



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 509

Bogotá, D. C., martes, 11 de junio de 2019

EDICIÓN DE 16 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

INFORME DE CONCILIACIÓN

INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 134 DE 2017 CÁMARA, 255 DE 2018 SENADO

por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., junio de 2019

Doctores

ERNESTO MACÍAS TOVAR

Presidente del honorable Senado de la República

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN

Presidente de la honorable Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia: Informe de conciliación al Proyecto de ley número 134 de 2017 Cámara, 255 de 2018 Senado, por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones.

Respetados señores Presidentes:

De conformidad con las designaciones efectuadas por las Presidencias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, y de acuerdo a los artículos 161 de la Constitución Política y 186 de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos someter a consideración de las Plenarias del Senado y de la Cámara de Representantes, para continuar su trámite correspondiente, el texto

conciliado del proyecto de ley de la referencia. Para cumplir dicha labor, nos reunimos para estudiar y analizar los textos aprobados por las plenarias de Cámara de Representantes y Senado de la República, con el fin de llegar a un texto conciliado por unanimidad.

El texto del Proyecto de ley número 134 de 2017 Cámara y 255 de 2018 Senado fue aprobado en Segundo Debate por la Cámara de Representantes con modificaciones el 20 de junio de 2018, el cual, a su vez fue aprobado el 28 de mayo de 2019, nuevamente con modificaciones en el Senado de la República.

El texto definitivo del proyecto de ley, aprobado en plenaria de Cámara de Representantes debía encontrarse en la *Gaceta del Congreso* número 570 de 2018, pero a causa de un error involuntario de transcripción, se incluyó un texto erróneo, por lo que se hizo necesario realizar una nota aclaratoria en la *Gaceta del Congreso* número 688 de 2018 corrigiendo los errores mencionados y consagrando, ahora sí, el texto definitivo del proyecto de ley aprobado en Cámara de Representantes. El texto definitivo aprobado en plenaria del Senado de la República se encuentra consagrado en la *Gaceta del Congreso* número 455 de 2019.

En nuestra calidad de conciliadores nos acogemos al texto definitivo aprobado en la sesión plenaria del Senado de la República del 28 de mayo de 2019, con algunas precisiones básicas en materia de redacción y atendiendo a la técnica legislativa. Lo anterior, considerando que en el texto aprobado en Senado se incorporan las modificaciones producto del apoyo técnico que permitieron que el proyecto de ley tuviera una evolución positiva para atender de forma eficiente

a la problemática calidad de aire en el país. En ese sentido, consideramos que dicho texto atiende de mejor manera el sentido que el legislador quiso darle al presente proyecto.

Adicionalmente, resaltamos el esfuerzo de los ponentes en el Senado de mejorar la comprensión y la técnica legislativa, fusionando algunas partes del articulado, modificando su orden de presentación y haciendo más comprensible su

redacción, teniendo en cuenta la complejidad conceptual y técnica del proyecto de ley.

Considerando lo anterior, sustentamos la presente decisión mediante la comparación de los textos aprobados en las Plenarias de Cámara de Representantes y Senado de la República, incluyendo en los comentarios el texto que se adopta, y las precisiones adicionadas, relacionados a continuación:

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA	TEXTO APROBADO PLENARIA SENADO	COMENTARIOS
por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano imponiendo restricciones a las emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones.	por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones.	Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República.
Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto reglamentar los niveles máximos de emisiones para vehículos con motor de ciclo diésel que circulan por el territorio nacional, con el fin de resguardar los derechos fundamentales a la vida, salud y al medio ambiente sano.	Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes al aire provenientes de fuentes móviles que circulen por el territorio nacional, haciendo énfasis en el material particulado, con el fin de resguardar la vida, la salud y goce de ambiente sano.	Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República.
<p>Artículo 2°. Definiciones. ALVW: Adjusted Loaded Vehicle Weight. Promedio numérico del peso neto vehicular y el peso bruto vehicular.</p> <p>Categoría M: Vehículo automotor con al menos cuatro ruedas, diseñado y construido para el transporte de pasajeros. Está dividido en tres categorías: M1, M2 y M3.</p> <p>Categoría M1: Vehículo diseñado y construido para transportar hasta 8 pasajeros más el conductor.</p> <p>Categoría M2: Vehículo diseñado y construido para transportar más de 8 pasajeros más el conductor y cuyo peso bruto vehicular no supere las 5 toneladas.</p> <p>Categoría M3: Vehículo diseñado y construido para transportar más de 8 pasajeros más el conductor y cuyo peso bruto vehicular supere las 5 toneladas.</p> <p>Categoría N: Vehículo automotor con al menos cuatro ruedas, diseñado y construido para el transporte de carga. Está dividido en tres categorías: N1, N2 y N3.</p> <p>Categoría N1: Vehículo diseñado y construido para transportar carga, con un peso bruto vehicular no superior a 3,5 toneladas. Esta categoría se divide en tres clases de acuerdo al peso de referencia.</p> <p>Categoría N2: Vehículo diseñado y construido para transportar carga, con un peso bruto vehicular superior a 3,5 toneladas y que no exceda 12 toneladas.</p> <p>Categoría N3: Vehículo diseñado y construido para transportar carga, con un peso bruto vehicular superior a 12 toneladas.</p> <p>Ciclo: Es el tiempo necesario para que el vehículo alcance la temperatura normal de operación en condiciones de marcha mínima o ralentí. Para las fuentes móviles equipadas con electroventilador, es el período que transcurre entre el encendido del ventilador del sistema de enfriamiento y el momento en que el ventilador se detiene.</p>	<p>Artículo 2°. Definiciones.</p> <p>Ciclo: Es el tiempo necesario para que el vehículo alcance la temperatura normal de operación en condiciones de marcha mínima o ralentí. Para las fuentes móviles equipadas con electroventilador, es el período que transcurre entre el encendido del ventilador del sistema de enfriamiento y el momento en que el ventilador se detiene.</p> <p>Ciclo ESC: Ciclo Europeo de Estado Continuo. Ciclo de prueba dinámico establecido por la Unión Europea con el fin de certificar emisiones de vehículos pesados.</p> <p>Ciclo ETC: Ciclo Europeo de Transición. Ciclo de prueba dinámico establecido por la Unión Europea con el fin de certificar emisiones de vehículos pesados.</p> <p>Ciclo FTP: Ciclo de prueba dinámico establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA), para los vehículos livianos y medianos y especificado en el Código Federal de Regulaciones, partes 86 a 99.</p> <p>Euro VI: La norma Euro 6 está recogida en el reglamento 715/2007 adoptado por la UE (cuyo objeto establece requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor). Se establecen las disposiciones sobre las emisiones de los vehículos de las categorías M1, M2, M3, N1, N2 y N3. El Euro 6 es una normativa de protección medioambiental que entró en vigor en septiembre de 2015. Su propósito es limitar las emisiones de ciertos gases contaminantes que emiten los vehículos.</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República.</p> <p>Se eliminan las definiciones de Ciclo, Ciclo ESC, Ciclo ETC, Ciclo FTP, HDV, Marcha Mínima o Ralentí, WHSC, WLTC que no son necesarias porque se eliminaron algunos artículos dentro del trámite legislativo. Por esta razón las definiciones mencionadas no se incluyen dentro del articulado, lo que hace innecesario su consagración en el texto.</p>

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA	TEXTO APROBADO PLENARIA SENADO	COMENTARIOS
<p>Ciclo ESC: Ciclo Europeo de Estado Continuo. Ciclo de prueba dinámico establecido por la Unión Europea con el fin de certificar emisiones de vehículos pesados.</p> <p>Ciclo ETC: Ciclo Europeo de Transición. Ciclo de prueba dinámico establecido por la Unión Europea con el fin de certificar emisiones de vehículos pesados.</p> <p>Ciclo FTP: Ciclo de prueba dinámico establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA), para los vehículos livianos y medianos y especificado en el Código Federal de Regulaciones, partes 86 a 99.</p> <p>CO: Monóxido de Carbono.</p> <p>EPA: Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos.</p> <p>HC: Hidrocarburos.</p> <p>HCNM: Hidrocarburos diferentes al metano.</p> <p>HDV: Heavy-Duty Vehicle. Cualquier vehículo automotor con un peso bruto vehicular superior a 3.856 kg o con un peso neto vehicular superior a 2.722 kg o con un área frontal básica superior a 4,18 m². Los motores diésel usados en estos vehículos se dividen en tres clases de servicio llamados LHDDE, MHDDE y HHDDE, de acuerdo con el peso bruto vehicular. Los motores Otto usados en estos vehículos se dividen en dos clases de servicio llamados LHDGE y HHDGE, de acuerdo con el peso bruto vehicular. También pertenecen a esta categoría los MDPV.</p> <p>HHDDE: Heavy Heavy-Duty Diésel Engines (Incluye Urban Bus). Cualquier motor diésel instalado en un HDV cuyo peso bruto vehicular sea superior a 14.969 kg.</p> <p>HHDGE: Heavy Heavy-Duty Gasoline Engines (Incluye Urban Bus). Cualquier motor a gasolina instalado en un HDV cuyo peso bruto vehicular sea superior a 6.350 kg.</p> <p>HLDT: Heavy Light-Duty Truck. Cualquier LDT con un peso bruto vehicular superior a 2.722 kg. Se divide en dos categorías, LDT3 y LDT4, dependiendo del peso ALVW.</p> <p>LDT: Light-Duty Truck. Cualquier vehículo automotor con un peso bruto vehicular de 3.856 kg o menos, con un peso neto de 2.722 kg o menos y con un área frontal básica de 4,18 m² o menos, que está diseñado principalmente para transporte de carga y de pasajeros, o es una derivación de este vehículo, o está diseñado principalmente para el transporte de pasajeros con una capacidad de más de 12 personas, o que se consigue con elementos adicionales que permiten su operación y uso fuera de las carreteras o autopistas. Se divide en dos categorías, LLDT y HLDT, dependiendo del peso bruto vehicular.</p> <p>LDT1: Light-Duty Truck 1. Cualquier vehículo LLDT con un peso LVW hasta de 1.701 kg.</p> <p>LDT2: Light-Duty Truck 2. Cualquier vehículo LLDT con un peso LVW superior a 1.701 kg.</p> <p>LDT3: Light-Duty Truck 3. Cualquier vehículo HLDT con un peso ALVW hasta de 2.608 kg.</p> <p>LDT4: Light-Duty Truck 4. Cualquier vehículo HLDT con un peso ALVW superior a 2.608 kg.</p>	<p>HDV: Heavy-Duty Vehicle. Cualquier vehículo automotor con un peso bruto vehicular superior a 3.856 kg o con un peso neto vehicular superior a 2.722 kg o con un área frontal básica superior a 4,18 m². Los motores diésel usados en estos vehículos se dividen en tres clases de servicio llamados LHDDE, MHDDE y HHDDE, de acuerdo con el peso bruto vehicular. Los motores Otto usados en estos vehículos se dividen en dos clases de servicio llamados LHDGE y HHDGE, de acuerdo con el peso bruto vehicular. También pertenecen a esta categoría los MDPV.</p> <p>Marcha Mínima o Ralentí: Son las especificaciones de velocidad del motor establecidas por el fabricante o ensamblador del vehículo, requeridas para mantenerlo funcionando sin carga y en neutro (para cajas manuales) y en parqueo (para cajas automáticas). Cuando no se disponga de la especificación del fabricante o ensamblador del vehículo, la condición de marcha mínima o ralentí se establecerá a un máximo de 900 revoluciones por minuto del motor.</p>	

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA	TEXTO APROBADO PLENARIA SENADO	COMENTARIOS
<p>LDV: Light-Duty Vehicle: Vehículo de pasajeros o una derivación de este, con capacidad hasta de 12 pasajeros y un peso bruto vehicular menor o igual a 3.856 kg.</p> <p>LHDDE: Light Heavy-Duty Diesel Engines. Cualquier motor diésel instalado en un HDV cuyo peso bruto vehicular sea superior a 3.856 kg y que no supere 8.845 kg.</p> <p>LHDGE: Light Heavy-Duty Gasoline Engines. Cualquier motor a gasolina instalado en un HDV cuyo peso bruto vehicular sea superior a 3.856 kg y menor o igual a 6.350 kg.</p> <p>LLDT: Light Light-Duty Truck. Cualquier LDT con un peso bruto vehicular hasta 2.722 kg. Se divide en dos categorías, LDT1 y LDT2, dependiendo del peso LVW.</p> <p>LVW: Loaded Vehicle Weight. Peso neto vehicular más 136 kg.</p> <p>Marcha Mínima o Ralentí: Son las especificaciones de velocidad del motor establecidas por el fabricante o ensamblador del vehículo, requeridas para mantenerlo funcionando sin carga y en neutro (para cajas manuales) y en parqueo (para cajas automáticas). Cuando no se disponga de la especificación del fabricante o ensamblador del vehículo, la condición de marcha mínima o ralentí se establecerá a un máximo de 900 revoluciones por minuto del motor.</p> <p>MDPV: Medium-Duty Passenger Vehicle. Cualquier HDV con un peso vehicular inferior a 4.537 kg y diseñado principalmente para transporte de pasajeros. Esta definición no incluye: vehículos que no tengan su unidad de carga adjunta (cabezotes), vehículos con capacidad superior a 12 personas, vehículos cuyo diseño tenga atrás del conductor capacidad para más de 9 personas, vehículos equipados con un área de carga abierta de 1,83 metros o más (por ejemplo, pick-up). Una cabina cubierta sin acceso al compartimiento de los pasajeros será considerada "área de carga abierta" para propósitos de esta definición.</p> <p>MHDDE: Medium Heavy-Duty Diésel Engines. Cualquier motor diésel instalado en un HDV cuyo peso bruto vehicular sea superior a 8.845 kg y que no supere 14.969 kg.</p> <p>MP: Material Particulado.</p> <p>NOx: Óxidos de Nitrógeno.</p> <p>NTE: Not-to-Exceed testing. Conducción de cualquier tipo que pudiera ocurrir dentro de los límites de un área de control predefinida para no ser excedida, incluida la operación en condiciones estacionarias o transitorias y bajo condiciones ambientales variables. Los límites de emisión NTE son mayores que los límites FTP correspondientes.</p> <p>Peso Bruto Vehicular: Peso máximo de diseño del vehículo cargado, especificado por el fabricante del mismo.</p> <p>SET: Supplemental Emission Test. Prueba de estado estacionario definida por la EPA, para asegurar que las emisiones de motores de servicio pesado son controladas durante la conducción en estado estacionario. Los límites de emisión SET son numéricamente iguales a los límites de FTP.</p> <p>Sistema de Autodiagnóstico a Bordo (OBD): Dispositivos o sistemas instalados a bordo del vehículo-</p>	<p>Sistema de Autodiagnóstico a Bordo (OBD): Dispositivos o sistemas instalados a bordo del vehículo y conectados al módulo electrónico de control, que tiene como objetivo identificar el deterioro o el mal funcionamiento de los componentes del sistema de control de emisiones, alertar al usuario del vehículo para proceder al mantenimiento o a la reparación del sistema de control de emisiones, almacenar y proveer acceso a las ocurrencias de defectos y/o fallas en los sistemas de control y contar con información sobre el estado de mantenimiento y reparación de los sistemas del control de emisiones.</p> <p>Vehículo Ciclo Diésel: Vehículo que opera con un motor de combustión interna cuya función se basa en un ciclo termodinámico, en el cual se inyecta en la cámara de combustión el combustible después de haberse realizado una compresión de aire por el pistón. La relación de compresión de la carga del aire es lo suficientemente alta como para encender el combustible inyectado, es decir, el calor se aporta a presión constante. Para efectos de esta ley, se incluyen los vehículos ciclo Diésel que operen con combustible diésel y sus mezclas con biodiésel, gas natural o gas licuado de petróleo.</p> <p>WHSC: World Harmonized Stationary Cycle. Programa de pruebas dinámicas en régimen estable o estado estacionario, definido por el reglamento técnico mundial (GTR) No. 4 y desarrollado por el grupo ECPE GRPE de la ONU bajo procedimiento mundial de certificación armonizada de servicio pesado (WHDC) para las emisiones del escape del motor.</p> <p>WHTC: World Harmonized Transient Cycle. Programa de pruebas dinámicas en régimen transitorio o transiente, definido por el reglamento técnico mundial (GTR) No. 4 y desarrollado por el grupo ECPE GRPE de la ONU bajo procedimiento mundial de certificación armonizada de servicio pesado (WHDC) para las emisiones del escape del motor, y se basa en el patrón mundial de uso real de vehículos comerciales pesados.</p> <p>WLTC: Worldwide harmonized Light vehicles Test Cycles. Prueba realizada en dinamómetro de chasis para la determinación de emisiones y consumo de combustible de vehículos ligeros.</p>	

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA	TEXTO APROBADO PLENARIA SENADO	COMENTARIOS								
<p>y conectados al módulo electrónico de control, que tiene como objetivo identificar el deterioro o el mal funcionamiento de los componentes del sistema de control de emisiones, alertar al usuario del vehículo para proceder al mantenimiento o a la reparación del sistema de control de emisiones, almacenar y proveer acceso a las ocurrencias de defectos y o fallas en los sistemas de control y contar con información sobre el estado de mantenimiento y reparación de los sistemas del control de emisiones.</p> <p>Urban bus: Vehículo propulsado por un HHDV, diseñado para transportar 15 o más pasajeros.</p> <p>Vehículo Ciclo Diésel: Vehículo que opera con un motor de combustión interna cuya función se basa en un ciclo termodinámico, en el cual se inyecta en la cámara de combustión el combustible después de haberse realizado una compresión de aire por el pistón. La relación de compresión de la carga del aire es lo suficientemente alta como para encender el combustible inyectado, es decir, el calor se aporta a presión constante. Para efectos de esta ley, se incluyen los vehículos ciclo diésel que operen con combustible diésel y sus mezclas con biodiésel, gas natural o gas licuado de petróleo.</p> <p>WHSC: World Harmonized Stationary Cycle. Programa de pruebas dinámicas en régimen estable o estado estacionario, definido por el reglamento técnico mundial (GTR) número 4 y desarrollado por el grupo ECPE GRPE de la ONU bajo procedimiento mundial de certificación armonizada de servicio pesado (WHDC) para las emisiones del escape del motor.</p> <p>WHTC: World Harmonized Transient Cycle. Programa de pruebas dinámicas en régimen transitorio o trasiente, definido por el reglamento técnico mundial (GTR) número 4 y desarrollado por el grupo ECPE GRPE de la ONU bajo procedimiento mundial de certificación armonizada de servicio pesado (WHDC) para las emisiones del escape del motor, y se basa en el patrón mundial de uso real de vehículos comerciales pesados.</p> <p>WLTC: Worldwide harmonized Light vehicles Test Cycles. Prueba realizada en dinamómetro de chasis para la determinación de emisiones y consumo de combustible de vehículos ligeros.</p>										
	<p>Artículo 3°. Acciones pertinentes para garantizar el mejoramiento de la calidad de los combustibles. El Ministerio de Minas y Energía desarrollará las acciones pertinentes para garantizar la producción, importación, almacenamiento, adición y calidad en la distribución de combustibles necesarios para el cumplimiento de los estándares de emisión definidos en la presente ley, de la siguiente manera:</p> <table border="1" data-bbox="597 1947 1019 2132"> <thead> <tr> <th>Combustible</th> <th>Contenido de azufre</th> <th>Fecha de cumplimiento</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Diésel</td> <td>15 - 10 ppm</td> <td>1° de enero de 2023</td> </tr> <tr> <td>10 ppm</td> <td>1° de diciembre de 2025</td> </tr> </tbody> </table>	Combustible	Contenido de azufre	Fecha de cumplimiento	Diésel	15 - 10 ppm	1° de enero de 2023	10 ppm	1° de diciembre de 2025	<p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República.</p> <p>Este artículo hizo parte de la reestructuración que se le dio en el Senado considerando que hace parte del objeto del presente proyecto (artículo 1°).</p>
Combustible	Contenido de azufre	Fecha de cumplimiento								
Diésel	15 - 10 ppm	1° de enero de 2023								
	10 ppm	1° de diciembre de 2025								
<p>Artículo 3°. Vehículos pesados nuevos con motores diésel. A partir del 1° de enero de 2020, todos los vehículos de carga nuevos con motor de ciclo diésel, que se importen o ensamblen en el país, deben cumplir con los límites máximos de emisión en prueba dinámica definidos a continuación: Límites máximos de emisiones permisibles para motores ciclo diésel de vehículos pesados, evaluados mediante ciclos de la Unión Europea (ESC - ETC).</p>	<p>Artículo 4°. Vehículos nuevos con motor ciclo diésel. A partir del 1° de enero de 2023 las fuentes móviles terrestres con motor ciclo diésel que se fabriquen, ensamblen o importen al país, con rango de operación nacional, tendrán que cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes al aire correspondientes a tecnologías Euro VI, su equivalente o superiores</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República.</p>								

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA								TEXTO APROBADO PLENARIA SENADO								COMENTARIOS																																																			
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Ciclo</th> <th rowspan="2">Subcategoría</th> <th>CO</th> <th>HC</th> <th>HCNM</th> <th>NOx</th> <th>PM</th> <th>NP</th> </tr> <tr> <th colspan="6">g/kW-h</th> <th>l/kW-h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ESC</td> <td>N2, N3,</td> <td>1,50</td> <td>0,46</td> <td>-</td> <td>3,50</td> <td>0,02</td> <td>1x10¹²</td> </tr> <tr> <td>ETC</td> <td>M2, M3</td> <td>4,00</td> <td>-</td> <td>0,55</td> <td>3,50</td> <td>0,03</td> <td>1x10¹²</td> </tr> </tbody> </table> <p>Límites máximos de emisiones permisibles para motores ciclo diésel de vehículos pesados, evaluados mediante ciclos de Estados Unidos (FTP).</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Ciclo</th> <th rowspan="2">Subcategoría</th> <th>CO</th> <th>HC</th> <th>NOx</th> <th>PM</th> <th>NP</th> </tr> <tr> <th colspan="5">g/bhp-h</th> <th>l/bhp-h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>FTP</td> <td>HDV*</td> <td>15,50</td> <td>1,30</td> <td>4,00</td> <td>0,05</td> <td>8x10¹¹</td> </tr> </tbody> </table> <p>Parágrafo 1°. A partir del 1° de enero de 2020 los vehículos de servicio público de transporte terrestre de pasajeros y de transporte terrestre automotor de carga que se importen o ensamblen en el territorio nacional tendrán que cumplir con lo establecido en el presente artículo.</p> <p>Parágrafo 2°. Para obtener la aprobación del Certificado de Emisiones por Prueba Dinámica, el comercializador representante de marca, importador, fabricante o ensamblador debe presentar ante la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o quien haga sus veces, el formato respectivo acompañado con el reporte técnico de la prueba o ensayo. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible procederá a verificar que la información allegada en el formato respectivo cumple con los requisitos exigidos en la presente resolución.</p>								Ciclo	Subcategoría	CO	HC	HCNM	NOx	PM	NP	g/kW-h						l/kW-h	ESC	N2, N3,	1,50	0,46	-	3,50	0,02	1x10 ¹²	ETC	M2, M3	4,00	-	0,55	3,50	0,03	1x10 ¹²	Ciclo	Subcategoría	CO	HC	NOx	PM	NP	g/bhp-h					l/bhp-h	FTP	HDV*	15,50	1,30	4,00	0,05	8x10 ¹¹	<p>Parágrafo 1°. Para la verificación del cumplimiento del estándar Euro VI se deberá utilizar el procedimiento para el ciclo mundial de conducción armonizada WHTC.</p>								
Ciclo	Subcategoría	CO	HC	HCNM	NOx	PM	NP																																																												
		g/kW-h						l/kW-h																																																											
ESC	N2, N3,	1,50	0,46	-	3,50	0,02	1x10 ¹²																																																												
ETC	M2, M3	4,00	-	0,55	3,50	0,03	1x10 ¹²																																																												
Ciclo	Subcategoría	CO	HC	NOx	PM	NP																																																													
		g/bhp-h					l/bhp-h																																																												
FTP	HDV*	15,50	1,30	4,00	0,05	8x10 ¹¹																																																													
<p>Artículo 4°. Vehículos pesados nuevos con motor diésel. A partir del 1° de enero de 2030, todos los vehículos de carga pesada con motor de ciclo diésel, que se importen o ensamblen en el país, deben cumplir con los límites máximos de emisión en prueba dinámica definidos a continuación: Límites máximos de emisiones permisibles para motores ciclo diésel de vehículos pesados, evaluados mediante ciclos de la Unión Europea (WHSC - WHTC):</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Ciclo</th> <th rowspan="2">Subcategoría</th> <th>CO</th> <th>HC</th> <th>HCNM</th> <th>NOx</th> <th>PM</th> <th>NP</th> </tr> <tr> <th colspan="6">g/kW-h</th> <th>l/kW-h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>WHSC</td> <td>N2, N3,</td> <td>1,50</td> <td>0,13</td> <td>-</td> <td>0,40</td> <td>0,01</td> <td>8x10¹¹</td> </tr> <tr> <td>WHTC</td> <td>M2, M3</td> <td>4,00</td> <td>-</td> <td>0,16</td> <td>0,46</td> <td>0,01</td> <td>6x10¹¹</td> </tr> </tbody> </table> <p>Límites máximos de emisiones permisibles para motores ciclo diésel de vehículos pesados, evaluados mediante ciclos de Estados Unidos (SET - NET):</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Ciclo</th> <th rowspan="2">Subcategoría</th> <th>CO</th> <th>HC</th> <th>NOx</th> <th>PM</th> </tr> <tr> <th colspan="5">g/bhp-h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SET & NTE</td> <td>HDV*</td> <td>15,50</td> <td>0,14</td> <td>0,02</td> <td>0,01</td> </tr> </tbody> </table> <p>*Excepto para MDPV.</p> <p>Parágrafo 1°. A partir del 1° de enero de 2030 los vehículos de servicio público de transporte terrestre de pasajeros y de transporte terrestre automotor de carga que se encuentren circulando por el territorio nacional tendrán que cumplir con lo establecido en el presente artículo.</p> <p>Parágrafo 2°. Para obtener la aprobación del Certificado de Emisiones por Prueba Dinámica, el comercializador representante de marca, importador, fabricante o ensamblador debe presentar ante la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o quien haga sus veces, el formato respectivo acompañado con el reporte técnico de la prueba o ensayo. El Ministerio de</p>								Ciclo	Subcategoría	CO	HC	HCNM	NOx	PM	NP	g/kW-h						l/kW-h	WHSC	N2, N3,	1,50	0,13	-	0,40	0,01	8x10 ¹¹	WHTC	M2, M3	4,00	-	0,16	0,46	0,01	6x10 ¹¹	Ciclo	Subcategoría	CO	HC	NOx	PM	g/bhp-h					SET & NTE	HDV*	15,50	0,14	0,02	0,01	<p>Artículo eliminado.</p>								<p>Se acoge la eliminación del artículo, de acuerdo al texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República.</p>			
Ciclo	Subcategoría	CO	HC	HCNM	NOx	PM	NP																																																												
		g/kW-h						l/kW-h																																																											
WHSC	N2, N3,	1,50	0,13	-	0,40	0,01	8x10 ¹¹																																																												
WHTC	M2, M3	4,00	-	0,16	0,46	0,01	6x10 ¹¹																																																												
Ciclo	Subcategoría	CO	HC	NOx	PM																																																														
		g/bhp-h																																																																	
SET & NTE	HDV*	15,50	0,14	0,02	0,01																																																														

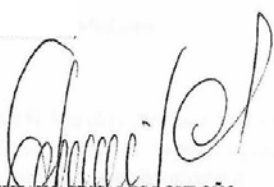
TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA	TEXTO APROBADO PLENARIA SENADO	COMENTARIOS																																												
<p>Ambiente y Desarrollo Sostenible procederá a verificar que la información allegada en el formato respectivo cumple con los requisitos exigidos en la presente resolución.</p> <p>Parágrafo 3°. Los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Transporte reglamentarán el uso de los sistemas de autodiagnóstico a bordo para todos los vehículos de servicio público de transporte terrestre de pasajeros y de transporte terrestre automotor de carga que utilicen motores tipo diésel.</p> <p>Parágrafo 4°. El Ministerio de Minas y Energía desarrollará las acciones pertinentes para garantizar los requerimientos técnicos necesarios para operar los motores diésel homologados bajo los estándares definidos en el presente artículo.</p>																																														
<p>Artículo 5°. Vehículos medianos y livianos. A partir del 1° de enero de 2030, todos los vehículos medianos y livianos con motor de ciclo diésel, que se importen o ensamblen en el país, deberán cumplir con los límites definidos a continuación: Límites máximos de emisiones permisibles para motores ciclo diésel de vehículos livianos y medianos, evaluados mediante ciclos de la Unión Europea (WLTC):</p> <table border="1" data-bbox="159 1032 581 1154"> <thead> <tr> <th>Ciclo</th> <th>Subcategoría</th> <th>CO</th> <th>NOx</th> <th>HC+NOx</th> <th>PM</th> <th>NP</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">WLTC</td> <td>M1</td> <td>0,50</td> <td>0,08</td> <td>0,17</td> <td>0,005</td> <td>6x10¹¹</td> </tr> <tr> <td>Clase I</td> <td>0,50</td> <td>0,08</td> <td>0,17</td> <td>0,005</td> <td>6x10¹¹</td> </tr> <tr> <td>Clase II</td> <td>0,63</td> <td>0,105</td> <td>0,195</td> <td>0,005</td> <td>6x10¹¹</td> </tr> <tr> <td>Clase III</td> <td>0,74</td> <td>0,125</td> <td>0,215</td> <td>0,005</td> <td>6x10¹¹</td> </tr> </tbody> </table> <p>Límites máximos de emisiones permisibles para motores ciclo diésel de vehículos livianos y medianos, evaluados mediante ciclos de Estados Unidos (FTP):</p> <table border="1" data-bbox="159 1290 581 1367"> <thead> <tr> <th>Ciclo</th> <th>Subcategoría</th> <th>CO</th> <th>HCNM</th> <th>HCHO</th> <th>MP</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">FTP</td> <td>LDV, LDT1, LDT2, LDT3, LDT4, MDPV</td> <td>2,61</td> <td>0,099</td> <td>0,002</td> <td>0,002</td> </tr> </tbody> </table> <p>Parágrafo 1°. Para obtener la aprobación del Certificado de Emisiones por Prueba Dinámica, el comercializador representante de marca, importador, fabricante o ensamblador debe presentar ante la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o quien haga sus veces, el formato respectivo acompañado con el reporte técnico de la prueba o ensayo. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible procederá a verificar que la información allegada en el formato respectivo cumple con los requisitos exigidos en la presente resolución.</p>	Ciclo	Subcategoría	CO	NOx	HC+NOx	PM	NP	WLTC	M1	0,50	0,08	0,17	0,005	6x10 ¹¹	Clase I	0,50	0,08	0,17	0,005	6x10 ¹¹	Clase II	0,63	0,105	0,195	0,005	6x10 ¹¹	Clase III	0,74	0,125	0,215	0,005	6x10 ¹¹	Ciclo	Subcategoría	CO	HCNM	HCHO	MP	FTP	LDV, LDT1, LDT2, LDT3, LDT4, MDPV	2,61	0,099	0,002	0,002	<p>Artículo eliminado.</p>	<p>Se acoge la eliminación del artículo, de acuerdo al texto aprobado en plenaria del Senado, atendiendo al comentario del artículo 4 aprobado en Senado.</p>
Ciclo	Subcategoría	CO	NOx	HC+NOx	PM	NP																																								
WLTC	M1	0,50	0,08	0,17	0,005	6x10 ¹¹																																								
	Clase I	0,50	0,08	0,17	0,005	6x10 ¹¹																																								
	Clase II	0,63	0,105	0,195	0,005	6x10 ¹¹																																								
	Clase III	0,74	0,125	0,215	0,005	6x10 ¹¹																																								
Ciclo	Subcategoría	CO	HCNM	HCHO	MP																																									
FTP	LDV, LDT1, LDT2, LDT3, LDT4, MDPV	2,61	0,099	0,002	0,002																																									
	<p>Anteriormente discutido dentro del parágrafo 1 del artículo 4° y el artículo 1°.</p>	<p>Artículo 5°. Vehículos en circulación. A partir del 1° de enero de 2035 todos los vehículos con motor diésel que circulen por el territorio nacional tendrán que cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes al aire correspondiente a tecnologías Euro VI en uso, su equivalente o superiores.</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República.</p> <p>Este artículo hizo parte de la reestructuración que se le dio en el Senado por lo que se eliminó el artículo 4° aprobado en plenaria de Cámara, teniendo en cuenta la similitud del contenido especialmente respecto del parágrafo 1 de dicho artículo, y considerando que hace parte del objeto del presente proyecto (art. 1°).</p>																																											
<p>Artículo 6°. Regulación y Control. Los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Transporte estarán a cargo de la ejecución de los estudios técnicos necesarios que permitan establecer el marco regulatorio y de control y vigilancia para realizar la evaluación de emisiones contaminantes de los vehículos en uso, en pruebas sobre rodillos con cargas simuladas o prueba dinámica simple. Los resultados de estos estudios deberán presentarse en un plazo no superior a dos (2) años a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.</p>	<p>Artículo eliminado.</p>	<p>Se acoge la eliminación del artículo, de acuerdo al texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República.</p>																																												

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA	TEXTO APROBADO PLENARIA SENADO	COMENTARIOS
<p>Parágrafo 1°. En un plazo no superior a dos (2) años posterior a la entrega de los resultados de los estudios técnicos, los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y Transporte deberán establecer el mecanismo de verificación para vehículos de carga pesada de servicio público de transporte terrestre de pasajeros y de transporte terrestre automotor de carga en uso, con prueba dinámica simple, según los parámetros establecidos en esta norma.</p> <p>Parágrafo 2°. En un plazo no superior a dos (2) años, a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y Transporte deberán reglamentar las metodologías de monitoreo y control de emisiones de los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) que operan en el territorio nacional.</p>		
<p>Artículo 7°. <i>Circulación de vehículos con motor de dos tiempos en el territorio nacional.</i> A partir del 1° de enero de 2022 quedará prohibida la circulación de vehículos con motor de dos tiempos en el territorio nacional.</p>	<p>Artículo 6°. <i>Motocicletas nuevas.</i> A partir del 1° de enero de 2021 todas las motocicletas que se fabriquen, ensamblen o importen para circular por el territorio nacional, deberán cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes al aire correspondiente a Euro 3, su equivalente o superior.</p> <p>Parágrafo 1°. <i>Motocicletas en circulación.</i> El Ministerio de Transporte en conjunto con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible establecerán un plan y cronograma de renovación del parque automotor de motocicletas en circulación para que a 2030 se cumplan con los límites máximos permisibles de emisión correspondientes a Euro 3, su equivalente o superior.</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República.</p>
<p>Anteriormente discutido dentro del artículo 6°.</p>	<p>Artículo 7°. <i>Mecanismo de verificación del cumplimiento.</i> El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en un plazo no superior a dos (2) años a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, reglamentará el mecanismo para verificar el cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes al aire generado por fuentes móviles mediante prueba dinámica simple que será realizada en el territorio nacional.</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República.</p> <p>Se elimina la palabra “simple”, porque el concepto técnico correcto es “prueba dinámica”.</p> <p>Este artículo hizo parte de la reestructuración que se le dio en el Senado por lo que se eliminó el artículo 6° aprobado en plenaria de Cámara, teniendo en cuenta la similitud del contenido especialmente respecto del parágrafo 1° de dicho artículo.</p>
<p>Anteriormente discutido dentro del parágrafo del artículo 4°.</p>	<p>Artículo 8°. <i>Sistemas de Autodiagnóstico a Bordo (OBD).</i> Los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Transporte, en un plazo no superior a dos (2) años, reglamentarán el uso e inspección de los sistemas de autodiagnóstico a bordo para todos los vehículos con motor ciclo diésel. Así mismo, reglamentarán la vigilancia y control de los automotores con motor ciclo diésel mediante el uso de los sistemas de autodiagnóstico a bordo.</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la plenaria del Senado.</p> <p>Este artículo hizo parte de la reestructuración que se le dio en el Senado por lo que se eliminó el artículo 4° aprobado en plenaria de Cámara, teniendo en cuenta la similitud del contenido especialmente respecto del parágrafo 3° de dicho artículo.</p>
<p>Artículo 8°. <i>Incentivos al uso de energías renovables y transporte sostenible.</i> A partir del 1° de enero de 2030 todos los SITM, SETP, SITP y SITR que estén en proceso de implementación u operando, deberán contar con un mínimo de 20% de la flota total vinculada con tecnología cero emisiones.</p> <p>Parágrafo 1°. Las autoridades de tránsito locales y los entes gestores de los SITM, SETP, SITP y SITR verificarán el cumplimiento de lo dispuesto en el inciso anterior.</p>	<p>Artículo 9°. <i>Promoción al uso de energías renovables y transporte sostenible.</i> A partir del 1° de enero de 2030 todos los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Estratégicos Transporte Público (SETP), Sistemas Integrados Transporte Público (SITP) y los Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR) deberán contar con un mínimo de 20% de la flota total nueva correspondiente tecnología cero emisiones.</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República.</p> <p>Se adiciona la palabra “a” por razones de redacción y técnica legislativa.</p>
<p>Artículo 9°. <i>Comisión Intersectorial de Calidad del Aire.</i> Intégrese la Comisión Intersectorial de Calidad del Aire, en todos los municipios y distritos, la cual estará presidida por la máxima autoridad del ejecutivo local o departamental y podrá ser delegada en la autoridad ambiental correspondiente.</p>	<p>Artículo 10. <i>Comisión Intersectorial de Calidad del Aire.</i> Intégrese la Comisión Intersectorial de Calidad del Aire, en todos los municipios y distritos, la cual estará presidida por la máxima autoridad del ejecutivo local o departamental.</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República.</p>


TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA	TEXTO APROBADO PLENARIA SENADO	COMENTARIOS
Esta tendrá el objetivo de formular, implementar y hacer seguimiento a los nuevos programas de reducción de la contaminación en los municipios y distritos, identificando acciones y medidas que permitan reducir los niveles de concentración de los contaminantes a niveles por debajo de los máximos establecidos. Dicha comisión estará integrada por las autoridades de transporte, ambiente, salud, y planeación, o quien haga sus veces.	Esta tendrá el objetivo de formular, implementar y hacer seguimiento a los nuevos programas de reducción de la contaminación en los municipios y distritos, identificando acciones y medidas que permitan reducir los niveles de concentración de los contaminantes a niveles por debajo de los máximos establecidos. Dicha comisión estará integrada por las autoridades de transporte, ambiente, salud, minas y energía, y planeación, o quien haga sus veces. Parágrafo 1°. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible reglamentará las funciones de esta Comisión, la cual a su vez deberá establecer su secretaría técnica, adoptar su reglamento de funcionamiento y definir un plan de acción basado en la transparencia y acceso a la información.	
	Artículo 11. Decretos de control de emisiones. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o quien haga sus veces, dentro de sus funciones podrá presentar decretos de Control de Emisiones en los cuales los niveles de emisión que se exijan a los vehículos y motos sean más estrictos que los permitidos en la presente ley.	Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República. Este artículo hizo parte de la reestructuración que se le dio en el Senado considerando que hace parte del objeto del presente proyecto (artículo 1°).
	Artículo 12. (Nuevo). El Ministerio de Ambiente en conjunto con el Ministerio de Salud fomentarán la participación de Universidades y el sector privado, para propiciar la investigación y la generación de alternativas para mejorar la calidad de aire, disminuir concentraciones contaminantes en el aire y prevenir sus efectos en la salud. De igual manera la implementación de sistemas de seguimiento y monitoreo a la calidad del aire.	Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República. Se adiciona el título “Fomento a la participación ambiental” al artículo 12, atendiendo a la técnica legislativa y con el fin de conservar la uniformidad del proyecto de ley.
Artículo 10. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.	Artículo 13. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.	Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República.

En consecuencia, los suscritos conciliadores solicitamos a las plenarias del Honorable Congreso de la República aprobar la conciliación al Proyecto de ley número 134 de 2017 Cámara y 255 de 2018 Senado, *por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones*, acogiendo el texto aprobado por la Plenaria del Senado de la República, incluyendo algunas precisiones.

Cordialmente,



LUCIANO GRISALES LONDOÑO
Representante a la Cámara – Conciliador
Partido Liberal



DAIRA GALVIS MÉNDEZ
Senadora de la República – Conciliadora
Partido Cambio Radical

TEXTO DEFINITIVO CONCILIADO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 134 DE 2017 CÁMARA, 255 DE 2018 SENADO

por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto establecer medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes al aire provenientes de fuentes móviles que circulen por el territorio nacional, haciendo énfasis en el material particulado, con el fin de resguardar la vida, la salud y goce de ambiente sano.

Artículo 2°. *Definiciones.*

Euro VI: La norma Euro 6 está recogida en el reglamento 715/2007 adoptado por la UE (cuyo objeto establece requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de

motor). Se establecen las disposiciones sobre las emisiones de los vehículos de las categorías M1, M2, M3, N1, N2 y N3. El Euro 6 es una normativa de protección medioambiental que entró en vigor en septiembre de 2015. Su propósito es limitar las emisiones de ciertos gases contaminantes que emiten los vehículos.

Sistema de Autodiagnóstico a Bordo (OBD): Dispositivos o sistemas instalados a bordo del vehículo y conectados al módulo electrónico de control, que tiene como objetivo identificar el deterioro o el mal funcionamiento de los componentes del sistema de control de emisiones, alertar al usuario del vehículo para proceder al mantenimiento o a la reparación del sistema de control de emisiones, almacenar y proveer acceso a las ocurrencias de defectos y/o fallas en los sistemas de control y contar con información sobre el estado de mantenimiento y reparación de los sistemas del control de emisiones.

Vehículo Ciclo Diésel: Vehículo que opera con un motor de combustión interna cuya función se basa en un ciclo termodinámico, en el cual se inyecta en la cámara de combustión el combustible después de haberse realizado una compresión de aire por el pistón. La relación de compresión de la carga del aire es lo suficientemente alta como para encender el combustible inyectado, es decir, el calor se aporta a presión constante. Para efectos de esta Ley, se incluyen los vehículos ciclo Diésel que operen con combustible diésel y sus mezclas con biodiésel, gas natural o gas licuado de petróleo.

WHTC: World Harmonized Transient Cycle. Programa de pruebas dinámicas en régimen transitorio o transiente, definido por el reglamento técnico mundial (GTR) No. 4 y desarrollado por el grupo ECPE GRPE de la ONU bajo procedimiento mundial de certificación armonizada de servicio pesado (WHDC) para las emisiones del escape del motor, y se basa en el patrón mundial de uso real de vehículos comerciales pesados.

Artículo 3°. *Acciones pertinentes para garantizar el mejoramiento de la calidad de los combustibles.* El Ministerio de Minas y Energía desarrollará las acciones pertinentes para garantizar la producción, importación, almacenamiento, adición y calidad en la distribución de combustibles necesarios para el cumplimiento de los estándares de emisión definidos en la presente ley, de la siguiente manera:

Combustible	Contenido de azufre	Fecha de cumplimiento
Diésel	15 - 10 ppm	1° de enero de 2023
	10 ppm	1° de diciembre de 2025

Artículo 4°. *Vehículos nuevos con motor ciclo diésel.* A partir del 1° de enero de 2023 las fuentes móviles terrestres con motor ciclo diésel que se fabriquen, ensamblen o importen al país, con rango de operación nacional, tendrán que cumplir con los límites máximos permisibles de emisión

de contaminantes al aire correspondientes a tecnologías Euro VI, su equivalente o superiores.

Parágrafo 1°. Para la verificación del cumplimiento del estándar Euro VI se deberá utilizar el procedimiento para el ciclo mundial de conducción armonizada WHTC.

Artículo 5°. *Vehículos en circulación.* A partir del 1° de enero de 2035 todos los vehículos con motor diésel que circulen por el territorio nacional tendrán que cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes al aire correspondiente a tecnologías Euro VI en uso, su equivalente o superiores.

Artículo 6°. *Motocicletas nuevas.* A partir del 1° de enero de 2021 todas las motocicletas que se fabriquen, ensamblen o importen para circular por el territorio nacional, deberán cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes al aire correspondiente a Euro 3, su equivalente o superior.

Parágrafo 1°. *Motocicletas en circulación.* El Ministerio de Transporte en conjunto con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible establecerán un plan y cronograma de renovación del parque automotor de motocicletas en circulación para que a 2030 se cumplan con los límites máximos permisibles de emisión correspondientes a Euro 3, su equivalente o superior.

Artículo 7°. *Mecanismo de verificación del cumplimiento.* El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en un plazo no superior a dos (2) años a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, reglamentará el mecanismo para verificar el cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes al aire generado por fuentes móviles mediante prueba dinámica que será realizada en el territorio nacional.

Artículo 8°. *Sistemas de Autodiagnóstico a Bordo (OBD).* Los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Transporte, en un plazo no superior a dos (2) años, reglamentarán el uso e inspección de los sistemas de autodiagnóstico a bordo para todos los vehículos con motor ciclo diésel. Así mismo, reglamentarán la vigilancia y control de los automotores con motor ciclo diésel mediante el uso de los sistemas de autodiagnóstico a bordo.

Artículo 9°. *Promoción al uso de energías renovables y transporte sostenible.* A partir del 1° de enero de 2030 todos los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Estratégicos Transporte Público (SETP), Sistemas Integrados Transporte Público (SITP) y los Sistemas Integrados de Transporte regional (SITR) deberán contar con un mínimo de 20% de la flota total nueva correspondiente a tecnología cero emisiones.

Artículo 10. *Comisión Intersectorial de Calidad del Aire.* Intégrese la Comisión Intersectorial de Calidad del Aire, en todos los municipios y distritos, la cual estará presidida por la máxima autoridad del ejecutivo local o departamental.

Esta tendrá el objetivo de formular, implementar y hacer seguimiento a los nuevos programas de reducción de la contaminación en los municipios y distritos, identificando acciones y medidas que permitan reducir los niveles de concentración de los contaminantes a niveles por debajo de los máximos establecidos. Dicha comisión estará integrada por las autoridades de transporte, ambiente, salud, minas y energía, y planeación, o quien haga sus veces.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible reglamentará las funciones de esta Comisión, la cual a su vez deberá establecer su secretaría técnica, adoptar su reglamento de funcionamiento y definir un plan de acción basado en la transparencia y acceso a la información.

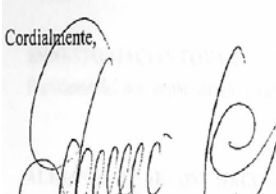
Artículo 11. *Decretos de control de emisiones.* El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o quien haga sus veces, dentro de sus funciones podrá presentar decretos de Control de Emisiones en los cuales los niveles de emisión que se exijan


a los vehículos y motos sean más estrictos que los permitidos en la presente ley.

Artículo 12. *Fomento a la participación ambiental.* El Ministerio de Ambiente en conjunto con el Ministerio de Salud fomentarán la participación de Universidades y el sector privado, para propiciar la investigación y la generación de alternativas para mejorar la calidad de aire, disminuir concentraciones contaminantes en el aire y prevenir sus efectos en la salud. De igual manera la implementación de sistemas de seguimiento y monitoreo a la calidad del aire.

Artículo 13. *Vigencia y derogatoria.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Cordialmente,

Cordialmente,

LUCIANO GRISALES LONDOÑO
 Representante a la Cámara – Conciliador
 Partido Liberal


DAIRA GALVIS MÉNDEZ
 Senadora de la República – Conciliadora
 Partido Cambio Radical

NOTA ACLARATORIA

NOTA ACLARATORIA INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 202 DE 2018

por medio del cual se crea la Prima Legal para la Canasta Familiar.

Bogotá, D. C., junio 5 de 2019

Doctor

HONORIO MIGUEL HENRÍQUEZ PINEDO

Senador de la República

Presidente Comisión Séptima Constitucional

Referencia: *Nota aclaratoria informe de ponencia positiva para segundo debate del Proyecto de ley número 202 de 2018, por medio del cual se crea la Prima Legal para la Canasta Familiar.*

Honorables Senadores:

En las Secretarías de la Comisión Séptima Constitucional Permanente en cumplimiento del encargo impartido, radicamos informe de ponencia para segundo debate del Proyecto de ley número 202 de 2018, *por medio del cual se crea la Prima Legal para la Canasta Familiar.*

Sin embargo, con miras a establecer claridad sobre la implementación del proyecto se incluyen cambios en el artículo 2° y 3°. En ese sentido realizamos la corrección especificando los cambios y adjuntamos el texto definitivo propuesto.

GABRIEL VELASCO OCAMPO

Senador de la República

Autor Ponente

1. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Texto aprobado en primer debate	Texto propuesto para segundo debate	Justificación
Artículo 2°. <i>Prima legal para la canasta familiar.</i> Sin perjuicio de la prima legal contemplada en el Código Sustantivo del Trabajo y de aquellas primas extra legales pactadas entre empleadores y trabajadores, tendrán derecho a una prima legal adicional para la canasta familiar; aquellos trabajadores que devenguen hasta tres (3) salarios mínimos	Artículo 2°. <i>Prima legal para la canasta familiar.</i> Sin perjuicio de la prima legal contemplada en el Código Sustantivo del Trabajo y de aquellas primas extra legales pactadas entre empleadores y trabajadores, tendrán derecho a una prima legal adicional para la canasta familiar; aquellos trabajadores que devenguen hasta tres (3) salarios mínimos	Con la inclusión de éste parágrafo se tienen en cuenta varias consideraciones y estudios alrededor de las Pymes han identificado que se requieren medidas y políticas diferenciales para este segmento, para disminuir el impacto en su estructura de costos. Esto teniendo en cuenta que cualquier medida afecta en mayor medida las empresas pequeñas

Texto aprobado en primer debate	Texto propuesto para segundo debate	Justificación
<p>legales mensuales vigentes. Esta prima legal adicional, corresponderá a 15 días del salario mínimo legal mensual vigente, por cada año de trabajo y proporcional por fracción de tiempo laborado en ese mismo período.</p>	<p>legales mensuales vigentes - <u>SMLMV</u>. Esta prima legal adicional, corresponderá a 15 días del salario mínimo legal mensual vigente, por cada año de trabajo y proporcional por fracción de tiempo laborado en ese mismo período. Parágrafo. Para las empresas que tengan calidad de micro y pequeñas empresas, teniendo en cuenta la clasificación de tamaño empresarial vigente, aplicará una prima diferenciada bajo los mismos términos del presente artículo. a) 5 días del SMLMV para las microempresas, y b) 10 días del SMLMV para las pequeñas empresas. Las microempresas o pequeñas empresas que se encuentren en una situación de subordinación respecto de una mediana o gran empresa, o pertenezcan a un grupo empresarial, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 260 y 261 del Código de Comercio, o la norma que los sustituya, deberán pagar la prima correspondiente a 15 días del SMLMV.</p>	<p>y puede incidir en sus posibilidades de generar empleo formal.</p>
<p>Artículo 3°. <i>Pago.</i> La prima para la canasta familiar deberá ser cancelada por el empleador en dos pagos así: la mitad máximo el 30 de marzo de cada año y la otra mitad a más tardar el 30 de septiembre de la misma anualidad.</p>	<p>Artículo 3°. <i>Pago.</i> La prima para la canasta familiar deberá ser cancelada por el empleador en dos pagos así: la mitad máximo el 30 de marzo de cada año y la otra mitad a más tardar el 30 de septiembre de la misma anualidad. Parágrafo. Durante el primer año de vigencia de esta ley, se pagará la de marzo, durante el segundo año de vigencia después de la entrada en vigencia de la presente ley, se pagará la de septiembre. Pasados los dos años, después de la entrada en vigencia de la presente ley, se iniciará el pago en los términos señalados en el presente artículo de manera completa, esto es en marzo y septiembre de cada anualidad.</p>	<p>Con la inclusión de éste parágrafo, se permite minimizar el impacto en el corto plazo que podría generar la creación de ésta nueva prima en el aparato productivo del país. De ésta forma se genera una gradualidad en la implementación de la prima, tomando en consideración tanto el bienestar de los trabajadores del país cómo la sostenibilidad de las empresas</p>

2. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 202 DE 20018

por medio del cual se crea la Prima Legal para la Canasta Familiar.

El Congreso de Colombia
 DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto la creación de la Prima Legal para la Canasta Familiar, misma que será otorgada para los trabajadores del sector privado, y trabajadores oficiales que devenguen hasta tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

Artículo 2°. *Prima Legal para la Canasta Familiar.* Sin perjuicio de la prima legal contemplada en el Código Sustantivo del Trabajo y de aquellas primas extra legales pactadas entre empleadores y trabajadores, tendrán derecho a una prima legal adicional para la canasta familiar; aquellos

trabajadores que devenguen hasta tres (3) salarios mínimos legales mensuales vigentes - SMLMV. Esta prima legal adicional, corresponderá a 15 días del salario mínimo legal mensual vigente, por cada año de trabajo y proporcional por fracción de tiempo laborado en ese mismo período.

Parágrafo. Para las empresas que tengan calidad de micro y pequeñas empresas, teniendo en cuenta la clasificación de tamaño empresarial vigente, aplicará una prima diferenciada bajo los mismos términos del presente artículo.

- a) 5 días del SMLMV para las microempresas, y
- b) 10 días del SMLMV para las pequeñas empresas.

Las microempresas o pequeñas empresas que se encuentren en una situación de subordinación respecto de una mediana o gran empresa, o pertenezcan a un grupo empresarial, de conformidad con lo dispuesto en los artículos

260 y 261 del Código de Comercio, o la norma que los sustituya, deberán pagar la prima correspondiente a 15 días del SMLMV.

Artículo 3°. *Pago.* La prima para la canasta familiar deberá ser cancelada por el empleador en dos pagos así: la mitad máximo el 30 de marzo de cada año y la otra mitad a más tardar el 30 de septiembre de la misma anualidad.

Parágrafo. Durante el primer año de vigencia de esta ley, se pagará la de marzo, durante el segundo año de vigencia después de la entrada en vigencia de la presente ley, se pagará la de septiembre. Pasados los dos años, después de la entrada en vigencia de la presente ley, se iniciará el pago en los términos señalados en el presente artículo de manera completa, esto es en marzo y septiembre de cada anualidad.

Artículo 4°. *Carácter jurídico.* Las disposiciones que regulan la prima legal de que trata el artículo 306 del Código Sustantivo del Trabajo, en especial lo dispuesto en el artículo 307 de dicho Código, se harán extensivas a la presente prestación legal. En todo caso, la Prima Legal para la Canasta Familiar no constituye salario para ningún efecto y no hace parte de la base para liquidar los aportes con destino al Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA), Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF), Escuela Superior de Administración Pública (ESAP), Régimen del Subsidio Familiar y contribuciones (aportes y cotizaciones) a la seguridad social establecidas por la Ley 100 de 1993 y decretos reglamentarios. Adicionalmente, sobre dicha suma no se podrá aplicar gravamen o impuesto alguno.

Artículo 5°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas aquellas normas que le sean contrarias.

ARTÍCULO 5°. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas aquellas normas que le sean contrarias.

GABRIEL VELASCO OCAMPO
Coordinador

ÁLVARO URIBE VÉLEZ
Ponente

Laura Esther Fortich Sánchez
Ponente



HONORIO MIGUEL HENRIQUEZ
Ponente

Ayde Lizardo Cubillos
Ponente

JOSÉ AULO POLO NARVAEZ
Ponente

FABIAN GERARDO CASTILLO SUÁREZ
Ponente

MANUEL B. TERVO PALCHUCAN
Ponente

JESÚS ALBERTO CASTILLA SALAZAR
Ponente

VICTORIA SANDINO SIMANCA HERRERA
Ponente

JOSÉ RITTER LÓPEZ
Ponente

EDUARDO ENRIQUE PULGAR DAZA
Ponente

NADYA BLEL SCAFF
Ponente

CARLOS FERNANDO MOTOA
Ponente

Bogotá, D. C., junio 10 de 2019.

Doctor

JESÚS MARÍA ESPAÑA VERGARA

Secretario

Comisión Séptima

Senado de la República

Ciudad

Asunto: Adhesión a la ponencia positiva coordinada por el honorable Senador Gabriel Jaime Velasco Ocampo sobre el Proyecto de ley número 202 de 2018 Senado, *por medio de la cual se crea la Prima Legal para la Canasta Familiar.*

Estimado doctor:


Por medio de la presente, adhiero formalmente a la ponencia positiva sobre el Proyecto de ley número 202 de 2018 Senado, *por medio de la cual se crea la Prima Legal para la Canasta Familiar.* A pesar de que resaltamos la necesidad de incrementar los ingresos de las familias más afectadas por las sucesivas (7) reformas tributarias implementadas desde el año 2000 hasta hoy, debo dejar constancia de mi desacuerdo con algunos de los argumentos presentados por el ponente en la exposición de motivos:

1. No es cierto que esta nueva prima vaya a beneficiar a casi 18 millones de trabajadores y trabajadoras colombianas, porque en la práctica, una condición necesaria para recibir este beneficio es contar con un contrato formal al que sólo acceden la mitad (54%) de las personas ocupadas en Colombia. Con base en las cifras más recientes del DANE, estimamos que el verdadero grupo de beneficiarios llegará al 35% del total de los ocupados y ocupadas colombianas, es decir, a 8 millones de trabajadores y trabajadoras que cuentan con un contrato formal y devengan menos de 3 SMMLV.
2. No estamos de acuerdo con que esta nueva prima se establezca con un monto fijo equivalente a medio SMMLV, independiente del nivel salarial de los y las beneficiarias; ya que de este modo se convierte en un beneficio regresivo y desigual para aquellas personas que devengan dos o tres salarios mínimos.
3. No estamos de acuerdo con excluir a los servidores públicos del grupo de beneficiarios con un argumento burdo alusivo al impacto fiscal de dicha medida. Si los servidores públicos, al igual que los demás trabajadores colombianos, han sufrido el impacto de las reformas tributarias en su nivel de ingresos, también ellos deberían ser beneficiarios de esta “Prima Legal para la Canasta Familiar”.
4. No estamos de acuerdo con que el proyecto de ley omita medidas compensatorias que incluyan a los trabajadores “cuenta propia” y a los contratistas, para aliviar su

precario nivel de ingresos y, sobre todo, para compensar el hecho de que ellos cubren el 100% de los pagos de su propia seguridad social.

Esperamos que, más allá de la publicidad, el Gobierno Colombiano se comprometa con medidas efectivas para mitigar el impacto negativo que tuvieron las últimas 7 reformas tributarias (desde el año 2000) sobre los ingresos de las familias colombianas.

Cordialmente,



Victoria Sandino Simanca Herrera
Senadora de la República

LA COMISIÓN SÉPTIMA CONSTITUCIONAL
PERMANENTE DEL HONORABLE
SENADO DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., a los once (6) días del mes de junio del año dos mil diecinueve (2019)

En la presente fecha se autoriza **la publicación en Gaceta del Congreso de la República**, la siguiente Nota Aclaratoria al Informe de Ponencia para Segundo Debate y Texto Propuesto para Segundo Debate.

Número del Proyecto de ley: número 202 de 2018 Senado

Título del proyecto: por medio del cual se crea la Prima Legal para la Canasta Familiar.

NOTA SECRETARIAL

Ante la Secretaría de la Comisión Séptima del Senado, siendo las 11:30 a. m. del día jueves 06 junio de 2019, fue radicada Nota Aclaratoria al Informe de Ponencia Positiva, para Segundo Debate, al Proyecto de ley número 202 de 2018 Senado, el cual viene refrendo por los honorables Senadores Ponentes: *Álvaro Uribe Vélez, Aydeé Lizarazo Cubillos, Fabián Gerardo Castillo Suárez, Honorio Miguel Henríquez Pinedo, Laura Ester Fortich Sánchez, Manuel Bitervo Palchucan Chingal, José Ritter López Peña, Victoria Sandino Simanca Herrera (se adhiere) y Gabriel Jaime Velasco Ocampo* – Coordinador Ponente.

Los honorables Senadores: *Eduardo Enrique Pulgar Daza, Nadya Georgette Blel Scaff, y Carlos Fernando Motoa Solarte*, **no refrendaron con su firma la nota aclaratoria informe de ponencia radicada que se publica.**

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

El Secretario,



JESÚS MARÍA ESPAÑA VERGARA
SECRETARIO – COMISIÓN SÉPTIMA

AQUIFIVE LA DEMOCRACIA

TEXTO DE PLENARIA

TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN SESIÓN PLENARIA EL DÍA 10 DE JUNIO DE 2019 AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 203 DE 2018 SENADO, 180 DE 2017 CÁMARA

por medio de la cual se modifica la Ley 743 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Derechos de los dignatarios.* El artículo 35 de la Ley 743 del 5 de junio de 2002 quedará así:

Artículo 35. Derechos de los dignatarios. A más de los que señalen los estatutos, los dignatarios de los organismos de acción comunal tendrán los siguientes derechos:

a) Quien ejerza la representación legal de un organismo de acción comunal podrá percibir ingresos provenientes de los recursos propios generados por el organismo, para gastos de representación previa reglamentación

en estatutos y autorización de la asamblea respectiva;

- b) A ser atendido por lo menos dos (2) veces al mes por las autoridades del respectivo municipio o localidad y una vez en el año por el Alcalde de la entidad territorial, donde se encuentre el organismo de Acción Comunal.
- c) Los organismos asociativos y/o federativos de acción comunal, serán atendidos por el Alcalde respectivo, por lo menos una (1) vez al año, en una jornada de un (1) día, en la forma que lo regule la entidad territorial correspondiente.
- d) Los concejos Municipales o Distritales deberán destinar por lo menos una (1) sesión anualmente, para de forma exclusiva en dicha sesión debatir y discutir sobre las necesidades y problemáticas que presenten los Organismos de Acción Comunal, en la forma que lo regule la entidad territorial correspondiente.
- e) El Sena y la Escuela Superior de Administración Pública (ESAP) podrá

crear programas gratuitos, presenciales y/o virtuales, y de acceso prioritario de capacitación y formación técnica, tecnológica, profesional o de formación continua destinados a los dignatarios de los organismos de acción comunal que contribuyan al desarrollo económico y productivo de las comunidades.

- f) Las entidades territoriales podrán entregar a quienes ejerzan la representación legal o sean miembros de la junta directiva de un organismo de acción comunal, un subsidio en el sistema integrado de transporte del municipio o distrito en el que resida o su equivalente, correspondiente al 50% del valor, de hasta 60 pasajes, con el fin de garantizar el óptimo desarrollo de sus funciones, aplicando también para transporte veredal. En todo caso será solo para una persona por Junta de Acción Comunal. Las entidades territoriales que establezcan este subsidio reglamentarán previamente la fuente presupuestal que lo financia y la garantía de su efectividad.
- g) El Gobierno nacional implementará programas de beneficios e incentivos que promuevan la incursión de jóvenes entre los 14 y 29 años en los organismos comunales.
- h) El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Educación Nacional, diseñará y promoverá programas para el ejercicio del Servicio Social Obligatorio de estudiantes de educación media en organismos de acción comunal, en los términos de artículo 97 de la Ley 115 de 1994.

Artículo 2°. *Tarifa diferencial en los servicios públicos domiciliarios.* Como parte de la responsabilidad social empresarial, y teniendo en cuenta la colaboración que las Organizaciones de Acción Comunal pueden prestar en la lucha contra la ilegalidad en las conexiones de servicios públicos, las empresas de servicios públicos domiciliarios podrán, con cargo a sus propios recursos, aplicar una tarifa diferencial a todos los inmuebles donde funcionan exclusivamente los salones comunales, correspondiente a la tarifa aplicable del estrato residencial uno (1).

Parágrafo. Las empresas de servicios públicos podrán revocar este tratamiento de manera motivada.

Artículo 3°. *Salones comunales.* Podrá destinarse un rubro del recaudo del impuesto predial municipal o distrital para la construcción, mejoramiento y acondicionamiento de salones comunales, casetas comunales y demás equipamientos comunales de propiedad del municipio, distrito o junta de acción comunal legalmente constituida. Igualmente, en los bienes sobre los cuales ejerza de manera legal, posesión, goce, uso, tenencia o disfrute del bien a cualquier título, siempre y cuando no se vaya a interrumpir en el tiempo. Los departamentos podrán

con recursos propios realizar las inversiones de los que trata este artículo.

Parágrafo. Las apropiaciones de gasto en virtud de los recursos a los que se refiere este artículo, serán computadas como gasto de inversión y asociadas a los proyectos del Plan Municipal o Distrital de Desarrollo con los que se encuentren relacionados. El Concejo Municipal o Distrital de la respectiva entidad territorial podrá, en caso de que en el Plan Municipal o Distrital de Desarrollo del respectivo Distrito o Municipio no se cuente con metas asociadas al objeto del gasto al que se refiere el presente artículo, a iniciativa del Alcalde Municipal, modificar al Plan de Desarrollo Municipal o Distrital incluyendo programas y metas referidas a estos objetos de gasto y al fortalecimiento de las juntas de Acción Comunal.

Artículo 4°. *Banco de proyectos.* Se dará prioridad a los proyectos municipales y distritales presentados por las Juntas de Acción Comunal, siempre y cuando los mismos hayan contado con asesoría técnica por parte de las secretarías de planeación para su elaboración y cumplan con los requisitos de viabilidad, prioridad y elegibilidad. Los proyectos presentados deberán estar ajustados con el respectivo plan de desarrollo.

Artículo 5°. *Software contable.* El Ministerio del Interior en coordinación con la Contraloría General de la República y la Contaduría General de la República, en conjunto gestionarán la creación de una aplicación gratuita contable para las Juntas de Acción Comunal. El Ministerio del Interior deberá disponer de las capacitaciones necesarias a los dignatarios sobre su manejo.

Artículo 6°. *Priorización.* Adiciónese un parágrafo al artículo 70 de la Ley 743 de 2002, quedará así:

Artículo 70. *Los organismos de acción comunal podrán constituir empresas o proyectos rentables con el fin de financiar sus programas en beneficio de la comunidad.* La representación legal de los organismos comunales estará a cargo de su presidente, pero para efectos de este artículo, la representación la ejercerá el gerente o administrador de la respectiva empresa o proyecto rentable. Los afiliados a los organismos comunales que participen activamente en el ejercicio de actividades económicas de la organización podrán percibir estímulos especiales y participación de los beneficios.

Parágrafo. Los dignatarios de la respectiva Junta de Acción Comunal en donde estén domiciliadas las empresas mencionadas en el presente artículo, serán priorizados para ocupar empleos o prestar los servicios requeridos.

Artículo 7°. *Juntas para la paz.* Las acciones comunales contribuirán en el cumplimiento de los acuerdos de paz, impulsando la ejecución de programas y proyectos en los territorios para tal fin.

Artículo 8°. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de su expedición y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Con el propósito de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 182 de la Ley 5ª de 1992, me permito presentar el texto definitivo aprobado en sesión Plenaria del Senado de la República del día 10 de junio de 2019, al Proyecto de ley número 203 de 2018 Senado, 180 de 2017 Cámara, *por medio de la cual se modifica la Ley 743 de 2002 y se dictan otras disposiciones.*

Cordialmente,

AYDEÉ LIZARAZO CUBILLOS
Senadora Ponente

El presente Texto Definitivo, fue aprobado con modificaciones en sesión Plenaria del Senado de la República el día 10 de junio de 2019, de conformidad con el articulado para segundo debate.

GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General

CONTENIDO

Gaceta número 509 - Martes, 11 de junio de 2019

SENADO DE LA REPÚBLICA

INFORMES DE CONCILIACIÓN **Págs.**

Informe de conciliación y texto definitivo conciliado al Proyecto de ley número 134 de 2017 Cámara, 255 de 2018 Senado, por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones... 1

NOTAS ACLARATORIAS

Nota aclaratoria informe de ponencia positiva para segundo debate, pliego de modificaciones y texto propuesto del Proyecto de ley número 202 de 2018, por medio del cual se crea la Prima Legal para la Canasta Familiar. 11

TEXTOS DE PLENARIA

Texto definitivo aprobado en sesión plenaria el día 10 de junio de 2019 al Proyecto de ley número 203 de 2018 Senado, 180 de 2017 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 743 de 2002 y se dictan otras disposiciones..... 14