorable Representante: *Wadith Alberto Manzur Imbett* y se remite a la Secretaría General de la Corporación para su respectiva publicación en la *Gaceta del Congreso*, tal y como lo ordena el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992.

La Secretaria General,



ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA

CARTAS DE COMENTARIOS

CARTA DE COMENTARIOS DE LA ASOCIACIÓN COLOMBIANA DE CIUDADES CAPITALES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 311 DE 2019 CÁMARA, 227 DE 2019 SENADO

por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022

“Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”.

Bogotá, D. C., 26 de febrero de 2019.

Doctor:

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

Secretario General

Cámara de Representantes

Ciudad.

Respetado doctor Mantilla:

La Asociación Colombiana de Ciudades Capitales (Asocapitales) como institución que representa los intereses de más del 46% de la población nacional y aportan con su trabajo el 50,4% al PIB nacional, recurrimos a su dignidad y compromiso con el bienestar general con los centros poblados del territorio colombiano, para que el Plan Nacional de Desarrollo que se encuentra actualmente en discusión en el honorable Congreso de la República, contemple políticas públicas e inversiones regionales para los próximos cuatro años, que cumplan las expectativas de la mayoría de los ciudadanos en pro de su calidad de vida.

De esta manera, queremos poner a su consideración algunas preocupaciones que nos asisten en distintos sectores estratégicos para el desarrollo local, los cuales se orientan a prestar un mejor servicio público de las obligaciones impartidas a las entidades territoriales en la Constitución Política y la normatividad vigente.


Los mandatarios locales, a quienes representamos, agradecemos las gestiones que ustedes a bien emprendan, para que la visión de país que ha planteado el Gobierno nacional responda a las necesidades ciudadanas y facilite la

gestión de estas por parte de las administraciones locales. Recordemos que un Estado más cercano al ciudadano promueve el trabajo, la convivencia, el progreso y el desarrollo.


Seguros de contar con su incondicional respaldo por el desarrollo local y el bienestar general,


LUZ MARÍA ZAPATA ZAPATA
 Directora Ejecutiva
 Asociación Colombiana de Ciudades Capitales – ASOCAPITALES


PROBLEMAS DE LAS CIUDADES CAPITALES PARA EL PND




Frente al tema de Alianzas Público Privadas (APP) inquieta que el Distrito Capital y los municipios y distritos especiales pueden ejecutar alianzas público privadas en el último año de gobierno de los alcaldes, mientras que para las capitales de departamento no existe esta posibilidad, razón por la cual se propone modificar el numeral 6 del artículo 27 de la Ley 1508 de 2012.



Reglamentar el Título V del Decreto 926 de 2017, relacionado con el impuesto al carbón. En la reglamentación debe quedar expreso que parte del recuento del mismo será una de las fuentes de recursos para la cofinanciación de la reposición de la flota de transporte masivo de las ciudades capitales del país.




Incluir en el nuevo Plan Nacional de Desarrollo que los entes territoriales verificarán, junto con el DNP y el DANE, la reestructuración del mecanismo de focalización para mejorar asignación de los subsidios.




El ajuste al SGF debe incluir criterios de asignación de recursos que respondan a la situación actual de la educación en las ciudades capitales. Se propone el cálculo de una canasta de referencia real que reconozca los costos reales de la atención del estudiante y un sistema de asignación que responda a este criterio.


MICHES INCONVENIENTES DEL PND PARA LAS CIUDADES CAPITALES




La unificación de los cobros, multas, tasas, estampados, presupuestos y costos estatales en valores de UVT, debe darse de manera gradual y no inmediata, como lo sugiere el artículo 48. Este cambio exige modificar la papelera ya existente, además de cambiar la parámetros de todos los sistemas, incluidos los de las entidades descentralizadas, entre otros temas, que requieren por lo menos 6 meses para hacerse de manera adecuada.




El artículo 51 obliga a las alcaldías a incluir en el marco fiscal de mediano plazo la situación financiera de las entidades descentralizadas, ocasionando un posible daño en indicadores como el de endeudamiento. Aunque la obligación plantea solo una simulación, los municipios deberán presentar este ejercicio a los concejos para la aprobación del presupuesto y el plan de inversiones.




El artículo 49 obliga a las entidades territoriales y sus entidades descentralizadas a crear su propio Fondo de Convivencia, lo que implica la apropiación de recursos para su funcionamiento y administración.



En el PND se trata de manera separada y desdoblada el transporte convencional (carros particulares), el transporte no convencional (bicicletas, lanchas, elci) y otros medios de transporte. Por esta razón, se sugieren modificaciones en la redacción de los artículos 75 y 76, donde se entienden los sistemas de transporte de manera interconectada.




El artículo 120 relacionado con el Fondo de Pensiones de las Entidades Territoriales - FONPET, no soluciona los principales problemas de las entidades territoriales frente a la operatividad del Fondo.



El artículo 132 es inconveniente porque:

- Impone la carga de afiliación al SGSSS a las entidades territoriales.
- No soluciona el problema de la población "sandwich", esto es, aquellas personas que no tienen capacidad de pago para estar dentro del régimen contributivo ni clasifican por SISEN al régimen subsidiado.
- Obliga a ET a asumir los costos de la prestación del servicio de salud de la población pobre no afiliada en determinar una fuente de financiación.
- La Nación debe estar obligada a cofinanciar los gastos en salud de la población migrante.



El artículo 134 debería:

- Hacer posible que las entidades territoriales decidan sobre la destinación de las excedentes del FONPET del sector salud financiadas con Lotto.
- Permitir que la Nación colabore con las entidades territoriales en los procesos de auditoría, por ejemplo a través de convenios interadministrativos.
- Ampliar el plazo para el pago de intereses, pasando de 6 a 12 meses dando tiempo suficiente para su correcta implementación.



ARTÍCULOS DE INTERÉS DE LAS CIUDADES CAPITALES PL 311/19C-C 227/19S "PLAN NACIONAL DE DESARROLLO"		
Artículos Inconvenientes del PND		
ARTÍCULO NORMATIVIDAD ACTUAL	ARTÍCULO PND	COMENTARIOS
sin antecedente normativo	ARTÍCULO 48º. CÁLCULO DE VALORES EN UVT. A partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, todos los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas, estampillas, presupuestos y costos estatales actualmente denominados y establecidos con base en el salario mínimo mensual legal vigente, deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Tributario -UVT a 2019. En adelante, las actualizaciones de estos valores también se harán con base en el valor de la UVT vigente.	Seis meses a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, todos los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas, estampillas, presupuestos y costos estatales actualmente denominados y establecidos con base en el salario mínimo mensual legal vigente, deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Tributario -UVT a 2019. En adelante, las actualizaciones de estos valores también se harán con base en el valor de la UVT vigente. Se debe realizar cambios relacionados con: <ul style="list-style-type: none"> • Papelería requerida para los cobros que realiza las diferentes secretarías del municipio y sus entidades descentralizadas. • Parametrización en los sistemas del municipio y sus entidades descentralizadas. • Se debe destruir la papelería existente que haga referencia a cobros expresados en términos de Salarios Mínimos Legales Vigentes. Validar que no existan diferencias contables por el cambio entre una expresión y la otra

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
PBX: 57 (1) 555 75 41
www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



ARTICULO 5o. MARCO FISCAL DE MEDIANO PLAZO PARA ENTIDADES TERRITORIALES. Anualmente, en los departamentos, en los distritos y municipios de categoría especial, 1 y 2, a partir de la vigencia de la presente ley, y en los municipios de categorías 3, 4, 5 y 6 a partir de la vigencia 2005, el Gobernador o Alcalde deberá presentar a la respectiva Asamblea o Concejo, a título informativo, un Marco Fiscal de Mediano Plazo. Dicho Marco se presentará en el mismo período en el cual se deba presentar el proyecto de presupuesto y debe contener como mínimo: a) El Plan Financiero contenido en el artículo 4o de la Ley 38 de 1989, modificado por el inciso 5 de la Ley 179 de 1994; b) Las metas de superávit primario a que hace referencia el artículo 2o de la presente ley, así como el nivel de deuda pública y un análisis de su sostenibilidad; c) Las acciones y medidas específicas en las que se sustenta el cumplimiento de las metas, con sus correspondientes cronogramas de	ARTÍCULO 51º. MARCO FISCAL DE MEDIANO PLAZO PARA ENTIDADES TERRITORIALES. Adiciónese el literal h) y un párrafo al artículo 5º de la Ley 819 de 2003 así: h) Incorporar en su Marco Fiscal de Mediano Plazo el análisis de la situación financiera de las Entidades del sector descentralizado y hacer ejercicios de simulación sobre el impacto que puedan tener los resultados de dichas Entidades en las finanzas de la entidad territorial y en los indicadores de las normas de responsabilidad fiscal territorial. PARÁGRAFO. El Marco Fiscal de Mediano Plazo de las entidades territoriales deberá contener la descripción de las estrategias e instrumentos para garantizar su cumplimiento. Los concejos y asambleas al aprobar el presupuesto y el plan de inversiones del plan de desarrollo tendrán en cuenta que éstos sean consistentes con el Marco Fiscal de Mediano Plazo de la entidad territorial.	Se sugiere moderar la redacción del artículo: ARTÍCULO 51º. MARCO FISCAL DE MEDIANO PLAZO PARA ENTIDADES TERRITORIALES. "h) Incorporar en su Marco Fiscal de Mediano Plazo el análisis de la situación financiera de las Entidades del sector descentralizado, utilizando la metodología que para tal fin establezca el Ministerio de Hacienda y Crédito Público. Habría necesidad de hacer ejercicios de simulación sobre el impacto que puedan tener los resultados de dichas Entidades en las finanzas de la entidad territorial y en los indicadores de las normas de responsabilidad fiscal territorial. Esta medida podría matizarse incorporando ejercicios de simulación, sólo para aquellas entidades que evidencien riesgos, luego del análisis. El incorporar los resultados de algunas de las entidades descentralizadas al Marco Fiscal, significaría reflejar en la viabilidad municipal las proyecciones de los riesgos de dichas entidades, lo cual resultaría bastante complejo, teniendo en cuenta que la naturaleza y estructura financiera de las entidades descentralizadas es diferente.
---	--	---

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
PBX: 57 (1) 555 75 41
www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



<p>ejecución;</p> <p>d) Un informe de resultados fiscales de la vigencia fiscal anterior. Este informe debe incluir, en caso de incumplimiento de las metas fijadas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo del año anterior, una explicación de cualquier desviación respecto a las metas y las medidas necesarias para corregirlas. Si se ha incumplido la meta de superávit primario del año anterior, el nuevo Marco Fiscal de Mediano Plazo tiene que reflejar un ajuste tal que garantice la sostenibilidad de la deuda pública;</p> <p>e) Una estimación del costo fiscal de las exenciones tributarias existentes en la vigencia anterior;</p> <p>f) Una relación de los pasivos exigibles y de los pasivos contingentes que pueden afectar la situación financiera de la entidad territorial;</p> <p>g) El costo fiscal de los proyectos de ordenanza o acuerdo sancionados en la vigencia fiscal anterior.</p>		
--	--	--

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



<p>ARTICULO 60. APROBACION Y SEGUIMIENTO DE LA VALORACION DE LAS CONTINGENCIAS. La Dirección General de Crédito Público del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, aprobará las valoraciones de las obligaciones contingentes que realicen las Entidades Estatales que efectúen aportes al Fondo. Igualmente, esta Dirección realizará un seguimiento periódico a la evolución de los riesgos cubiertos por el Fondo y determinará el incremento o la disminución de los aportes que fueren necesarios, de conformidad con las disposiciones presupuestales.</p>	<p>ARTICULO 69º. APROBACIÓN Y SEGUIMIENTO DE LA VALORACIÓN DE LAS CONTINGENCIAS. Adiciónese un parágrafo al artículo 6 de la Ley 448 de 1998,</p> <p>PARÁGRAFO. Las entidades territoriales y sus descentralizadas deberán crear su propio Fondo de Contingencias; para tal efecto determinarán las metodologías de valoración según el tipo de pasivo contingente previsto en el artículo 3 de la Ley 819 de 2003, las condiciones de cada entidad y deberán incluir en sus presupuestos de servicio de deuda, las apropiaciones necesarias. Los aportes realizados al Fondo se entenderán ejecutados una vez transferidos al mismo y sólo podrán ser reembolsados al presupuesto de la entidad aportante como recursos de capital cuando se verifique en forma definitiva la no realización de los riesgos previstos.</p>	<p>La creación del fondo de contingencias deberá ser facultativa de las entidades territoriales, se sugiere modificar la redacción así:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Las entidades territoriales y sus descentralizadas deberán crear su propio Fondo de Contingencias; para tal efecto determinarán las metodologías. - Las entidades territoriales y sus descentralizadas podrán crear su propio Fondo de Contingencias; para tal efecto determinarán las metodologías <p>Se sugiere incluir el siguiente inciso:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Para implementar dicho fondo los alcaldes de los municipios, distritos o áreas metropolitanas deberán adoptarlo mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial.
--	--	---

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



<p>Artículo 14º.- Modificado por el art. 31, Ley 1753 de 2015. Las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte masivo deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno Nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos.</p>	<p>ARTÍCULO 75º. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Modifíquese el artículo 14º de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así: ARTÍCULO 14. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. Los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos. Los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad, y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar.</p> <p>ARTÍCULO 76º. APOYO A LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. El Gobierno nacional podrá, apoyar la implementación de sistemas de transporte público colectivo o masivo carreteros, férreos o acuáticos en cualquiera de las jurisdicciones del territorio nacional, en sus etapas de diseño, ejecución u operación. Lo anterior de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y lo establecido en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 y en la Ley 310 de 1996.</p> <p>Los sistemas de transporte cofinanciados por la Nación deberán ser soluciones de transporte que cumplan condiciones de calidad, utilizar eficientemente los recursos, incorporar tecnologías vehiculares de cero o bajas emisiones y facilitar el acceso a personas con discapacidad o movilidad reducida, contemplar herramientas que contribuyan a la gestión del tráfico y la integración operacional y tarifaria de los sistemas de transporte con los terminales de transporte habilitados por el Ministerio de Transporte, aeropuertos, puertos, y pasos de frontera, según sea el caso; así como contar con medidas orientadas a incrementar el uso de medios no motorizados, energéticos y tecnologías vehiculares limpias, y con empresas administradoras integrales encargadas de la operación.</p>	<p>Se sugiere unificar los artículos 75º y 76º bajo el criterio de unidad de materia y técnica legislativa. De igual manera se sugiere modificar la redacción del primer párrafo del artículo 76º quedando así: El Gobierno nacional podrá, apoyar la implementación de sistemas de transporte público colectivo o masivo carreteros, férreos o acuáticos en cualquiera de las jurisdicciones del territorio nacional, en sus etapas de diseño, ejecución u operación. El Gobierno nacional podrá, apoyar la implementación de sistemas de transporte público colectivo o masivo terrestre, férreos o acuáticos en cualquiera de las jurisdicciones del territorio nacional, en sus etapas de diseño, ejecución u operación. Lo anterior bajo lo establecido en el decreto 736 de 2014, donde se establece que los modos de transporte son terrestre, acuático y aéreo.</p>
---	--	--

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



	<p>Estos sistemas podrán ser: i) Sistemas Integrados de Transporte Masivo -SITM entendidos como aquellos que cuentan con infraestructura segregada para su uso exclusivo y cuyos agentes operadores y de recaudo sean concesionados o públicos; ii) Sistemas Estratégicos de Transporte Público -SETP como servicios de transporte colectivo integrados; iii) Sistemas Integrados de Transporte Público -SITP conformados por más de un modo o medio de transporte público integrados operacional y tarifariamente entre sí; iv) Sistemas Integrados de Transporte Regional -SITR como alguno de los anteriores sistemas para una escala interurbana.</p> <p>Dentro de los Sistemas Integrados de Transporte Masivo podrá existir un subsistema de transporte complementario el cual atenderá la demanda de transporte público que no cubra el sistema de transporte masivo, integrado, estratégico o regional.</p> <p>La estructuración de los sistemas de transporte se realizará con autonomía por parte de las entidades territoriales, de conformidad con las necesidades propias de la ciudad o región. En caso de pretender la cofinanciación del Gobierno nacional se deberá involucrar a las entidades competentes de la Nación durante la elaboración de los estudios.</p> <p>En todo caso, los vehículos de transporte intermunicipal que cubran rutas de media y larga distancia deberán iniciar y terminar sus recorridos en las terminales de transporte intermunicipales habilitadas para tal fin.</p> <p>Las autoridades territoriales podrán realizar acciones que conduzcan a la sostenibilidad, calidad y cobertura de los sistemas de transporte público para lo cual pueden recurrir a la complementación, integración y articulación de las diferentes modalidades y servicios autorizados haciendo uso de herramientas como los convenios de colaboración empresarial, acuerdos comerciales y todas aquellas acciones contra el servicio público de transporte ilegal.</p>	
--	---	--

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



	<p>Para la integración con el transporte intermunicipal de pasajeros de corta distancia, las autoridades territoriales, junto con el Ministerio de Transporte y la sociedad titular del sistema de transporte, según sea el caso, podrán aplicar las herramientas indicadas, para iniciar y terminar sus recorridos en nodos del sistema de transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Es deber de las autoridades locales, entes gestores, concesionarios de operación y de recaudo, así como de las empresas operadoras del servicio de transporte, suministrar cualquier tipo de información solicitada por el Gobierno nacional.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Se podrán realizar proyectos bajo esquemas de asociaciones público-privadas, de conformidad con la Ley 1508 de 2012 o la norma que lo modifique o sustituya, para el desarrollo de sistemas de transporte público colectivo o masivo o de algunos de sus componentes o unidades funcionales, con recursos de cofinanciación de la Nación hasta el 70% del menor valor entre los desembolsos de recursos públicos solicitados para la ejecución del proyecto y el valor estimado del costo y la financiación de las actividades de diseño, pre-construcción y construcción del proyecto. Dicho porcentaje será certificado por parte de la Entidad Territorial Beneficiaria de los recursos de cofinanciación.</p>	
--	---	--

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



<p>Decreto 2229 del 27 de diciembre de 2017 Por el cual se adiciona un Título a la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación con las condiciones, términos, y requisitos para autorizar la internación temporal de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores con matrícula del país vecino, a los residentes en las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo»</p>	<p>ARTICULO 95°. CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS CON MATRÍCULA EXTRANJERA EN ZONAS DE FRONTERA CUYO MODELO NO SUPERE EL AÑO 2016. Los residentes de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo - UEDF de que trata el artículo 4 de la Ley 191 de 1995, propietarios o tenedores de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores, de matrícula del país vecino, cuyo modelo no supere el año 2016, que al 19 de agosto de 2015 hubieren ingresado y se encuentren circulando en la jurisdicción de los departamentos al que pertenecen las UEDF, deberán proceder al registro de dichos bienes ante los municipios de la UEDF o ante las autoridades locales que estos deleguen, dentro de los tres (3) meses siguientes al vencimiento del plazo de que trata el siguiente inciso, con el fin de poder circular de manera legal dentro de la jurisdicción de ese departamento.</p> <p>Dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la promulgación de la presente ley, el municipio de la UEDF informará a los interesados el procedimiento para adelantar el registro de que trata el presente artículo, el cual deberá contener como mínimo la siguiente información:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La identificación del propietario o tenedor, indicando el número de identificación correspondiente. 2. La individualización del bien objeto de registro, indicando cuando aplique para el tipo de bien, el número VIN, el número de serie de motor, o el número de serie que identifique el bien, el número de placa. 3. Declaración del propietario o tenedor en la que manifieste: 	<p>Que para garantizar que los residentes de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, que son propietarios de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores con matrícula de un país vecino, puedan solicitar la internación temporal de estos bienes y, por tanto, cumplir con las exigencias establecidas para el efecto en el Decreto 1079 de 2015 adicionado por el Decreto 2229 de 2017 modificado por el Decreto 1082 de 2018, se hace necesario ampliar el término que fijó esta normativa para presentar la solicitud y la renovación de la autorización de internación temporal. Se sugiere no modificar los plazos para la realización del registro ante las UEDF establecidos en el decreto 2453 del 27 de Diciembre de 2018, donde se establece que para los vehículos matriculados hasta el 19 de agosto de 2015 "deberán proceder a solicitar dicha autorización ante la autoridad competente antes del 27 de junio de 2020".</p> <p>Para efectos de aplicación de lo dispuesto en esta norma, el artículo 2 del Decreto 1814 de 1995 establece que las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo de los siguientes departamentos: Amazonas, Arauca, Boyacá, Cesar, Chocó, Guainía, Guajira, Nariño, Norte de Santander, Putumayo, Vaupés y Vichada.</p>
---	---	--

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



	<p>3.1. Ser residente en la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo en la que está realizando el registro correspondiente;</p> <p>3.2. Que el origen del bien objeto de registro es legal.</p> <p>Esta declaración se entenderá prestada bajo la gravedad del juramento con la firma del registro correspondiente.</p> <p>4. Para vehículos y motocicletas deberá acreditar la existencia del Certificado de Revisión Técnico – mecánica y del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, vigentes.</p> <p>Los bienes que hayan sido objeto del registro de que trata el presente artículo, no deberán ser sometidos al trámite de internación temporal previsto en el Decreto 2229 de 2017 o en las normas que lo modifiquen.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El Registro de que trata el presente artículo deberá exhibirse ante las autoridades que lo requieran como documento que acredita la circulación legal permanente del bien, dentro de la jurisdicción del respectivo departamento.</p> <p>PARÁGRAFO 2. El registro de que trata el presente artículo no determina la propiedad cuando este sea adelantado por el poseedor. Así mismo, no subsana irregularidades en su posesión o eventuales hechos ilícitos que se hayan presentado en su adquisición, y su disposición se encuentra restringida a la circulación del bien dentro de la jurisdicción del departamento en donde se hizo el registro.</p> <p>PARÁGRAFO 3. La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales podrá aprehender y decomisar los bienes de que trata el presente artículo en los siguientes casos: i) Cuando los vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores, de matrícula del país vecino, no cuenten con el registro dentro de los plazos y</p>	
--	---	--

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



	<p>términos aquí señalados y ii) cuando se encuentren vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores, de matrícula del país vecino, por fuera de la jurisdicción del departamento que fuera señalada en el Registro, de que trata este artículo.</p>	
--	---	--

<p>sin antecedente normativo</p>	<p>ARTÍCULO 120º. FINANCIACIÓN DE OBLIGACIONES PENSIONALES CON RECURSOS DEL FONPET. Adicional a lo establecido en las normas vigentes, con cargo a los recursos del FONPET las entidades territoriales podrán pagar las siguientes obligaciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) La deuda con el FOMAG por concepto del pasivo pensional corriente del Sector Educación. 2) Las cuotas partes pensionales corrientes de la vigencia en curso, a las entidades públicas acreedoras. 3) Las mesadas pensionales corrientes de la vigencia a cargo de la administración central territorial. <p>Los numerales 2 y 3 serán procedentes, siempre que se encuentren debidamente registradas las obligaciones dentro del cálculo actuarial de Pasivocol y teniendo en cuenta los procedimientos definidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.</p> <p>Para determinar la cobertura de los pasivos pensionales, las entidades territoriales podrán girar voluntariamente al FONPET otros recursos que acumulen para el pago de su pasivo pensional. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público determinará las</p>	<p>Es relevante incluir en la redacción del artículo la eliminación del traslado automático de los recursos que se destinan del FONPET (provenientes del SGP) a cubrir las deudas del FOMAG, pues las entidades territoriales no tienen la posibilidad de auditar los pagos que está efectuado la Fiduprevisora a los maestros.</p> <p>Es importante incluir en la redacción la posibilidad de que las entidades territoriales decidan la destinación de los excedentes del FONPET atendiendo las necesidades de los territorios.</p> <p>Se sugiere agregar un Parágrafo al final del Artículo 120 del PND, el cual tiene como finalidad permitirle a la Entidades Territoriales que han hecho el esfuerzo de financiar en su totalidad sus obligaciones pensionales, utilizar tanto los excedentes acumulados así como los recursos recurrentes con los cuales se financia esta obligación, y se puedan destinar a financiar necesidades de inversión del sector respectivo (educación y salud):</p> <ul style="list-style-type: none"> • PARÁGRAFO. Las Entidades Territoriales que tengan cubierto
----------------------------------	---	---

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



	<p>instrucciones operativas para el recibo de estos recursos que tendrán las mismas condiciones de administración existentes para la cuenta individual de la entidad territorial.</p> <p>Los recursos que aporte la Nación al FONPET, y los que se encuentren pendientes por distribuir, destinados a financiar obligaciones pensionales, se distribuirán entre todas las entidades territoriales que no hayan alcanzado el cubrimiento de su pasivo pensional.</p> <p>Las entidades territoriales que soliciten el retiro de recursos ahorrados en el FONPET, deberán cumplir con la obligación de suministrar la información requerida en el Artículo 9° de la Ley 549 de 1999, de lo contrario el Fondo podrá no autorizar el retiro de los mismos.</p>	<p><i>más del 125% de su pasivo pensional, podrán disponer tanto de los recursos que excedan en el respectivo propósito (i.e. General, Educación, Salud) ese porcentaje como también de aquellos que se generen hacia futuro provenientes de las fuentes que financian el FONPET. Ambos recursos se podrán destinar a las prioridades sectoriales de inversión que defina cada Entidad Territorial.</i></p>
--	--	---

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



<p>sin antecedente normativo</p>	<p>ARTÍCULO 132º. PAGO DE SERVICIOS Y TECNOLOGÍAS DE USUARIOS NO AFILIADOS. A partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, cuando una persona requiera atención en salud y no esté afiliado al Sistema General de Seguridad Social en Salud, los Departamentos, Municipios y Distritos, en coordinación con las Entidades Promotoras de Salud (EPS) y con las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud (IPS) públicas y privadas de su jurisdicción, deberán identificar y afiliar al régimen subsidiado a la población pobre no afiliada al Sistema General de Seguridad Social en Salud, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno nacional. Si la persona tiene capacidad de pago cancelará el servicio y se le establecerá contacto con la EPS del régimen contributivo de su preferencia.</p> <p>Los gastos en salud que se deriven de la atención a población pobre que no haya surtido el proceso de afiliación definido en el presente artículo y en el reglamento, serán asumidos por las entidades territoriales, de acuerdo con el reglamento que expida el Gobierno nacional.</p> <p>En caso de la población migrante el Gobierno nacional podrá cofinanciar los gastos derivados de la atención en salud, de conformidad con el procedimiento que para el efecto se defina.</p>	<p>Es correcta la intención de que la población pobre no afiliada se afilie al sistema. Sin embargo, el artículo no resuelve el problema de fondo que tiene que ver con la población "sándwich", es decir aquellas personas que no tienen capacidad de pago para estar dentro del régimen contributivo ni clasifican por SISBEN al régimen subsidiado. Resulta inconveniente que la carga de la afiliación solo quede en cabeza de las entidades territoriales y es necesario que la Nación concorra en este proceso. Así mismo, se identifica como problema la ausencia de claridad frente a quién asume el pago de la prestación del servicio en el tiempo que transcurre entre la atención en salud y la afiliación. Con base en lo anterior, se puede generar una barrera de acceso a la prestación del servicio porque la EPS no va a cubrir y para la entidad territorial no es claro si debe hacerlo. También se identifica un problema de conflicto de jurisdicción y de capacidad administrativa frente a la población flotante que requiera el acceso a un servicio en salud. De otro lado, a partir de una lectura integral del articulado del plan queda la duda de la fuente de recursos a apropiar para cubrir los costos de la prestación del servicio cuando la entidad territorial no haya afiliado a la persona. Finalmente, frente a la obligación de cubrir los gastos en salud de la población migrante por parte de las entidades territoriales, se sugiere modificar la redacción para que sea una obligación de la Nación y no una facultad cofinanciar los gastos derivados de la prestación de estos servicios.</p>
----------------------------------	--	---

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



<p>sin antecedente normativo</p>	<p>ARTÍCULO 134º. SANEAMIENTO FINANCIERO DEL SECTOR SALUD EN LAS ENTIDADES TERRITORIALES. Para efectos de lograr el saneamiento definitivo de las cuentas de servicios y tecnologías en salud no financiadas por la UPC del régimen subsidiado a cargo de las Entidades Territoriales prestados hasta el 31 de diciembre de 2019, deberán cumplirse las siguientes reglas:</p> <p>1. Para determinar las deudas por servicios y tecnologías en salud no financiadas con cargo a la UPC de los afiliados al régimen subsidiado, la Entidad Territorial deberá recibir y adelantar el proceso de auditoría que le permita determinar si es procedente el pago.</p> <p>En este proceso la Entidad Territorial verificará que los servicios y tecnologías en salud no financiados con cargo a la UPC hayan sido prescritas por parte de un profesional de la salud, facturadas por el prestador o proveedor y suministradas al usuario, para lo cual deberán acogerse a la reglamentación que expida el Ministerio de Salud y Protección Social en virtud del literal d) del artículo anterior.</p> <p>En el proceso de verificación o auditoría las entidades territoriales podrán adoptar lo dispuesto por la Nación para el reconocimiento y pago de las tecnologías en salud no financiadas con cargo a la UPC del régimen contributivo.</p> <p>2. No serán objeto de saneamiento las obligaciones caducas o prescritas, aquellas que correspondan a insumos recobrados sin observancia del principio de</p>	<p>Es importante incluir en la redacción la posibilidad de que las entidades territoriales decidan la destinación de los excedentes del Lotto ya sea a cubrir la deuda no pos o el pasivo pensional del propósito general, atendiendo a las necesidades fiscales de los territorios.</p> <p>Así mismo, es pertinente que la Nación colabore en los procesos de auditoría y como opción se propone la habilitación para suscribir convenios interadministrativos entre las entidades territoriales y la Superintendencia de Salud que permitan fortalecer el proceso. En la misma línea se sugiere ampliar el plazo para realizar la auditoría forense pasando de 6 a 14 meses.</p> <p>Se modifica la redacción del numeral 3 de Artículo 134 del PND, adicionándole una condición para que dichas fuentes solo se puedan destinar a este propósito siempre y cuando la Entidad Territorial no las tenga comprometidas en la financiación de vigencias futuras para proyectos de inversión y /o incorporadas en el presupuesto en la presente vigencia. De esta manera se garantiza que no se verán afectados los compromisos adquiridos por la Entidad Territorial:</p> <p>3. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, con el apoyo del Ministerio de Salud y Protección Social, identificará los</p>
----------------------------------	---	---

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



	<p>integralidad, los cobros o recobros que se encuentren involucrados en investigación por la Contraloría General de la República, la Fiscalía General de la Nación y/o la Superintendencia Nacional de Salud o sus referentes territoriales, ni los servicios y tecnologías en salud en los que se advierta alguno de los criterios definidos en el artículo 15 de la Ley 1751 de 2015.</p> <p>3. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, con el apoyo del Ministerio de Salud y Protección Social, identificará los recursos con que cuentan las entidades territoriales para el pago de estos pasivos, provenientes de los ingresos corrientes de libre destinación, rentas cedidas, excedentes de las rentas cedidas, saldos de las cuentas maestras del régimen subsidiado en salud, excedentes del SGP de Salud Pública, excedentes y saldos no comprometidos con destino a la prestación de servicios en lo no cubierto con subsidios a la demanda del SGP y los recursos de transferencias realizadas por el Ministerio de Salud y Protección Social con cargo a los recursos del Fosyga de vigencias anteriores y del Sistema General de Regalías.</p> <p>4. La Entidad Territorial creará un fondo en el cual se administren los recursos mencionados en el numeral 43.2.10 del artículo 43 de la Ley 715 de 2001 que le sean transferidos para financiar las obligaciones de que trata el presente artículo.</p> <p>5. En el caso de que se agoten las fuentes con que cuentan las entidades territoriales para el pago de las deudas por servicios y tecnologías en salud no financiadas con cargo a la UPC de los afiliados al régimen subsidiado, las Entidades Territoriales podrán utilizar los excedentes del Fonpet del sector salud financiados</p>	<p>recursos con que cuentan las entidades territoriales para el pago de estos pasivos, que no estén soportando vigencias futuras aprobadas para el financiamiento de proyectos de inversión, provenientes de los ingresos corrientes de libre destinación, rentas cedidas, excedentes de las rentas cedidas, saldos de las cuentas maestras del régimen subsidiado en salud, excedentes del SGP de Salud Pública, excedentes y saldos no comprometidos con destino a la prestación de servicios en lo no cubierto con subsidios a la demanda del SGP y los recursos de transferencias realizadas por el Ministerio de Salud y Protección Social con cargo a los recursos del Fosyga de vigencias anteriores y del Sistema General de Regalías.</p> <p>Lo anterior para evitar que se comprometan recursos que ya están destinados para proyectos de inversión.</p> <p>Adicionalmente, se propone eliminar el artículo 6, donde se expone la obligación de incluir en los MFMP de 2019 los pasivos por NO PBS. Lo anterior, porque en cumplimiento de las normas de contabilidad pública NICSP (Resolución 533 de 2015 de la Contaduría General de la Nación y sus modificaciones), este tipo de obligaciones deben ser reconocidas, cuantificadas y</p>
--	---	--

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



	<p>con Lotto en línea para el pago de estas obligaciones.</p> <p>6. La Entidad Territorial deberá ajustar su Marco Fiscal de Mediano Plazo en el curso de la vigencia 2019, en lo referente a la propuesta de ingresos y gastos requerido para dar cumplimiento al saneamiento de las deudas por servicios y tecnologías en salud no financiadas con cargo a la UPC subsidiada.</p> <p>7. Cuando se trate de servicios y tecnologías en salud prestados con anterioridad a la entrada en vigencia de la Resolución 1479 de 2015 del Ministerio de Salud y Protección Social, los recobros por dichos servicios y tecnologías deberán ser radicadas por la Entidad Promotora de Salud ante la entidad territorial, para lo cual tendrán un plazo máximo de 9 meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.</p> <p>8. Cuando se trate de servicios prestados con posterioridad a la entrada en vigencia de la Resolución 1479 de 2015 del Ministerio de Salud y Protección Social, los cobros por servicios y tecnologías no financiados con cargo a la UPC deberán reconocerse a través de los modelos establecidos en el capítulo I y II de la mencionada resolución. Para ello, las Entidades Promotoras de Salud tendrán que trasladar todas las facturas a la entidad territorial, antes del 31 de diciembre de 2019, so pena de entenderse subrogado en la posición de la entidad territorial.</p>	<p>reveladas en los estados financieros de las administraciones territoriales. Adicionalmente, el artículo 2 de la Ley 819 de 2003 obliga a las entidades territoriales a valorar y revelar sus pasivos contingentes, independientemente de su origen sectorial, en sus MFMP.</p> <p>Se agregan dos Parágrafos al final del Artículo 134 del PND, con la finalidad de precisar la responsabilidad compartida entre el Gobierno Nacional y las Entidades Territoriales en la financiación del Régimen Subsidiado en salud, definiendo su participación en términos porcentuales al momento de entrar en vigencia esta Ley (Parágrafo 4); y por otro lado de permitirle a las Entidades Territoriales, en función de sus obligación crecientes o decrecientes en materia de aseguramiento en el Régimen Subsidiado, tener excedentes ciertos que se puedan destinar a financiar acciones de salud pública, infraestructura y dotación en salud (Parágrafo 5).</p> <p>En la medida en que siga disminuyendo la pobreza, disminuiría la necesidad de recursos para financiar el Régimen Subsidiado, lo que de acuerdo a la modificación propuesta tanto el Gobierno Nacional como las Entidades Territoriales puedan usar esos</p>
--	---	--

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



	<p>9. Los servicios y tecnologías no financiados con cargo a la UPC prestados con posterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley y hasta el 31 de diciembre de 2019, deberán ser recobrados a las Entidades Territoriales dentro de los 6 meses siguientes a su prestación. De lo contrario, no podrán ser objeto del saneamiento dispuesto en este artículo.</p> <p>Cumplidas las reglas enlistadas en los numerales anteriores, la Entidad Territorial procederá a suscribir los acuerdos de pago con las EPS e IPS de acuerdo con la disponibilidad de recursos del Fondo constituido según lo dispuesto en los numerales 3 y 4 de este artículo. El orden de pagos se definirá de acuerdo con el orden de radicación de las solicitudes de saneamiento presentadas por las entidades acreedoras.</p> <p>La Nación podrá cofinanciar el pago de las deudas de los servicios y tecnologías en salud no financiadas con cargo a la UPC del régimen subsidiado de las entidades territoriales que agoten el procedimiento descrito en este artículo, siempre y cuando se cumplan las siguientes condiciones:</p> <p>a) Que se hayan agotado las fuentes de financiación con las que cuenta la Entidad Territorial para el pago de estas obligaciones.</p> <p>b) Que la entidad territorial suscriba un contrato de transacción con la entidad acreedora que incluya como mínimo:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) la renuncia expresa de la entidad que esté realizando el cobro o recobro a instaurar o desistir de cualquier acción judicial o administrativa relacionada con la solicitud de pago elevada ii) la obligación de la Entidad Territorial y la entidad que está realizando el recobro de revelar y depurar en sus estados financieros los resultados del proceso de verificación y control iii) la renuncia expresa de la entidad que esté realizando el cobro o recobro a cualquier tipo de interés y otros gastos, independientemente de su denominación 	<p>excedentes en programas sectoriales de inversión.</p> <p>PARÁGRAFO 4. El Gobierno Nacional garantizará como mínimo su participación en la financiación del Régimen Subsidiado en cada Entidad Territorial, en la misma proporción en que lo hizo en la vigencia inmediatamente anterior a la que se presupuesta cada año.</p> <p>PARÁGRAFO 5. Los excedentes que se generen en cada Entidad Territorial por concepto de recaudos de Rentas Cedidas no comprometidas en la financiación del régimen subsidiado en salud podrán ser destinados a criterio de dichas Entidades a financiar acciones de salud pública, infraestructura y dotación en salud.</p>
--	--	--

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



	<p>sobre las cuentas presentadas, al momento de radicarlas por este mecanismo.</p> <p>Para cofinanciar el pago de las deudas de los servicios y tecnologías en salud no financiadas con cargo a la UPC del régimen subsidiado de las entidades territoriales, el Gobierno nacional emitirá Títulos de Tesorería en las vigencias 2019 y 2020, que serán administrados por una o varias una o varias sociedades fiduciarias públicas o por entidades bancarias públicas y definirá las reglas de negociación y pago de los mismos. El Gobierno nacional reglamentará los términos y condiciones en los cuales operará la cofinanciación de la Nación.</p> <p>Dentro de los 6 meses siguientes a la fecha de emisión de los títulos de tesorería, la entidad territorial deberá contratar una auditoría forense para validar los pagos efectuados. En el evento que la Entidad Territorial incumpla la obligación de contratar la auditoría forense, la totalidad del valor de la cofinanciación será descontado con cargo a las participaciones a favor de la entidad territorial de la asignación de propósito general. El recobro comprenderá los intereses moratorios causados desde la fecha del pago por parte de la Nación, calculados a una tasa igual al doble del interés bancario corriente.</p> <p>En el evento en que la auditoría forense concluya que hubo pagos improcedentes, la Nación recobrará el pago de lo no debido descontando el valor correspondiente con cargo a las participaciones a favor de la entidad territorial de la asignación de propósito general.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Los servicios y tecnologías en salud no financiadas con cargo a la UPC que resulten aprobados mediante lo definido en el presente artículo no podrán exceder el valor máximo definido por el Gobierno Nacional.</p> <p>PARÁGRAFO 2. El resultado de los procesos de saneamiento de que trata el presente artículo deberá reflejarse en los estados financieros de las entidades</p>	
--	--	--

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



	<p>involucradas, dando cumplimiento a las normas de contabilidad, de información financiera y demás instrucciones vigentes sobre la materia. La Superintendencia Nacional de Salud implementará un sistema de seguimiento que permita que el saneamiento se refleje en los estados financieros de las EPS y de las IPS.</p> <p>El incumplimiento de esta obligación dará lugar a las sanciones contenidas en la Ley 1949 de 2019. Los representantes legales, administradores, contadores y revisores fiscales que ordenen, toleren, hagan o encubran falsedades cometidas en los balances, incurrirán en las sanciones previstas en el Código Penal para el delito de falsedad en documentos privados y responderán solidariamente de los perjuicios causados.</p> <p>PARÁGRAFO 3º. Los responsables de las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud públicas que en el marco de este mecanismo apliquen lo dispuesto en el presente artículo, no incurrirán en falta disciplinaria, fiscal o penal.</p>	
--	--	--

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



<p>sin antecedente normativo</p>	<p>ARTÍCULO 138º. SOLIDARIDAD EN EL SISTEMA DE SALUD. Los afiliados al Régimen Subsidiado en el Sistema General de Seguridad Social en Salud son las personas sin capacidad de pago para cubrir el monto total de la cotización. La población que sea clasificada como pobre o vulnerable según el Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales –SISBEN, recibirá subsidio pleno y por tanto no deberá contribuir. Los afiliados al Régimen Subsidiado de salud que, de acuerdo al SISBÉN, sean clasificados como no pobres o no vulnerables deberán contribuir solidariamente al sistema, de acuerdo a su capacidad de pago parcial, definida según el mismo SISBÉN.</p> <p>El recaudo de la contribución se efectuará por los canales que defina el Ministerio de Salud y Protección Social, recursos que se girarán a la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud – ADRES, donde harán unidad de caja para el pago del aseguramiento.</p> <p>La base gravable será la Unidad de Pago por Capitación – UPC del Régimen Subsidiado. El Ministerio de Salud y Protección Social fijará unas tarifas progresivas entre el 1% y el 15%, de acuerdo con la capacidad de pago parcial, las cuales se aplicarán a grupos de capacidad similar.</p> <p>Cuando se identifiquen personas afiliadas al Régimen Subsidiado con capacidad de pago para cubrir el monto total de la cotización deberán afiliarse al Régimen Contributivo.</p> <p>Les corresponderá a las alcaldías municipales garantizar que los afiliados al régimen subsidiado en salud cumplan con los requisitos legales para pertenecer a dicho régimen, sin perjuicio de las competencias de la Unidad de Gestión Pensional y Parafiscales -UGPP.</p> <p>En caso de que se determine que el subsidio en salud se obtuvo mediante engaño</p>	<p>Se sugiere una nueva redacción para que no se imponga una obligación que consista en garantizar el cumplimiento de los requisitos de los afiliados al régimen subsidiado encabeza de las alcaldías. Este ejercicio de verificación debe contar solo con la colaboración de las alcaldías municipales.</p> <p>Las alcaldías municipales colaborarán con la Unidad de Gestión Pensional y Parafiscales -UGPP en la verificación del cumplimiento de los requisitos legales para pertenecer al régimen subsidiado en salud de los afiliados a dicho régimen.</p>
----------------------------------	--	--

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



	<p>sobre las condiciones requeridas para su concesión o callando total o parcialmente la verdad, se compulsará copia del expediente a la Fiscalía General de la Nación.</p> <p>PARÁGRAFO. Los afiliados al Régimen Subsidiado del Sistema General de Seguridad Social en Salud podrán adquirir un seguro para proteger su ingreso de subsistencia en momentos de enfermedad, según las condiciones que defina el Ministerio de Salud y Protección Social.</p>	
--	--	--

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



Propuestas presentadas por ASOCAPITALES		
TEMA	PROPUESTA	COMENTARIOS
ALIANZAS PÚBLICO PRIVADAS	<p>Modificar el numeral 6 del artículo 27 de la Ley 1508 de 2012, así: Numeral modificado por el artículo 16 de la Ley 1882 de 2018, el texto sugerido es el siguiente: No se podrá celebrar este tipo de contratos durante el último año de gobierno salvo que sean celebrados por el Distrito Capital, los distritos y municipios de las ciudades capitales que sean capitales de departamento y los departamentos de categoría especial y/o sus entidades descentralizadas.</p> <p><Numeral modificado por el artículo 16 de la Ley 1882 de 2018. El texto sugerido es el siguiente: Las vigencias futuras que se expidan deberán cumplir las normas vigentes que regulan la materia y los parámetros previstos en el presente artículo. En cualquier caso, cuando las vigencias futuras correspondan a proyectos de Asociación Público Privada a cargo del Distrito Capital, de los distritos y municipios de ciudades capitales que sean capitales de departamento y de los departamentos de categoría especial, y/o sus entidades descentralizadas, estas podrán ser aprobadas en el último año de gobierno y hasta por el plazo de duración de proyecto respectivo, sin perjuicio del cumplimiento de los trámites y requisitos dispuestos en este artículo, incluyendo lo relacionado con la aprobación prevista de riesgos y pasivos contingentes ante el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.</p>	<p>El desarrollo económico y social de una ciudad se encuentra directamente relacionado con la infraestructura, desde los servicios básicos como el agua, el saneamiento y la electricidad, hasta las vías que permiten su conectividad. La infraestructura vial en buen estado, garantiza el transporte eficiente de personas y bienes; el transporte público eficaz incrementa la productividad; la calidad de las instituciones educativas y centros administrativos públicos, garantizan mejores resultados en el aumento de la productividad del capital humano.</p> <p>Las Asociaciones Público Privadas requieren un trámite estricto de estructuración y diferentes aprobaciones, ya que se trata de proyectos a largo plazo los cuales son considerados de importancia estratégica para una ciudad, con el fin de lograr sus objetivos es necesario otorgarles un tratamiento similar al de la Nación.</p> <p>Por lo anterior, las necesidades de las ciudades capitales en materia de infraestructura requiere el desarrollo de esquemas de APP para mejorar sectores como transporte, energía, agua y saneamiento básico, salud, educación, agroindustria, edificaciones públicas, entre otros.</p> <p>En este sentido y bajo el contexto de la búsqueda de equidad en los territorios es importante realizar la modificación propuesta, esto dado que la normativa actual limita la celebración de contratos de Alianzas Público Privadas durante el último año de gobierno con la excepción de la Ciudad Capital, distritos y municipios de categoría especial que sean capitales de departamento y los departamentos de categoría especial y/o sus entidades descentralizadas. Es importante generar una igualdad de condiciones para todos los distritos y municipios capitales de departamento independientemente de su categoría.</p>

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



IMPUESTO AL CARBONO	<p>Reglamentar el Título V del Decreto 926 de 2017, relacionado con el impuesto al carbono. En la reglamentación se debe quedar expreso que el recaudo del mismo será una de las fuentes de recursos para la cofinanciación de la reposición de la flota de transporte masivo de las ciudades capitales del país.</p>	<p>En las bases del Plan Nacional de Desarrollo se establecen estrategias “con el fin de reconocer las emisiones de carbono y demás contaminantes de cada fuente energética, el Gobierno nacional revisará y de considerarlo necesario, ajustará el impuesto al carbono con el fin de imponer tasas contributivas a los combustibles usados en generación. Igualmente, revisará la destinación de este impuesto de modo que los recursos puedan destinarse mayoritariamente a actividades con fines sociales.” De igual manera se establece que, la destinación de los recursos de dicho impuesto va dirigido a programas como el fortalecimiento del Programa Nacional de PSA.</p> <p>En este sentido este programa expresa que MinAmbiente, con apoyo del DNP, implementarán el programa nacional de PSA70 , el cual priorizará la construcción de una estrategia de divulgación, capacitación y asistencia técnica para que los departamentos desarrollen portafolios de proyectos de PSA orientados a las áreas ambientales estratégicas, zonas de frontera agrícola y zonas de reserva campesina. Los portafolios de proyectos serán consolidados anualmente por MinAmbiente y el DNP, y podrán ser financiados con recursos definidos por la ley, con el impuesto al carbono, con los instrumentos de financiamiento del sector agropecuario, con las inversiones ambientales de los prestadores de servicios públicos, y con las inversiones del sector privado.</p> <p>No obstante para los entes territoriales es de suma importancia que una parte de los recursos del impuesto al carbono se destinen para la fuente inmediata generadora del problema, es decir, para el transporte público; como ejemplo de lo anterior la propuesta se enfoca en que los recursos, o parte de ellos, se destinen para la reposición de la flota de transporte masivo que también son estrategias encaminadas a la reducción del mismo y se alinean con los objetivos de avanzar hacia la transición de actividades productivas comprometidas con la sostenibilidad y la mitigación del cambio climático, específicamente en la línea B de transporte sostenible.</p>
---------------------	---	--

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



<p>SANEAMIENTO BÁSICO</p>	<p>Incluir en el nuevo Plan Nacional de Desarrollo que los entes territoriales verificarán la metodología de focalización del subsidio del Mínimo Vital de Agua Potable para que el estrato 1 sea el de mayor beneficio.</p>	<p>En el marco del Pacto por la calidad y eficiencia de servicios públicos: agua y energía para promover la competitividad y el bienestar de todos, se expone el Objetivo número 7 que busca Optimizar los recursos financieros del sector de APSB a través del desarrollo de nuevos mecanismos de focalización, para el otorgamiento de subsidios y la inclusión de instrumentos de financiación de proyectos. Bajo estos criterios uno de los programas planteados es la Reestructurar el mecanismo de focalización para mejorar asignación de los subsidios, donde El DNP y el DANE avanzarán en la revisión de un mecanismo de focalización alternativo a la estratificación socioeconómica, mediante el impulso de una misión que apoye el diseño de la propuesta. En ese sentido, para las entidades territoriales es de suma importancia su inclusión en este apartado, pues si bien en la construcción de las políticas públicas desde el Gobierno Nacional se tiene en cuenta a las entidades territoriales es importante que desde el inicio los representantes de las mismas estén en la revisión del mecanismo.</p>
<p>SISTEMA GENERAL DE PARTICIPACIONES</p>	<p>El ajuste al SGP debe incluir criterios de asignación de recursos que respondan a la situación actual de la educación en las ciudades capitales. Se propone el cálculo de una canasta de referencia real que reconozca los costos totales de la atención del estudiante y un sistema de asignación que responda a este criterio.</p>	<p>Los criterios para la distribución de los recursos del SGP para educación son la población atendida y la población por atender a cargo de las Entidades Territoriales Certificadas – ETC. Es decir, en los 32 departamentos (que deben prestar el servicio en todos los municipios no certificados de su jurisdicción) y distritos y municipios certificados, que deben administrar la planta de personal docente, directivo y administrativo, como también los establecimientos educativos de su jurisdicción, se define los recursos de acuerdo con la matrícula oficial del año anterior y el valor establecido por alumno para el año objeto de la distribución.</p> <p>Por su parte, según la Ley 715 de 2001 la asignación por capitación se establece en la norma como “la asignación por alumno se multiplicará por la población atendida con recursos del SGP en cada municipio y distrito. El resultado de dicha operación se denominará participación por población atendida y constituye la primera base para el giro de los recursos del SGP”. Así mismo, establece que “la</p>

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



		<p>población atendida será la población efectivamente matriculada en el año anterior, financiada con recursos del SGP”.</p> <p>No obstante, no se ha logrado el objetivo de una cobertura total de las necesidades ya que siempre ha sido necesario asignar recursos complementarios para la población atendida, respondiendo a la necesidad de “garantizar” los costos del personal docente, directivo y administrativo con sus correspondientes prestaciones sociales para mantener el servicio educativo, tal como lo señala el documento CONPES social 154 de 2012.</p> <p>Estos criterios de distribución de los recursos que para educación otorga el SGP, han sido un acierto y han contribuido a mejorar la capacidad del recurso humano y a reducir las brechas sociales. Sin embargo, las tipologías educativas no responden a una distribución justa y equitativa, debido en parte a las condiciones heterogéneas de las regiones, municipios y ciudades capitales del país. Igualmente, se deben considerar las nuevas condiciones sociales que tienen las ciudades capitales originadas en la población creciente de desplazados, migrantes y otros que llegan a las ciudades capitales con sus familias buscando nuevas oportunidades</p> <p>En el marco del “pacto por la descentralización: conectar territorios, gobiernos y poblaciones” el objetivo número 1 busca definir un arreglo eficiente que garantice la coordinación y la articulación de la planeación e inversiones para el desarrollo regional. En este sentido se establece como estrategia la focalización y articulación de Presupuesto General de la Nación, Sistema General de Regalías y Sistema General de Participaciones, esto a través del DNP que en coordinación con las entidades del Gobierno Nacional optimizará la focalización territorial del Presupuesto General de la Nación bajo criterios adicionales al poblacional, alineados a las prioridades de los niveles subnacionales, en particular los identificados en los capítulos regionales del Plan; siendo así, se sugiere tener en</p>
--	--	--

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



		<p>cuenta el cálculo de una canasta de referencia real que reconozca los costos totales de la atención del estudiante y un sistema de asignación que responda a este criterio.</p>
--	--	--

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



<p>GESTIÓN DE RIESGO</p>	<p>Artículo Nº 8, Numeral 2 “Los recursos incorporados en el numeral anterior, destínesse la suma de QUINIENTOS VENTIDOS MIL OCHOCIENTOS NOVENTA Y CUATRO MILLONES NOVECIENTOS NUEVE MIL CUATROCIENTOS SESENTA Y TRES PESOS MONEDA LEGAL (\$522.894.909.463) al presupuesto de gastos de las entidades receptoras directas de Regalías y Compensaciones del Sistema General de Regalías para el bienio del 1° de enero de 2019 al 31 de diciembre de 2020, para financiar proyectos de gestión del riesgo, adaptación al cambio climático o situaciones de emergencia, calamidad o desastre; según el siguiente detalle:” Texto modificatorio, incorporar la caracterización de las diferentes tipologías de configuración jurídica según la escala de actuación, derivada del impacto causado por la ocurrencia de un fenómeno natural o antrópico en un territorio: - Emergencia - Calamidad, o - Desastre</p>	<p>Así, incluyendo esta caracterización, los recursos asignados en el numeral 2, del artículo Nº 8, incluirá la posibilidad de invertir las asignaciones en las diferentes caracterizaciones de los eventos según su impacto. Permitiendo así, no solamente establecer el destino de los recursos a eventos denominados “emergencias”, sino también cubrir las calamidades públicas declaradas o a los desastres nacionales, según lo determinado por la Ley 1523 de 2012. Evitando así, dar lugar a interpretaciones jurídicas innecesarias.</p>
<p>AGUA POTABLE Y SANEAMIENTO BÁSICO</p>	<p>Artículo xxx. Cuando se trate de empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios de agua potable y saneamiento básico, de propiedad mayoritaria del Estado, para su administración eficiente y rentable, los municipios, departamentos y la Nación podrán integrar en una sola empresa las áreas de servicio que compartan redes o al menos un componente del servicio (integración horizontal y vertical) de manera que se eliminen gastos administrativos improductivos, se logren economías de escala o aglomeración y se optimice la prestación de servicios. PARÁGRAFO. Para el caso de la empresa de acueducto de Bogotá, se integrarán a esta las áreas de servicio de los municipios donde se ofrece la venta de agua en grandes volúmenes o para grandes superficies, garantizando con ello la prestación directa y eficiente para los usuarios.</p>	<p>De conformidad con el estudio técnico de la CRA (2007), cuando un prestador del servicio público domiciliario de acueducto, tiene que tomar decisiones sobre su sistema, debe hacerlo considerando el menor costo para unas condiciones determinadas, de modo que la empresa pueda ser autosostenible, al tiempo que brinda precios consecuentes con la eficiencia que tendría un prestador en un mercado competitivo. En muchas ocasiones la decisión eficiente puede ser la de aprovechar los excedentes de capacidad de otro prestador, a través del servicio de agua en bloque, en lugar de construir su propio sistema de producción de agua; esto es posible dada la existencia de economías de escala, costos hundidos en inversiones que no se están aprovechando al máximo y realidades técnicas, financieras y ambientales que limitan el desarrollo de una solución propia. El mismo documento indica que la teoría económica se ha ocupado de comparar formalmente la conveniencia de desintegrar industrias para promover la competencia, pero los resultados de los modelos no son conclusivos y muestran que cada caso específico puede llevar a recomendaciones de política diferentes.</p>

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



	<p><i>"En general si existen economías de escala y aglomeración (reducción de costos asociada a operar conjuntamente el upstream y el downstream) y los costos de transacción que imponen las relaciones entre los dos niveles de la cadena son muy altos, la eficiencia productiva de la integración (bajos costos) supera la eficiencia asignativa (bajas rentas y precios) que genera la competencia"¹</i></p> <p>Esta aseveración se sustenta con la exposición de análisis de eficiencia económica a partir de la integración vertical, como las economías de escala, los costos de transacción, los riesgos asociados a la expansión de capacidad sin mercados seguros, el descreme de mercados, los precios al consumidor final, etc. En general este análisis defiende los beneficios de esa integración y los enfrenta a la preminencia de mantener la competencia bajo regulación, lo cual da origen a la regulación de la venta de agua en bloque y el control de sus precios.</p> <p>Sin embargo, en la realidad que vivimos en Colombia, es evidente que la falta de integración vertical en la prestación de servicios y la eliminación de economías de escala, solo han perjudicado la adecuada planeación de los procesos de expansión, y de alguna manera, han impedido que se aprovechen economías de escala e instrumentos de regulación para orientar desarrollos ordenados y sustentables en algunos municipios.</p> <p>La desintegración en lugar de permitir mejoras al usuario en la prestación del servicio de AAA, implica un exceso de gasto (duplicando costos improductivos) y una enorme dificultad para garantizar la adecuada prestación, dada la controversia permanente entre la oferta y la demanda del insumo básico, y la dificultad de concertar la financiación de obras de expansión, principalmente. La venta de agua en grandes volúmenes (tratada o cruda) implica la necesidad de que las alcaldías receptoras hagan las inversiones para contar con una</p>
--	---

¹ (CRA, DOCUMENTO DE TRABAJO "POR LA CUAL SE ESTABLECEN CONDICIONES GENERALES PARA REGULAR EL ACCESO Y USO COMPARTIDO DE BIENES INDISPENSABLES PARA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE ACUEDUCTO Y SUS ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS, SE SEÑALA LA METODOLOGÍA PARA DETERMINAR LA REMUNERACIÓN DEL PEAJE CORRESPONDIENTE, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES).

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co



	<p>infraestructura que cumpla con los estándares técnicos para recibir el agua, y en muchos casos, las empresas que distribuyen no tienen la capacidad de realizar estas obras ni de controlar las pérdidas.</p> <p>Unido a lo anterior, una integración vertical en la prestación de servicios de agua potable y saneamiento básico, implica el aprovechamiento de capacidades técnicas desarrolladas por el proveedor del recurso, que pueden optimizar toda la cadena de distribución. En consecuencia, <u>se pasa de un negocio de compra-venta a un servicio de administración integral, donde el proveedor pasa a fortalecer su labor técnica en todas las etapas de la cadena o componentes del servicio, lo cual redundará en beneficios al usuario final.</u></p> <p>Por lo anterior, no se trata de restringir la competencia, sino de <u>integrar recursos públicos escasos para garantizar la mejor administración y operación de los servicios públicos de agua potable y saneamiento básico, evitando que el mismo Estado envíe mensajes incorrectos de ineficiencia al mantener múltiples empresas que en realidad no compiten, pero sí mantienen unas estructuras burocráticas y operativas de alto costo, sin capacidad para realizar inversiones ni innovación pública.</u></p>
--	---

Asocapitales: Cra 9 # 80 – 45, Oficina 206, Bogotá D.C.
 PBX: 57 (1) 555 75 41
 www.asocapitales.co, e-mail: info@asocapitales.co

CONTENIDO

Gaceta número 105 - miércoles 6 de marzo de 2019

CÁMARA DE REPRESENTANTES**Págs.****PROYECTOS DE LEY**

Proyecto de ley número 322 de 2019 Cámara, por medio del cual se plantean los lineamientos para la renovación de la flota pública de transporte masivo dirigida a una contratación sostenible, y se dictan otras disposiciones.....	1
---	---

PONENCIAS

Informe de ponencia y texto propuesto para primer debate al Proyecto de ley número 242 de 2018 Cámara, por medio de la cual se regula la operación de las pasarelas de pagos en Colombia.....	7
---	---

CARTAS DE COMENTARIOS

Carta de comentarios de la Asociación Colombiana de Ciudades Capitales al proyecto de ley número 311 de 2019 Cámara, 227 de 2019 Senado, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”.....	15
---	----