



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXIX - Nº 1104

Bogotá, D. C., martes, 13 de octubre de 2020

EDICIÓN DE 27 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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 173 DE 2020 CÁMARA

por medio del cual se modifica la Ley 23 de 1981 y se dictan otras disposiciones.

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 173 DE 2020 CÁMARA

"Por medio del cual se modifica la ley 23 de 1981 y se dictan otras disposiciones".

Bogotá, D.C., Octubre de 2020

Honorable Representante
JUAN DIEGO ECHAVARRIA
 Presidente Comisión Séptima Constitucional
 Cámara de Representantes
 E. S. D.

Asunto: Informe de Ponencia Para Primer Debate al Proyecto de ley número 173 de 2020 Cámara, "por medio del cual se modifica la ley 23 de 1981 y se dictan otras disposiciones".

Respetado Señor Presidente:

De conformidad con lo dispuesto por la Ley 5ª de 1992 y dando cumplimiento a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes, como ponentes de esta iniciativa legislativa, nos permitimos rendir Informe de Ponencia para Primer Debate al Proyecto de ley número 173 de 2020 Cámara, "por medio del cual se modifica la ley 23 de 1981 y se dictan otras disposiciones", en los siguientes términos:

El presente informe de ponencia se desarrollará de la siguiente manera:

- I. Objetivo del proyecto
- II. Contenido de la iniciativa
- III. Antecedente Legislativo
- IV. Solicitud de conceptos
- V. Consideraciones del proyecto
- VI. Proposición.

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 173 DE 2020 CÁMARA

"Por medio del cual se modifica la ley 23 de 1981 y se dictan otras disposiciones".

I. OBJETIVO DEL PROYECTO

La presente iniciativa legislativa busca realizar ajustes y actualización a la Ley 23 de 1981 "por lo cual se dictan Normas en Materia de Ética Médica".

II. CONTENIDO DE LA INICIATIVA LEGISLATIVA

El proyecto de ley consta de veinticinco (25) artículos, los cuales se encuentran distribuidos así:

El **artículo primero** señala cual es el objeto de la presente iniciativa; el **artículo segundo** actualiza y adiciona los principios para el ejercicio de la medicina; **de los artículos tercero al sexto y octavo** actualiza lo respectivo al desarrollo del ejercicio profesional de la medicina; el **artículo séptimo** se introduce un nuevo concepto acerca del consentimiento informado con la adhesión de un nuevo artículo, **del artículo noveno al veinticuatro** se actualizan y adicionan aspectos sobre la historia clínica, secreto profesional, requisitos para ejercer en la profesión de la medicina, requisitos para las sanciones, procesos disciplinarios ético-profesionales y sus características, aspectos temporales y normativos, contenido de los fallos, prescripción y recursos; por último en el **artículo veinticinco** hacer relación a la vigencia del Proyecto de Ley.

III. ANTECEDENTE LEGISLATIVO

El H. S. Juan Manuel Galán, durante la legislatura 2015 – 2017, radió ante la Secretaría General del Senado de la República, el proyecto de Ley 24 de 2015. En esa oportunidad, la mesa directiva designó al Senador Antonio Correa como ponente para primer debate. El H. S. Correa rindió ponencia favorable (publicada en la Gaceta 755 del 2015) en la sesión de la Comisión Séptima de Senado del 25 de mayo de 2016, se aceptaron las modificaciones propuestas por el Senador Álvaro Uribe y se aprobó por unanimidad (publicada en las Gacetas 448 de 2016 y 462 de 2016). En esa misma sesión, el Senador Correa fue designado ponente para segundo debate, rindió ponencia positiva y en la sesión de la plenaria del Senado del 14 de diciembre de 2016 se debatió y aprobó por unanimidad el proyecto de ley (publicado en las Gacetas 1186 de 2016 y 305 de 2017).

El 27 de diciembre de 2016, el proyecto llegó a la Secretaría General de Cámara en donde le asignan el número 2016 de 2016 y nombran como ponente al H.R. Edgar Gómez Román

quien rinde ponencia positiva (publicada el 1 de junio de 2017). En la sesión de la Comisión Séptima de Cámara de Representantes del 30 de mayo de 2017, se debatió y aprobó el proyecto sin modificaciones (publicada en la Gaceta 420 de 2017). En la misma sesión se designó al H.R. Gómez Román como ponente para el último debate en la Plenaria de la Cámara de Representantes que se dio el 16 de junio de 2017, en donde, como en las anteriores sesiones, fue votado y aprobado sin modificaciones y por unanimidad. Desafortunadamente el proyecto fue archivado por tránsito de legislatura.

Posteriormente, el proyecto fue nuevamente radicado en Cámara de Representantes el día 26 de julio de 2017, asignando como ponentes para primer debate a los H.R. Edgar Alfonso Gómez Román y H.R. Oscar de Jesús Hurtado Pérez, el cual fue aprobado y como ponentes para segundo debate fueron asignados los H.R. Jairo Giovany Crisitancho Tarache, H.R. Carlos Eduardo Acosta Lozano y H.R. José Luis Correa López, pero con fundamento en el artículo 190 de la ley 5 de 1992, el proyecto de ley fue archivado.

Posteriormente, en la legislatura 2018-2019 fue presentado por los representantes Jairo Crsitancho, Carlos Acosta, Jose Luis Correa y Jairo Humberto Cristo, pero lamentablemente no alcanzó a cursar su trámite en primer debate.

IV. SOLICITUD DE CONCEPTOS

Bajo fines de sustentación para el desarrollo del proyecto de ley en la legislatura 2018-2019, se solicitaron conceptos y aportes jurídicos y científicos sobre el proyecto de actualización del código de ética médica. Dicha serie de solicitudes fueron remitidas hacia diversas entidades: la Facultad de Derecho de la Universidad Sergio Arboleda, a la Facultad de Jurisprudencia y Programa de Derecho Médico Sanitario del Colegio Mayor de Nuestra Señora Madre del Rosario, a la Facultad de Medicina del Colegio Mayor de Nuestra Señora del Rosario, a la Fundación Colombiana de Ética y Bioética, Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad de la Sabana, a la Facultad de Medicina de la Fundación Universitaria Juan N. Copas, a la dirección de la Maestría en Bioética de la Universidad de la Sabana.

V. CONSIDERACIONES

Desde que fue creada la ley 23 de 1981, el sistema de salud y la forma como se presta este servicio, han sufrido diversos cambios que nos imponen el reto de actualizar el código de ética médica a la fecha actual. Es importante resaltar que en el momento en que fue expedida dicha ley, la medicina se desarrollaba dentro del Sistema Nacional de Salud, que

era prestado únicamente por entidades hospitalarias públicas y sólo existía un sistema de Seguridad Social para los trabajadores formales, en donde solo se atendía este sector de la población, razón por la cual, la atención médica particular cubría una parte importante de la población.

Posteriormente, con la expedición de la ley 100 de 1993 se creó el Sistema de Seguridad Social que empezó a funcionar dándole mayor participación a agentes privados en la prestación del servicio de salud, con el nacimiento de una nueva institucionalidad: entidades aseguradoras como las EPS o las ARS, entidades prestadoras de servicios como las IPS, ESE y los profesionales independientes; se otorgó un alto grado de autonomía a estos entes para que desarrollaran eficazmente sus labores.

Sumado a lo anterior, recientemente se expidió la Ley Estatutaria en Salud, que reguló el ejercicio del derecho fundamental de la Salud que impone importantes retos a quienes participan dentro del proceso de atención en salud toda vez que refuerza el concepto de autonomía profesional, impone límites, crea redes, integrales de servicios, entre otros.

De ahí que se hace necesario modificar y adicionar algunos aspectos de la ley 23 de 1981 por no encontrarse ajustada al contexto actual, omitiendo conceptos como acto médico, seguridad institucional del paciente, autonomía del médico y el paciente, riesgos justificados e injustificados del acto médico y enmarcándose únicamente en la relación médico-paciente, dejando de lado la relación del médico con las instituciones, con el Estado y la comunidad en general.

En cuanto al aspecto procesal, es necesario acercarnos a una regulación especial del proceso ético-profesional puesto que la remisión actual a los marcos procesales que tiene la Ley 23 de 1981, dificultan en algunos casos la aplicación del debido proceso, establecido como garantía de estas actuaciones por mandato del artículo 29 constitucional.

De acuerdo con algunos estudios previos y las estimaciones, en 2017 Colombia disponía de 102.230 médicos. Asimismo y considerando la información de los médicos inscritos en el registro Único Nacional del Talento Humano en Salud – ReTHUS que realizaron cotizaciones al SGSSS a través de la Planilla Integrada de Liquidación de Aportes – PILA durante 2016, a continuación se presenta una estimación departamental para este periodo, de la densidad de estos profesionales por cada 10 mil habitantes, tomando en consideración la ubicación laboral reportada en la PILA.

Densidad estimada de profesionales en medicina por cada 10.000 habitantes, según departamento 2016

Departamento	Medicina
05 – Antioquia	20,4
08 – Atlántico	26,0
11 – Bogotá, D.C.	37,4
13 – Bolívar	16,0
15 – Boyacá	14,8
17 – Caldas	18,5
18 – Caquetá	8,1
19 – Cauca	11,6
20 – Cesar	17,0
23 – Córdoba	11,7
25 – Cundinamarca	9,3
27 – Chocó	4,9
41 – Huila	15,3
44 – La Guajira	8,9
47 – Magdalena	12,7
50 – Meta	14,1
52 – Nariño	12,0
54 – Norte de Santander	12,3
63 – Quindío	18,0
66 – Risaralda	21,5
68 – Santander	22,7
70 – Sucre	13,1
73 – Tolima	12,8
76 – Valle del Cauca	20,8
81 – Arauca	11,6
85 – Casanare	15,8
86 – Putumayo	8,7
88 – Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina	15,3
91 – Amazonas	13,1
94 – Guanía	10,4
95 – Guaviare	8,2
97 – Vaupés	3,8
99 – Vichada	10,3

¹ Fuente: Cálculos de la Dirección de Desarrollo del Talento Humano en Salud, MSPS, 2017.

De acuerdo con el informe del Tribunal de Ética Médica, entre los años 2015-2019, se han proferido un total de 535 sentencias, que corresponden al 28,6% de las providencias emitidas entre el 2 de agosto de 1982, hasta el 11 de diciembre de 2019.

Las sentencias emitidas durante los últimos cinco años, que comprende el informe del TNEM han derivado en 248 sanciones, lo que constituye el 46,36% de las decisiones. Asimismo, durante este periodo 49 casos (9,12%) correspondieron a archivos de procesos, 46 casos de prescripción (8,60%) y 45 sentencias de nulidad (8,41%).

¹ Respuesta radicado 201810001034381 del 28 de agosto de 2018. Ministerio de salud y protección social.

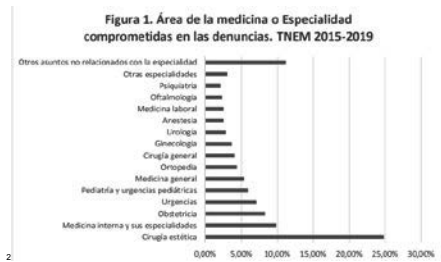
Tabla 2. Decisiones del Tribunal Nacional de Ética Médica. 2015-2019

Decisión	No.	%
Sanción	248	46.36%
Archivo	49	9.16%
Prescripción	46	8.60%
Absolución	45	8.41%
Nulidad	45	8.41%
Pruebas	36	6.73%
Abstenerse en apelación	32	5.98%
Otras	34	6.36%
Total de Providencias	535	100.00%

Con relación a las sanciones, el 37,90% (94 casos) derivaron en suspensiones de menos de seis (6) meses, el 35,48% (88 casos) corresponde a inhabilidad del ejercicio médico para un periodo mayor de seis (6) meses y hasta por cinco (5) años, dependiendo el caso. Las sentencias de sanciones restantes fueron proferidas entre amonestaciones privadas (24 casos, para 9,68%) y censuras escritas y verbales, tanto privadas como públicas (42 casos, para un 16,94%).

La especialidad o área médica más frecuente involucrada en las denuncias es la cirugía plástica, estética y reconstructiva con una participación de 1 en cada 4 casos, es decir, 129 denuncias con relación al total, lo cual equivale al (24,81%), en segundo lugar, en porcentajes inferiores se encuentra la medicina interna y sus especialidades (9,81%), obstetricia (43 casos para un 8%), urgencias (7,12%), pediatría (5,96%) y medicina general (5,38%).

² Artículo Sentencias TNEM 2015-2019. https://tribunalwebsite-s3.amazonaws.com/media/Art%C3%ADculo_Sentencias_TNEM_2015-2019.pdf



De acuerdo con el Tribunal de Ética Médica, las sanciones en el área de cirugía estética se deben en una alta proporción a la conducta negligente, imprudente o imperita por parte del implicado debido a la falta de capacitación para la realización de los procedimientos, la omisión de los riesgos para el paciente y el ejercicio irregular de la medicina estética en sitios inadecuados, sin las condiciones sanitarias y recursos tecnológicos requeridos para su habilitación y funcionamiento.³

Con relación al área denominada como "asuntos no relacionados con especialidades", con 58 casos (11,15% con relación al total), corresponde a las denuncias de delitos sexuales y falsedad en documentos, que por ser considerados faltas graves y motivo de sanciones más severas, debe procederse al traslado de copias a la justicia ordinaria. En estos cinco años, el Tribunal de Ética Médica recibió 28 denuncias por delitos sexuales presuntamente cometidos por médicos y 25 casos por falsedad de documentos (falsas incapacidades laborales, falsos certificados de defunción y falsos títulos de especialistas).

³ El Tiempo, (2020). Tomado de: <https://www.eltiempo.com/salud/informe-del-tribunal-nacional-de-etica-medica-sobre-sancciones-entre-2015-y-2019-528326>

Tabla 5. Distribución del ítem "Otros asuntos no relacionados con la especialidad". TNEM, 2015-2019

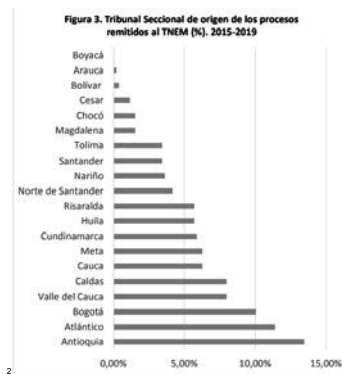
Asunto	No	%
Delitos sexuales	28	48.28%
Falsedad en documentos	25	43.10%
Conflictos entre colegas	5	8.62%
Total	58	100.00%

En el informe, el Tribunal encontró 661 vulneraciones a 39 de los 94 artículos de la Ley 23 de 1981 (imputación jurídica), en especial, los artículos 15, 10 y 34 que constituyen aproximadamente la mitad de los artículos que soportan las sanciones y las sentencias se relacionan con someter al paciente a riesgos injustificados, fallas en la obtención del consentimiento informado, no dedicar el tiempo necesario para diagnosticar, e irregularidades en la elaboración de la historia clínica del paciente.³

Tabla 6. Número de veces que los artículos de la Ley 23 fueron vulnerados (imputación jurídica). TNEM 2015-2019

Artículo vulnerado	No.	%
Artículo 15	148	22.39%
Artículo 10	104	15.73%
Artículo 34	68	10.29%
Artículo 1	66	9.98%
Artículo 16	28	4.24%
Artículo 35	27	4.08%
Artículo 2	23	3.48%
Artículo 42	18	2.72%
Artículo 46	15	2.27%
Artículo 36	14	2.12%
Artículo 50	12	1.82%
Artículo 51	12	1.82%
Artículo 49	11	1.66%
Otros	115	17.40%
Total de vulneraciones	661	100.00%

Para el segundo semestre de 2020, el Tribunal de Ética Médica cuenta con 20 Tribunales Seccionales, de los cuales un tercio de los procesos ético-médico-disciplinarios en los que el TNEM ha proferido sentencias provienen de los Tribunales Seccionales de Antioquia, Atlántico y Bogotá, seguidos por los de Valle del Cauca, Caldas, Cauca y Meta, cabe destacar que, en La Guajira, Casanare y Córdoba, no se ha logrado la consolidación de los tribunales seccionales.



Por lo anterior, se presenta ante el Congreso de la República este proyecto de ley que busca actualizar el actual código de ética médica en aspectos que, por razones sociales y legislativas han ido cambiando, definiendo qué principios deben regir el acto médico como el de beneficencia, no maleficencia, autonomía médica, autonomía del paciente, cambios de otros principios como obligación del médico como auxiliar de la justicia, relación docencia- servicio, relación médico- paciente acorde a los derechos y deberes del paciente, responsabilidad institucional en caso de acciones reivindicatorias del personal médico, definición de riesgos justificados e injustificados en la práctica médica, definición de consentimiento informado, medicina como obligación de medios, definición de Lex Artis, obligaciones Institucionales en el acto médico, contenido y acceso a la historia clínica, entre otros.

Así mismo, regula aspectos importantes como la garantía de publicidad al investigado en todas las etapas del proceso, calidad de sujetos procesales, participación del quejoso en caso de impugnación del fallo absoluto, debido proceso probatorio, recursos, causales de extinción de la acción ética, causales de nulidad de la actuación y graduación de la sanción.

Por lo anterior, este proyecto de ley impactará de manera positiva, dando seguridad jurídica al médico en el ejercicio de su profesión, más acorde con la realidad, la ley, la jurisprudencia y los cambios del Sistema de Seguridad Social en Salud, que permitan el actuar correcto y ético de aquellos.

V. PROPOSICIÓN

De acuerdo con las anteriores consideraciones, presentamos ponencia positiva ante los miembros de la Honorable Comisión Séptima de la Cámara de Representantes y solicitamos respetuosamente, dar trámite en primer debate al Proyecto de ley número 173 de 2020 Cámara, "por medio del cual se modifica la ley 23 de 1981 y se dictan otras disposiciones", de conformidad con el texto original y adjunto.

De los Honorables Representantes,

JAIRO CRISTANCHO TARACHE
Coordinador Ponente

JOSÉ LUIS CORREA LÓPEZ
Ponente

CARLOS EDUARDO ACOSTA LOZANO
Ponente.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 173 DE 2020 CÁMARA

"Por medio del cual se modifica la ley 23 de 1981 y se dictan otras disposiciones".

El Congreso de Colombia

DECRETA

Artículo 1°. Del Objeto. La presente ley tiene como objeto modificar y adicionar algunos artículos de la Ley 23 de 1981 "por lo cual se dictan Normas en Materia de Ética Médica".

Artículo 2°. Modifíquese el artículo 1° de la Ley 23 de 1981 el cual quedará así:

Artículo 1°. De los Principios.

1. La medicina es una profesión que tiene como fin cuidar de la salud del ser humano y propender por la prevención de las enfermedades que le afecten, así como por el respeto de la dignidad humana. La medicina debe ejercerse para los seres humanos sin distinciones en razón de nacionalidad, ni de orden económico social, racial, político y religioso. El respeto por la vida y los fueros de la persona humana y su esencia espiritual constituyen la esencia del servicio médico. Por consiguiente, el ejercicio de la medicina debe garantizar la protección de los derechos y garantías civiles del hombre.

2. El hombre es una realidad síquica y somática, sometido a variadas influencias externas. El método clínico puede explorarlo como tal, con la aplicación del método científico natural que le sirve de base, y a los elementos que las ciencias y la técnica ponen a su disposición. En consecuencia, el médico debe considerar y estudiar al paciente, como ser humano y persona que es, en relación con su dignidad, naturaleza humana, entorno, con el fin de diagnosticar la enfermedad y sus características individuales y ambientales, y adoptar las medidas, curativas y de rehabilitación correspondiente. Si así procede, a sabiendas podrá hacer contribuciones a la ciencia de la salud, a través de la práctica cotidiana de su profesión.

garantizar los servicios médicos que salvaguarden la salud de los pacientes y de la comunidad.

9. El médico, por la función social que implica el ejercicio de su profesión, está obligado a sujetar su conducta a la normatividad legal pertinente.

10. Los principios éticos que rigen la conducta profesional de los médicos se diferencian sustancialmente de los que regulan la de otros miembros de la sociedad por las implicaciones humanísticas anteriormente indicadas. La presente Ley comprende el conjunto de normas permanentes sobre ética médica a que debe ceñirse el ejercicio de la medicina en Colombia.

11. Principio de beneficencia: El deber primordial de la profesión médica es buscar el beneficio de la especie humana en todo su ciclo vital propendiendo en cada etapa del desarrollo la recuperación de la salud, paliar o aliviar el sufrimiento del paciente y prevenir enfermedades, respetando la evidencia científica y su autonomía. Exige profesionalismo, que implica entre otras, buenas prácticas ajustadas a la Lex Artis, entendida como el conjunto de reglas implícitas derivadas del conocimiento y la experiencia acumulada de la práctica médica, que son aplicables a casos similares teniendo en cuenta las circunstancias de modo, tiempo y lugar, respetando las características individuales de cada ser humano.

12. Principio de autonomía médica: Por autonomía médica se entiende la libertad de los médicos para adoptar decisiones sobre el diagnóstico y tratamiento de los pacientes, ajustadas a los fines de la medicina respetando a cada ser humano. Esta autonomía será ejercida en el marco de la ética, la racionalidad y la evidencia científica.

La autonomía médica también se expresa en la adopción institucional de guías y protocolos de atención, que cuenten con la consulta previa certificada y aceptación de los equipos médicos. La aplicación de las guías implica hacer un juicio ponderado de su pertinencia al caso examinado, de acuerdo con las circunstancias de tiempo, modo y lugar. Se prohíbe cualquier actuación o constreñimiento directo o indirecto que limite la autonomía médica.

De acuerdo con la autonomía médica, el profesional puede apartarse de las guías establecidas de manera justificada.

El médico no podrá ser obligado a modificar su conducta profesional por terceros, pagadores o instituciones prestadoras de servicios.

3. En todo tipo de investigaciones científicas, el médico se ajustará a los principios metodológicos, científicos y éticos que salvaguardan los intereses de la ciencia y los derechos del ser humano y la persona, protegiéndola del aniquilamiento y el sufrimiento, y manteniendo incólume su integridad.

4. La relación médico-paciente es elemento primordial en la práctica médica. Para que dicha relación tenga pleno éxito debe fundarse en un compromiso responsable, leal y auténtico entre quienes participan en ella respetando los derechos y garantías civiles del ser humano.

5. Conforme con la tradición secular, el médico está obligado a transmitir conocimientos al tiempo que ejerce la profesión, con miras a preservar la salud de las personas y de la comunidad, siempre que cuente con y a procurar condiciones que permitan un desempeño profesional responsable, acorde con los principios de esta Ley.

Cuando quiera que sea llamado a dirigir instituciones para la enseñanza de la medicina o a regentar cátedras en las mismas, se someterá a las normas legales y reglamentarias sobre la materia, así como a los dictados de la ciencia, a los principios pedagógicos y a la ética profesional.

6. El médico es auxiliar de la justicia en los casos que señala la ley, ora como servidor público y como perito expresamente designado para ello. En una u otra condición, el médico cumplirá su deber teniendo en cuenta las altas miras de su profesión, la importancia de la tarea que la sociedad le encomienda como experto y la búsqueda de la verdad.

Sin perjuicio de lo anterior, las autoridades deberán acudir como primera opción al apoyo médico forense de las entidades a las que la Ley les haya asignado específicamente la función de prestar auxilio y soporte científico a la administración de justicia y demás entidades del Estado, a menos que el perito designado acepte su designación sin el previo agotamiento de este requisito.

7. El médico tiene derecho a recibir remuneración por su trabajo. Es entendido que el trabajo o servicio del médico sólo lo beneficiará a él y a quien lo reciba. Nunca a terceras personas que pretendan explotarlo comercial o políticamente.

8. Cuando los médicos emprendan acciones reivindicatorias colectivas, por razones laborales u otras, la institución o empresa prestadora de salud, deberá

Tratándose de prácticas de aborto o eutanasia, en los términos permitidos en la legislación vigente, las instituciones velarán y garantizarán el respeto al derecho de objeción de conciencia y autonomía del personal médico, cuya función implique su participación en alguno de estos procedimientos.

13. Principio de no maleficencia: Es obligación del médico no causar daño innecesario durante el acto médico. Este principio implica un compromiso de la excelencia ética, técnico-científica y con la educación permanente dentro de normas de prudencia, diligencia, pericia y seguimiento de reglamentos aceptados; el médico y el personal que ejerce una profesión u ocupación en salud debe tratar a todo ser humano con el más alto estándar profesional y dignidad, acudiendo a la evidencia científica y respetando necesidades biológicas, psicológicas, sociales, espirituales, y culturales.

14. Principio de autonomía del paciente: Se entiende por autonomía del paciente la libertad de éste para alcanzar el conocimiento suficiente para deliberar, decidir y actuar sobre su propio estado de salud. Las decisiones personales, siempre que no afecten desfavorablemente a la continuidad de la especie humana, a sí mismo y a los demás, en integridad, salud, vida y desarrollo armónico e integral, deberán ser respetadas por el médico tratante.

En el caso de los pacientes incapaces legal o mentalmente, como es el caso de menores de edad o interdictos, entre otros, deberá respetarse su autonomía a través de sus responsables o representantes legales.

En el caso de los niños, niñas y adolescentes, se tendrá en cuenta el interés superior del menor en todas las etapas del desarrollo.

15. Principio de precaución y prevención.- Se entiende por principio de precaución toda acción u omisión que se realice con miras a salvaguardar la vida del ser humano en su integralidad como en todas las etapas de desarrollo y de no exponerlo a situaciones innecesarias, enfermedades, riesgos previsibles o muerte como consecuencia de situaciones de emergencia, salud o de investigación caso en el que bajo toda duda sobre el procedimiento, tratamiento, medicamento o intervención en la salud deberá primar la protección de la vida humana y el paciente estará debidamente informado con miras a que no se haga o deje de hacer en su salud lo posible para salvar su vida dentro del margen de la práctica médica profesional y éticamente responsable garantizando los Derechos Humanos. A su

<p>vez este principio implica la garantía de no exposición a riesgos y demás procedimientos que estén bajo duda científica y que éticamente deban evitarse.</p> <p>Artículo 3° Modifíquese el artículo 3 de la Ley 23 de 1981 el cual quedará así:</p> <p>Artículo 3°. El médico brindará los beneficios de la medicina a toda persona que los necesite, sin más limitaciones que las expresamente señaladas en esta ley, velando por la preservación y continuación de la especie humana, la protección de la salud pública y del genoma humano.</p> <p>Parágrafo 1: El acto médico es la conducta del profesional de la medicina como parte del proceso de atención en salud, en el marco de la relación médico-paciente.</p> <p>En el acto médico asistencial, los profesionales de la medicina deberán contar con el tiempo y los recursos suficientes suministrados y facilitados por el prestador respectivo.</p> <p>Parágrafo 2. Esta relación de asistencia en salud genera una obligación de medio basada en la competencia profesional.</p> <p>Parágrafo 3. Para no comprometer la seguridad e integralidad del paciente, las instituciones deben garantizar las condiciones dignas que les sean exigibles en los respectivos servicios habilitados según la normatividad vigente y evitar la atención simultánea de varios pacientes por parte de un solo médico.</p> <p>Parágrafo 4. El tiempo de las consultas médicas se destinará exclusivamente para los temas relacionados con la salud del paciente, lo que conlleva a que el médico no podrá ser obligado ni ser sancionado por no informar sobre derechos o deberes pues esta carga le corresponderá a la EPS y al área jurídica según corresponda.</p> <p>Artículo 4°. Modifíquese el artículo 7° de la Ley 23 de 1981, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 7°. Cuando no se trate de casos de urgencia o emergencia, el médico podrá excusarse de prestar sus servicios o interrumpirlos, en razón de los siguientes motivos:</p> <p>a) Cuando en virtud de su juicio clínico y en ejercicio de su autonomía médica, considere que el caso no corresponde a su experiencia, conocimiento o especialidad.</p>	<p>b) Cuando el paciente reciba la atención de otro profesional que excluya la suya, sin previo consentimiento. Lo anterior no excluye el derecho del paciente a una segunda opinión de otro profesional de la salud;</p> <p>c) Cuando el paciente rehúse cumplir las indicaciones prescritas, o cuando el paciente o sus allegados agredan por cualquier medio al Talento Humano en Salud;</p> <p>d) Por enfermedad incapacitante del médico, incluso, cuando el médico se encuentre en condición de enajenación mental transitoria o permanente, toxicomanía, enfermedad o limitación funcional que comprometa la salud de su paciente o de la comunidad;</p> <p>e) Durante el ejercicio institucional, con ocasión del fin de la jornada laboral o de turnos correspondientes, legítimo descanso, de licencias legalmente concedidas, de vacaciones o por cesación de su compromiso con la institución, casos en los cuales la atención médica debe ser garantizada por la institución;</p> <p>f) Cuando se le solicite una actuación contraria a la constitución y la ley.</p> <p>g) Cuando existan condiciones que interfieran el libre y correcto ejercicio de la profesión, o se afecte la autonomía médica;</p> <p>h) Cuando no tenga vínculo laboral o contractual con la institución de salud a la que esté afiliado el paciente, caso en el cual será la institución la que deba garantizar la continuidad de la atención en salud.</p> <p>i) Cuando esté suspendido en su ejercicio por decisión de autoridad competente;</p> <p>j) Cuando manifieste objeción de conciencia.</p> <p>Parágrafo. La contagiosidad, cronicidad o incurabilidad de la enfermedad, del dolor o sufrimiento intratables del paciente, no constituyen motivo para que el médico no le brinde asistencia médica, excepto en casos en que se exponga la vida o integridad del profesional.</p>
<p>Artículo 5°. Modifíquese el artículo 12 de la Ley 23 de 1981, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 12. El médico en su ejercicio profesional empleará medios diagnósticos o terapéuticos y tecnologías aceptados por la comunidad científica.</p> <p>Frente a la utilización de procedimientos, tecnologías e inteligencia artificial en el ser humano, la institución y el profesional médico deberán generar un protocolo estricto de uso y de responsabilidad para la utilización de esta tecnología con el consentimiento informado del paciente; por ningún motivo se entenderá la inteligencia artificial en sí misma, como titular de derecho o de responsabilidad con ocasión de un daño o beneficio, si no que en el caso correspondiente recaerá en cabeza del ser humano sea profesional, fabricante, calibrador, programador, asistencial y/ o entidad de salud según se determine en el proceso respectivo. Se debe respetar integral y plenamente la dignidad humana, los derechos humanos y las libertades fundamentales. Los intereses y el bienestar del ser humano deberán tener prioridad con relación al interés exclusivo de la ciencia o la sociedad.</p> <p>Parágrafo. Si en circunstancias excepcionalmente graves un medicamento o un procedimiento, aún en etapa de experimentación, se muestra como única posibilidad terapéutica, éste podrá utilizarse con la autorización plenamente informada del paciente o de sus familiares responsables, y previa autorización de un comité de ética en investigación o un comité bioético clínico de investigación.</p> <p>Artículo 6°. Modifíquese el artículo 13 de la Ley 23 de 1981, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 13. En su ejercicio profesional, el médico usará todos los medios a su alcance, mientras subsista la esperanza de promover la salud, prevenir la enfermedad, curar, paliar y deberá realizar el acompañamiento profesional a cada ser humano que lo necesite.</p> <p>Parágrafo 1°. Está prohibida la manipulación de células germinales humanas, la maniobra o manipulación del código genético del embrión como toda forma de experimentación sobre el mismo; incluyendo cualquier injerto de este en animales o células de estos en el ser humano.</p> <p>Artículo 7°. Modifíquese artículo 14 de la Ley 23 de 1981, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 14. Del consentimiento informado. Para la práctica de un procedimiento médico, el profesional de la medicina previamente brindará la información clara, veraz, comprensible y oportuna al paciente o a quien lo represente, a fin de tomar su consentimiento.</p>	<p>La información deberá ser suficiente, oportuna, completa, accesible, fidedigna, oficiosa y en algunos casos cualificados, la cual se encuentra directamente relacionado con la complejidad del procedimiento, tratamiento o patología, beneficios y las posibles complicaciones a corto, mediano y largo plazo, y las consecuencias posibles en otros seres humanos. De este deber se exceptúan los casos en que el paciente no se encuentre consciente o se encuentre en incapacidad legal o mental para manifestar su voluntad, en cuyo caso podrá ser expresada legítimamente por los responsables del paciente.</p> <p>Parágrafo 1°. En caso de consentimiento por representación, subrogado o indirecto, si no existe expresión de voluntad anticipada, se tendrá en cuenta el siguiente orden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cónyuge o compañero permanente, 2. Quienes se encuentren del primero al cuarto grado de consanguinidad o primero civil. 3. Curadores o representantes legales. <p>En caso de desacuerdo o conflicto entre aquellos a quienes corresponda la decisión, se deberá conformar una junta médica ad hoc por parte de las entidades responsables de su atención en salud, que podrá solicitar su concepto al Comité Bioético Clínico Asistencial.</p> <p>Parágrafo 2°. El consentimiento informado es el proceso en el cual se da una comunicación verbal clara y asertiva entre el paciente o quien lo represente y el médico, la cual constará por escrito. Se requiere su validación cuando cambie el riesgo del paciente o se trate de una intervención extraordinaria o diferente a la inicialmente explicada. El consentimiento informado podrá ser revocado por el paciente en cualquier momento del proceso de atención.</p> <p>Parágrafo 3°. Todo ser humano tiene derecho a decidir que se le informe o no, de los resultados de un examen genético y de sus consecuencias. Los protocolos de investigaciones deberán someterse a una evaluación previa, de conformidad con las normas o directrices nacionales e internacionales aplicables en la materia, corroborando previamente que estas coincidan con la naturaleza constitutiva del ser humano y solo se podrá efectuar una investigación sobre su genoma si representa un beneficio directo para su integridad, vida, salud y desarrollo armónico e integral, y se aseguran las medidas de su protección. Una investigación que no represente</p>

<p>un beneficio directo previsible para la salud debe carecer de riesgo y de coerción, y se efectuará garantizando la protección de los derechos humanos individuales.</p> <p>Parágrafo 4° Un diagnóstico, tratamiento o investigación relacionado con el genoma de un ser humano, solo podrá efectuarse previa evaluación rigurosa de los riesgos y las ventajas que entrañe y de conformidad con cualquier otra exigencia de la naturaleza humana. En todos los casos, se exigirá el consentimiento previo, libre e informado de cada ser humano en que se va a investigar o quien, ante la incapacidad jurídica de quien se va a investigar, ejerce potestad sobre este, siempre procurando en primer lugar el interés superior del que se va a investigar. El consentimiento informado no es válido para la eliminación de algún ser humano.</p> <p>Artículo 8. Modifíquese el artículo 15 de la Ley 23 de 1981, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 15. El médico no expondrá a ningún ser humano a riesgos injustificados. Pedirá su consentimiento para aplicar los tratamientos médicos, y quirúrgicos que considere indispensables y que puedan afectarlo física o síquicamente, salvo en los casos en que ello no fuere posible, y le explicará al paciente o a sus responsables de tales consecuencias anticipadamente.</p> <p>Parágrafo 1. Se entiende por riesgos injustificados aquellos a los cuales sea sometido el paciente y que no correspondan a las condiciones clínico-patológicas del mismo. Cada médico es responsable en brindar a todo el que impacta la salud, propia y de terceros, los conocimientos médicos necesarios para evitar hacer daño y procurar el mayor bien posible, en lo referente a la vida, integridad, salud y, crecimiento y desarrollo armónico e integral, durante cada etapa del ciclo vital.</p> <p>Parágrafo 2. Riesgo justificado en el acto médico: es la eventualidad que se presenten u ocurran situaciones propias o derivadas del diagnóstico o tratamiento médico, terapéutico o quirúrgico, aun obrando conforme a la lex artis o a la evidencia científica, situación que se evaluará teniendo en cuenta las circunstancias de tiempo, modo y lugar en las que haya obrado el profesional y la diligencia médica y pericia como conocimiento profesional.</p> <p>Los riesgos de mayor frecuencia y gravedad son los que se deben informar al paciente previo al acto médico, quien, en ejercicio de su autonomía, decidirá si lo acepta expresa o tácitamente y en consecuencia se expone al riesgo propio o derivado del acto médico.</p>	<p>El médico no responderá por situaciones imprevisibles, o inevitables de acuerdo a las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que se desarrolla el acto médico.</p> <p>El ejercicio de la medicina conlleva riesgos que deben estar científicamente justificados y de los que debe haber la mayor protección posible, tanto para el médico como para el paciente y sus acompañantes.</p> <p>Parágrafo 3. En toda rendición de cuentas el médico asumirá con diligencia y transparencia su responsabilidad profesional en la atención directa en salud y como líder del Talento humano en Salud en lo que este depende del médico y la Medicina para su trabajo óptimo, en promoción de la salud, integridad, vida y desarrollo humano armónico, integral y sostenible, y en prevención de la enfermedad como procura de la atención médica, el tratamiento terapéutico, la rehabilitación, paliación y el acompañamiento especialmente a los más frágiles física y psíquicamente.</p> <p>Se deberá promover el autocuidado en salud y de la procura de un entorno sano, y la no exposición voluntaria a riesgos de la salud e intervenciones irreversibles que afectan las funciones biológicas y psíquicas del ser humano.</p> <p>Es responsabilidad del médico denunciar todo atentado contra la vida, integridad, salud y desarrollo armónico e integral de cada ser humano que esté viviendo en cualquier etapa de su ciclo vital. Debe ser sancionado en la proporción del daño que se deriva de la omisión y el retraso en el ejercicio de la responsabilidad de denunciar.</p> <p>Artículo 9° Modifíquese el artículo 22 de la Ley 23 de 1981 el cual quedará así:</p> <p>Artículo 22. La retribución económica de los servicios profesionales es un derecho del médico, conforme el cual podrá recibir una remuneración justa, bajo modalidades y condiciones de contratación o vinculación adecuadas a los criterios de trabajo digno que le permitan un ejercicio responsable y acorde a los principios aquí consagrados, para lo cual se tendrán en cuenta, entre otros, la categoría de los servicios prestados, el riesgo psicosocial, laboral y de salud de acuerdo con la reglamentación que para ello expida los Ministerios de Salud y Protección Social y de Trabajo, dentro de los seis meses posteriores a la entrada en vigencia de la presente ley.</p>
<p>Si se trata del ejercicio particular de la medicina, los honorarios se fijarán por el profesional médico dentro de estándares racionalmente justificados del mercado laboral de esta profesión.</p> <p>En caso de urgencia o emergencia, la atención médica no se condiciona al pago anticipado de honorarios.</p> <p>El ejercicio profesional del médico no excluye la posibilidad que éste pueda reclamar y emprender acciones legales, independientemente de su forma de vinculación para hacer efectivos sus derechos. En esos casos la institución deberá garantizar los servicios médicos a través de las redes integrales de prestadores, que salvaguarden la salud de los pacientes y de la comunidad.</p> <p>Parágrafo 1. Haciendo honor a la tradición hipocrática, es potestativo del médico en su práctica privada asistir sin cobrar honorarios al colega, sus padres, su cónyuge y sus hijos dependientes económicamente de él, así como a las personas que a su juicio merezcan esa excepción.</p> <p>Si el pago de honorarios lo hace un tercero pagador, el médico está autorizado para hacerlos efectivos. Lo anterior sin perjuicio del cobro y pago de los exámenes o insumos a que hubiere lugar.</p> <p>Artículo 10°. Modifíquese el artículo 34 de la Ley 23 de 1981, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 34. Historia clínica. La historia clínica es un documento privado, físico o electrónico, obligatorio y sometido a reserva, en el cual se registran cronológicamente el estado de salud del paciente, sus antecedentes y condiciones, el examen clínico, la impresión diagnóstica o el diagnóstico, el plan terapéutico y el proceso de atención, prescripciones y procedimientos, los reportes de exámenes de laboratorio y de imagenología, el o los consentimientos informados pertinentes, la evolución del paciente, ecografías y demás procedimientos y valoraciones ejecutados por el equipo de Talento Humano en Salud que interviene en su proceso de atención. Es un documento que pertenece al paciente y se encuentra en custodia en el centro de atención sanitaria, acorde con la regulación legal de archivos y protección de datos vigente.</p> <p>Parágrafo 1°. Se consideran anexos de la historia clínica, y sometidos a las mismas normas, los registros de voz, fotográficos, filmicos, imágenes diagnósticas, reporte de muestra anatomopatológica y otro tipo de material de registro relacionado con el</p>	<p>proceso de atención. No se considerarán anexos de la historia clínica los análisis sanitarios con fines epidemiológicos y de seguridad en la atención en salud.</p> <p>Parágrafo 2°. Respecto de la disponibilidad de la información para efectos de interés general, la historia clínica estará ceñida a la reglamentación definida por el Ministerio de Salud y Protección Social, respetando el derecho de intimidad del paciente y el secreto profesional del médico.</p> <p>Parágrafo 3°. Toda anotación que se haga en la historia clínica deberá tener fecha, hora, nombre e identificación de quien la realizó. Deberá ser legible, precisa, pertinente, sin tachaduras, enmendaduras o abreviaturas. En caso de correcciones o aclaraciones necesarias, hecha la salvedad respectiva, deberán ser efectuadas en el mismo texto, guardando la debida secuencia.</p> <p>Parágrafo 4. La historia clínica está sometida a reserva y a la regulación vigente sobre protección de datos personales. Puede ser conocida por el médico tratante, el paciente o su representante legal o por aquel a quien estos autoricen.</p> <p>Artículo 11. Adiciónese un inciso al artículo 35 a la Ley 23 de 1981, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 35. En las entidades del Sistema Nacional de Salud la Historia Clínica estará ceñida a los modelos implantados por el Ministerio de Salud.</p> <p>Cuando la custodia de la historia clínica corresponda a la institución, esta deberá facilitar el acceso al personal autorizado para conocer su contenido en los términos de este artículo.</p> <p>Artículo 12. Modifíquese el artículo 37 de la Ley 23 de 1981, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 37. Del secreto profesional. Salvo lo dispuesto por la ley, para preservar los derechos del paciente, el médico debe mantener en reserva todo lo que haya hecho, visto, oído o comprendido por razón del ejercicio de su profesión. Este deber de secreto profesional no cesa con la muerte del paciente. Las conclusiones de las juntas médicas o comités científicos, el comité bioético clínico asistencial y el comité bioético clínico de investigación y otros relacionados con la atención o aquellos que deban realizarse por disposición legal o reglamentaria, también estarán sometidas</p>

<p>a secreto profesional y serán reservadas. Serán protegidas las opiniones particulares de cada uno de los participantes.</p> <p>Artículo 13. Modifíquese el artículo 38 de la Ley 23 de 1981 que quedará así:</p> <p>Artículo 38. Revelación del secreto profesional. Teniendo en cuenta los consejos que dicte la prudencia, la revelación del secreto profesional, se podrá hacer:</p> <p>a) A quien el paciente o su representante legal autorice de manera expresa.</p> <p>b) A los responsables del paciente, cuando se trate de menores de edad o de personas incapaces legal o mentalmente. En el caso de menores de edad se tendrán en cuenta el grado de madurez y el impacto del tratamiento sobre su autonomía actual y futura;</p> <p>c) A las autoridades judiciales, o administrativas en los casos previstos por la ley; salvo que se trate de informaciones que el paciente ha confiado al profesional y cuya declaración pueda implicar autoincriminación, a menos que se trate de informes sanitarios o epidemiológicos en donde no se haya individualizado al paciente.</p> <p>d) A los interesados, cuando por defectos físicos irremediables, o por enfermedades graves infectocontagiosas, hereditarias o genéticas, se ponga en peligro la vida o integridad de estos, su pareja, o de su descendencia, o a terceros;</p> <p>e) En situaciones extremas en las que se ponga en peligro la vida e integridad de los seres humanos y la salud pública.</p> <p>Artículo 14. Modifíquese el artículo 46 de la Ley 23 de 1981, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 46. Para ejercer la profesión de médico se requiere:</p> <p>a) Título otorgado por una institución de educación superior legalmente reconocida, en los términos señalados en la Ley 30 de 1992, o la norma que la modifique, adicione o sustituya;</p> <p>b) Convalidación en el caso de títulos obtenidos en el extranjero de acuerdo a las normas vigentes. Cuando existan convenios o tratados internacionales sobre reciprocidad de estudios la convalidación se acogerá a lo estipulado en estos.</p>	<p>c) Estar certificado mediante la inscripción en el Registro Único Nacional de Talento Humano en Salud (Rethus).</p> <p>Parágrafo. El Colegio Médico Colombiano inscribirá a cada médico que cumpla los requisitos dispuestos en los numerales a y b al Registro Único Nacional de Talento Humano en Salud (Rethus) y expedirá la tarjeta profesional como identificación única de los médicos inscritos en el Registro Único Nacional de Talento Humano en salud de conformidad con lo establecido en la ley 1164 de 2011, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.</p> <p>Artículo 15. Modifíquese el artículo 48 de la Ley 23 de 1981, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 48. El médico egresado de universidad extranjera que aspire a ejercer la profesión en nuestro país, convalidará su título de conformidad con la Ley.</p> <p>Artículo 16. Modifíquese el artículo 74 de la Ley 23 de 1981 el cual quedará así:</p> <p>Artículo 74. Instauración del Proceso Disciplinario Ético-Profesional. El Proceso Disciplinario Ético-Profesional será instaurado:</p> <p>a) De oficio, cuando por conocimiento de uno de los miembros del Tribunal se consideren violadas las normas de la presente ley;</p> <p>b) Por solicitud de una entidad pública o privada, o de cualquier persona natural.</p> <p>Parágrafo 1°. Las quejas anónimas no darán lugar a la iniciación de proceso siempre que ellas no sean acompañadas de prueba siquiera sumaria.</p> <p>Parágrafo 2°. El Abogado defensor en el proceso ético-disciplinario, ya sea de confianza o designado de oficio tendrá las garantías procesales correspondientes para realizar su ejercicio profesional y defensa garantizando el debido proceso del profesional investigado; teniendo acceso real y oportuno al expediente y todas las piezas procesales que allí reposen como el tener copia del mismo en cualquier momento de la actuación procesal.</p>
<p>Artículo 17. Adiciónese el artículo 74A a la Ley 23 de 1981, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 74A. Principios rectores. Serán principios rectores del proceso disciplinario ético-profesional los siguientes derechos: debido proceso, legalidad, juez natural, a la defensa, a la favorabilidad, no agravación de la sanción por el superior, gratuidad e igualdad, así como los previstos en el Código Penal y el Código de Procedimiento Penal.</p> <p>Artículo 18. Adiciónese el artículo 79 A de la Ley 23 de 1981 el cual quedará así:</p> <p>Artículo 79A. Contra la decisión que decida el decreto de pruebas proceden los recursos de reposición y de apelación.</p> <p>Artículo 19. Adiciónese el artículo 81 A de la Ley 23 de 1981 el cual quedará así:</p> <p>Artículo 81A. Requisitos sustanciales para sancionar. Solo se podrá dictar fallo sancionatorio cuando exista certeza sobre la conducta violatoria de las normas contempladas en la presente ley endilgada en el pliego de cargos, o cuando este haya aceptado los cargos y estos estén probados. El fallo se fundamentará en las pruebas legalmente aportadas al proceso sin que puedan servir de fundamento aquellos argumentos derivados del conocimiento privado de los Magistrados que integran el respectivo Tribunal.</p> <p>Parágrafo 1°. El fallo deberá contener:</p> <p>a) Un resumen de los hechos materia del proceso;</p> <p>b) Un resumen de los cargos formulados y de los descargos presentados por los intervinientes y análisis de los mismos, con manifestación expresa de las razones por las que se acogen o se descartan los argumentos de descargo.</p> <p>c) Las razones por las cuales los cargos se consideren probados o desvirtuados, mediante evaluación de las pruebas respectivas.;</p> <p>d) La cita de las disposiciones legales contenidas en las normas de ética médica infringidas, de conformidad con la resolución de cargos y las razones por las cuales se absuelve o se impone determinada sanción;</p> <p>e) Cuando fueren varios los implicados, se hará el análisis separado para cada uno de ellos.</p> <p>f) La referencia de pruebas aportadas</p>	<p>Parágrafo 2°. Son causales de exclusión de la responsabilidad disciplinaria ético-profesional: la fuerza mayor, el caso fortuito y el estado de necesidad, y las demás previstas en el Código Penal que sean aplicables al caso concreto.</p> <p>Artículo 20. Adiciónese el artículo 81B de la Ley 23 de 1981, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 81B. Prescripción. La acción de la que trata la presente ley prescribe en cinco (5) años, contados desde el día en que se cometió la conducta objeto de investigación o sanción, término que se interrumpirá con el respectivo fallo de fondo una vez se encuentre ejecutoriado, ya sea porque contra el fallo de primera instancia se haya resuelto los recursos interpuestos o porque el fallo de primera instancia no se haya recurrido.</p> <p>Artículo 21. Adiciónese el artículo 81C de la Ley 23 de 1981, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 81 C. Recursos ordinarios. Contra las resoluciones interlocutorias, excepto la de formulación de cargos, la resolución de preclusión y la de archivo, proceden los recursos de reposición, apelación y queja. Contra los fallos de sanción proceden los recursos de reposición, apelación y queja.</p> <p>Artículo 22. Adiciónese el artículo 81 D de la Ley 23 de 1981, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 81D. Reserva. El proceso ético-profesional está sometido a reserva. Solamente será conocido por el médico examinado y su apoderado o por autoridad competente mientras no esté ejecutoriado el fallo definitivo.</p> <p>Artículo 23. Adiciónese el artículo 81 E de la Ley 23 de 1981 el cual quedará así:</p> <p>Artículo 81 E: Nulidades. Son causales de nulidad en el proceso ético-médico disciplinario:</p> <p>a) La vaguedad o ambigüedad de los cargos o la omisión o imprecisión de las normas en que se fundamentan;</p> <p>b) La existencia de irregularidades sustanciales que afecten el debido proceso;</p> <p>c) La violación del derecho de defensa.</p>

Artículo 24. Adiciónese el siguiente párrafo al artículo 83 de la Ley 23 de 1981 el cual quedará así:

Parágrafo. Graduación. Las sanciones se aplicarán teniendo en cuenta las modalidades y circunstancias de tiempo, modo y lugar, factores atenuantes y agravantes en que se cometió la falta.

Son circunstancias de atenuación de la sanción:

- a) Mitigar las consecuencias de su acción y omisión;
- b) Haber actuado u omitido una conducta por factores ajenos al médico

Artículo 25. Derogatorias y vigencias. La presente Ley rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias, especialmente las establecidas en los artículos 36, 54 y 87 de la ley 23 de 1981.

De los Honorables Representantes,



JAIRO CRISTANCHO TARACHE
Coordinador Ponente



JOSÉ LUIS CORREA LÓPEZ
Ponente



CARLOS EDUARDO ACOSTA LOZANO
Ponente.

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 044 DE 2019 CÁMARA, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 213 DE 2019 CÁMARA

por medio de la cual se promueve el abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del gas combustible en el país.

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NO. 044 DE 2019 CÁMARA, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NO. 213 DE 2019 CÁMARA, "POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL ABASTECIMIENTO, CONTINUIDAD, CONFIABILIDAD Y COBERTURA DEL GAS COMBUSTIBLE EN EL PAÍS".

Para la presentación del presente informe, se tendrá en cuenta la siguiente estructuración del documento:

1. Trámite y antecedentes de las iniciativas legislativas
2. Objeto de los Proyectos de Ley
3. Exposición de motivos
 - 3.1 Contextualización básica de los Gases Combustibles
 - 3.2 Trazabilidad de la canasta energética
 - 3.2.1 Producción y consumo de gas combustible en el mundo
 - 3.2.2 Producción y disponibilidad histórica de gases combustibles en el país
 - 3.3 El gas combustible en la canasta energética del país y su abastecimiento
 - 3.4 Proyecciones del gas combustible según el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022
 - 3.5 ¿Qué pasa con aquellas zonas que no cuentan con "equidad energética"?
 - 3.5.1 Subsidios al consumo de GLP distribuido por cilindros
 - 3.5.2 Programa de Sustitución de Leña, Carbón y Residuos por Gas Combustible
 - 3.6 Sustitución del diésel por gas combustible en la generación de energía eléctrica
 - 3.7 El porqué de la implementación a nivel nacional de acciones e incentivos que promuevan el uso de gas combustible en Colombia.
 - 3.7.1 El Gas Natural Vehicular – GNV y sus ventajas
 - 3.7.2 El Gas Natural Vehicular – GNV en Colombia
 - 3.7.3 El AutoGLP, NautiGLP y sus ventajas
 - 3.7.4 El AutoGLP y NautiGLP en Colombia
 - 3.8 El gas como el combustible líder en la transición energética
4. Proposiciones presentadas en primer debate
5. Texto definitivo aprobado en primer debate
6. Pliego de modificaciones
7. Proposición
8. Texto propuesto para segundo debate

3. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Ante la evidente coyuntura internacional en donde el cambio climático es el mayor desafío de nuestro tiempo, evidenciado a través de cambios meteorológicos cada vez más intensos que amenazan la vida, salud y bienestar de las comunidades y sus economías, acompañados además por el incesante aumento en el nivel del mar que incrementa el riesgo de inundaciones catastróficas, los efectos del cambio climático tienen una escala sin precedentes¹. De igual manera, tal y como lo expone Felipe Campos, Director de Investigaciones de Alianza Valores, el segundo trimestre del año seguramente marcará el punto más bajo de crecimiento trimestral de Colombia en los últimos 50 años. Nuestra expectativa puntual se encuentra en una contracción entre el -16% y -19%; esto teniendo en cuenta que, durante todo el segundo trimestre del año, la economía se vio afectada por la restricción en movilidad propiciada por la cuarentena².

Es por ello que se hace necesario incentivar aquellas medidas que nos permitan dar cumplimiento a los compromisos adquiridos en la Conferencia de las Partes realizada en París en el año 2015 (COP 21), para darle cumplimiento a las metas propuestas en la reducción de emisiones de CO₂ y a su vez, se otorguen herramientas que sean útiles en el proceso de reactivación económica del país. De este modo, resulta fundamental tomar acción e implementar una transitoriedad efectiva hacia combustibles con menores contenidos de carbono, como los gases combustibles (entendidos como aquellos compuestos que conforman al Gas Natural – GN y al Gas Licuado del Petróleo - GLP), mientras logramos ampliar la matriz energética nacional y migrar hacia energías renovables con cero emisiones.

3.1 Contextualización básica de los Gases Combustibles

Por un lado, el Gas Natural – GN es una mezcla de gases cuyo principal componente es el metano, seguido de otros gases como el etano, el dióxido de carbono y el vapor de agua, en pequeñas cantidades, que ha sido utilizado primordialmente como combustible en equipos como hornos, secadores y calderas. También es utilizado en las industrias de cerámicas, cemento y metales, así como insumo en procesos de aprovechamiento energético y como materia prima en las industrias que requieren metano en sus productos.

Por otro lado, el Gas Líquido de Petróleo - GLP es una combinación de moléculas de propano y butano, con trazas de otros compuestos, incoloro, al cual se le añade un agente fuertemente "odorizante" que es utilizado para detectar con facilidad cualquier fuga, por pequeña que sea. El GLP es un gas que, sometido a presiones moderadas o enfriamiento, se transforma en líquido, de modo que se transporta y almacena con facilidad en contenedores de acero o aluminio y es utilizado principalmente en procesos de combustión para usos domésticos como cocinar, calentar, o ambientar.

¹ ONU (2019). Informe Cumbre sobre la Acción Climática 2019.

² Desarrollo (2020). PIB de Colombia habría caído 15,51% en segundo trimestre de 2020.

1. TRÁMITE Y ANTECEDENTES DE LAS INICIATIVAS LEGISLATIVAS

Por un lado, el Proyecto de Ley No. 044 de 2019 Cámara, "Por medio de la cual se reglamenta la masificación y se amplía la destinación de Gas Licuado de Petróleo" fue presentado ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el pasado martes, 23 de julio de 2019 por los Honorables Representantes: Buenaventura León León, Armando Antonio Zabarain de Arce, Juan Carlos Wills Ospina, Alfredo Ape Cuello Baute, Adriana Magali Matiz Vargas, Juan Carlos Rivera Peña, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón, Germán Alcides Blanco Álvarez, Nidia Marcela Osorio Salgado, Diela Liliana Benavides Solarte, Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán, Jaime Felipe Lozada Polanco, José Elver Hernández Casas, Félix Alejandro Chica Correa, María Cristina Soto De Gómez y Emeterio José Montes De Castro. Por otro lado, el Proyecto de Ley No. 213 de 2019 Cámara, "Por medio de la cual se promueve el abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del gas combustible en el país" fue presentado ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el pasado lunes, 02 de septiembre del 2019 por los Honorables Congresistas: María Fernanda Cabal Molina y Edwin Gilberto Ballesteros Archila; ambos cumpliendo con los requisitos formales exigidos para tal efecto, conforme a lo establecido en el artículo 149^o de la Ley 5^a de 1992.

Dichos proyectos fueron remitidos a la Comisión Quinta Constitucional Permanente para adelantar el trámite respectivo en Comisión, donde, luego de analizar el contenido de las iniciativas legislativas, se encuentra que ambas cuentan con el mismo objeto y desarrollan el mismo tema en su esencia, de modo que, conforme al artículo 151 de la Ley 5^a de 1992, la Presidencia de la Comisión procedió con la acumulación de los proyectos en mención.

Así las cosas, el Representante Edwin Gilberto Ballesteros Archila fue asignado como coordinador ponente el pasado martes, 17 de septiembre de 2019, en aras de rendir informe de ponencia para primer debate, la cual fue aprobada por unanimidad por la Comisión el día martes, 03 de diciembre de 2019.

2. OBJETO DE LOS PROYECTOS DE LEY

Los Proyectos de Ley en cuestión tienen como fin último, incentivar el abastecimiento de gas combustible en el país y ampliar su cobertura, con el fin de generar impactos positivos en el medio ambiente, la calidad de vida, la salud de la población y el acceso al servicio público.

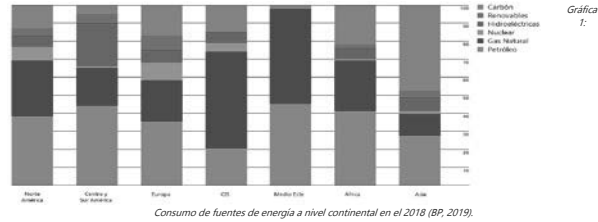
Así las cosas, hoy en día los gases combustibles se han consolidado como una alternativa eficiente, competitiva, versátil, de bajo impacto ambiental y disponible a gran escala para responder a la creciente necesidad de energía. Tanto así que, el acelerado desarrollo técnico, operativo y comercial, ha permitido que estos combustibles se conviertan en la base de la matriz energética en muchos países y proyecciones existentes los establecen como una fuente de energía que superará al carbón para el año 2030 y se convertirá en la segunda fuente de energía después del petróleo³.

3.2 Trazabilidad de la canasta energética

La canasta energética mundial presentó un aumento del 2,9% para el 2018 (el crecimiento más rápido que se ha presentado desde el año 2010 y que casi dobla el promedio anual de los últimos 10 años, correspondiente al 1,5%)⁴, el cual se compone de 13.864 millones de toneladas de crudo equivalente, siendo el crudo y los productos petroquímicos los principales energéticos utilizados, correspondientes a un 34% de la canasta, seguido por el carbón con un 24% y el Gas Natural - GN con un 27%; tres energéticos fósiles que equivalen al 85% del consumo energético mundial; mientras que la energía nuclear, la hidroeléctrica y las energías renovables representan el 15% del consumo total.

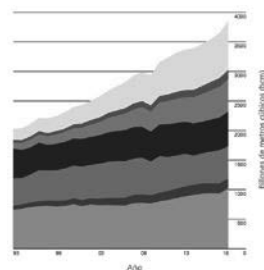
Así las cosas, Asia sigue siendo el principal consumidor de energía fósil, con preferencia por el carbón para sus procesos térmicos, aunque ha venido presentando un crecimiento importante en el consumo de gas combustible, buscando posicionarse como el continente de mayor consumo en los próximos años, principalmente por la búsqueda de combustibles más limpios en sus procesos productivos y el impulso de los programas de subsidios en varios países de la región. Por otra parte, la Comunidad de Estados Independientes (CIS por sus siglas en inglés) y el Medio Oriente, tienen actualmente al Gas Natural - GN como su principal fuente de energía y en contraste, mientras el petróleo continúa siendo el energético que domina en África, Europa, América del Norte y América del Sur, estos tres últimos continentes tienen los mayores consumos de energía nuclear, hidroeléctrica y renovable, siendo el epicentro a nivel mundial del cambio en la canasta energética⁵.

³ Agencia Internacional de Energía (2018). *World Energy Outlook 2018* París, Francia: OECD/IEA.
⁴ BP (2019). *World Consumption. Statistical Review of World Energy*, 68th edition.
⁵ BP (2019). *Regional Consumption by field 2018. Statistical Review of World Energy*, 68th edition.



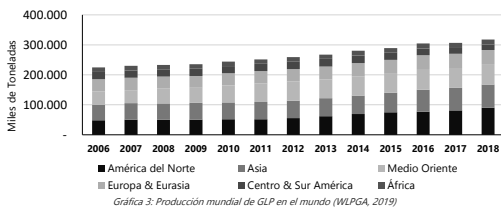
3.2.1 Producción y consumo de gas combustible en el mundo

En cuanto a los gases combustibles, el Informe de Revisión Estadística de la Energía Mundial reportó el mayor incremento visto en la producción del Gas Natural – GN en el 2018, alcanzando un aumento de 5,2% (la tasa más alta desde el año 2010 y más del doble de la tasa de crecimiento promedio de los últimos 10 años, igual a 2,3%), con Estados Unidos y Rusia como los principales productores. Paralelamente, se reportó un incremento en el consumo que también resulta ser el mayor incremento registrado, igual a 5,3%.

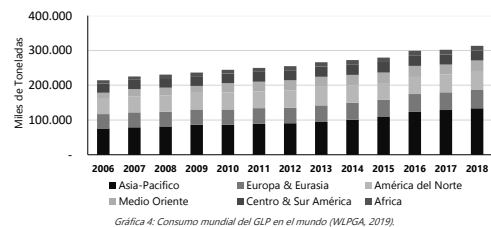


Gráfica 2: Consumo de gas natural en el mundo (BP, 2019).

Por otro lado, en lo que respecta al Gas Líquido de Petróleo – GLP, para el 2018 se registró una producción de 317,5 millones de toneladas, lo que representa un aumento en la producción de 3,6% a nivel mundial (superior a la tasa de crecimiento promedio de los últimos 10 años, correspondiente a 2,9%), con Estados Unidos y Canadá como los principales productores⁶.



Igualmente, se reportó un crecimiento positivo en las cifras del consumo mundial histórico, el cual alcanzó la cifra de 313,2 millones de toneladas para 2018. La Asociación Mundial de GLP mostró que el consumo de este combustible se concentra en la región de América del Norte, que presentó un crecimiento del 7,3% y el Medio Oriente con un crecimiento del 4,6%⁷.



⁶ BP (2019). *Natural gas: Consumption by region. Statistical Review of World Energy*, 68th edition.
⁷ WLPGA (2019). *World LPG Consumption. Statistical Review of Global LPG 2019*.

3.2.2 Producción y disponibilidad histórica de gases combustibles en el país

En el año 1991 el Gobierno Nacional, basado en las recomendaciones del documento CONPES 2571 de 1991 – Programa para la Masificación del Consumo de Gas, propuso diversificar la matriz energética del país mediante la promoción del consumo masivo de Gas Natural – GN y gas propano (compuesto del GLP). Con esta iniciativa, el Gobierno Nacional pretendía:

- I. Masificar el consumo de gas propano en la mayor parte de las principales ciudades e introducir su uso en las zonas rurales para combatir la deforestación y sustituir el consumo de COCINO;
- II. Incrementar la competitividad a través de estímulos a la inversión en producción y comercialización de gases combustibles;
- III. Acercar los precios a los costos reales de producción y prestación del servicio público domiciliario;
- IV. Inducir al ahorro energético en términos de costos y cantidades;
- V. Garantizar una oferta flexible y diversa de fuentes de energía a través de una matriz más equilibrada;

Esto, en vista que la matriz energética no obedecía a "parámetros de eficiencia económica debido a la incoherencia en la estructura de precios, limitación de fuentes energéticas, numerosos problemas institucionales y carencia de recursos financieros".⁸

Como resultado de esta política, el GN penetró el mercado de la costa Atlántica donde fue llevado por redes a los hogares, mientras que el GLP se desarrolló en su mayoría al interior del país, en las grandes ciudades. Sin embargo, tras la certificación de un aumento en las reservas de GN del orden de 7.000 GigaPies Cúbicos – GPC⁹, que correspondían a los recientes hallazgos en Guajira y Cusiana, se emitió el documento CONPES 2646 de 1993, el cual replanteó la política establecida en el CONPES anterior, en el sentido de priorizar el programa de masificación del uso de GN, razón por la cual el Gobierno Nacional inició la construcción del sistema nacional del transporte de GN desde las áreas de producción hasta los centros de mayor consumo, especialmente a las principales ciudades al interior del país.

Con esta decisión de política pública tomada por el MME, el GLP no continuó masificándose en las grandes ciudades, pero se incentivó su uso en las zonas rurales, debido a las facilidades para ser llevado hasta zonas aisladas y con baja densidad poblacional, donde la instalación de redes de GN es muy engorrosa y/o ineficiente. De cualquier modo, gracias a la política de masificación del uso de GN y al desarrollo de la infraestructura de transporte desde los sitios de producción hasta los sitios de consumo, el país evidenció un cambio

⁸ DNP (2019). *CONPES 2571 de 1991. Programa de Masificación del Consumo de Gas*.
⁹ Unidad de volumen corresponde a 10⁹ pies cúbicos

en la matriz energética, presentándose un aumento de la participación del GN; resultado alcanzado teniendo como principal fuente de abastecimiento los campos ubicados en la Guajira y cuyos reservorios que llegaron a sustentar hasta el 90% de la oferta del plan. No obstante, dicho aumento en el consumo se dio sin que se presentaran hallazgos sobre nuevas fuentes que aumentaran las reservas nacionales, tal que la producción presentó una disminución, leve pero sostenida y por tanto se consideró el adelanto en la construcción y puesta en operación de activos que facilitarían la importación de GN, como las plantas de regasificación con sus respectivas líneas o gasoductos que las conectarán a la red nacional¹⁰.

Mientras tanto, el GLP encontró relevancia de nuevo en el Plan Nacional de Desarrollo 2014 -2018, el cual partió de un aumento significativo de la producción del GLP de Ecopetrol, estimando que pasaría de 20.000 BPD¹¹ a 40.000 BPD durante el cuatrienio, supuesto que finalmente no se concretó. Con este escenario, el Gobierno Nacional se propuso aumentar la cobertura y uso del GLP, en sectores como el vehicular, pero esto tampoco fue posible debido a que la oferta nacional de GLP se ha venido reduciendo, en lugar de aumentar como estaba proyectado.

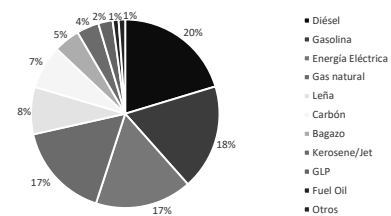
Ahora bien, a partir de 2019 el sector de GLP cuenta con la oferta adicional del campo Cupiagua de Ecopetrol, superando los 20.000 BPD y con lo cual se ha asegurado el abastecimiento nacional. Adicionalmente, desde 2017 se cuenta con puertos de importación que en este momento son operativos, con lo cual se le ha dado confiabilidad al sistema. Los balances de oferta y demanda han resultado desde 2019 en volúmenes adicionales para el desarrollo de nuevos usos como el AutoGLP, la sustitución del diésel en generación eléctrica y la sustitución de leña para cocción de alimentos.

Sin embargo, a partir de 2021 Ecopetrol planea utilizar parte de su producción de GLP en nuevos usos como la codilución de crudos pesados. Bajo este escenario, se hace indispensable incentivar la oferta nacional de GLP, para asegurar el abastecimiento del GLP en el largo plazo.

3.3 El gas combustible en la canasta energética del país y su abastecimiento

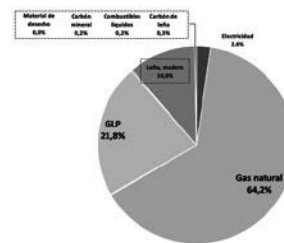
En lo referente a la canasta energética nacional, la Unidad de Planeación Minero Energética – UPME establece que, en lo que respecta a los gases combustibles para el 2018, mientras el Gas Natural - GN participó con un 17%, el Gas Licuado de Petróleo – GLP cubrió un 2%, para un total del 19%.

¹⁰ Contraloría General de la República (2017), Desarrollo del Sector Gas Natural en Colombia. *Análisis y Evaluación de la Política de Gas Natural y el Desarrollo de Activos de Flexibilidad dentro del Plan de Abastecimiento*.
¹¹ Barriles Por Día



Gráfica 5: Balance energético colombiano (UPME, 2019).

De igual manera, la encuesta de calidad de vida del DANE en 2018, muestra entre el GN y el GLP se reúne el 86% de las familias que utilizan estos combustibles para cocción. A 2018, 9,7 millones de hogares utilizan GN y 3,4 millones de hogares GLP para cocción de alimentos. Desafortunadamente, 1,66 millones de familias, continúan consumiendo leña o madera para cocinar sus alimentos, hervir el agua o calentar el ambiente, de las cuales 1,4 millones son familias rurales y las restantes 200 mil son familias urbanas. Adicionalmente, 107 mil hogares utilizan materiales de desecho, combustibles líquidos o carbón. Esto representa el 12% de la población colombiana, demostrando la necesidad de que energéticos como los gases combustibles lleguen a las zonas aisladas del país.

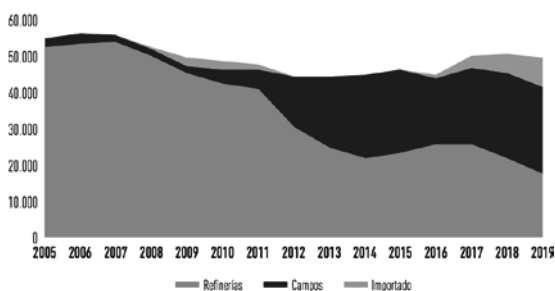


Gráfica 6: Encuesta de calidad de vida (DANE, 2019).

3.3.1 Abastecimiento de GLP en el país

El GLP se produce por refinación en Cartagena y Barrancabermeja por secado de gas natural en los campos de Cusiana, Apiay y Dina que pertenecen a Ecopetrol S.A. y en menor proporción en campos de terceros. La estructura de la oferta nacional ha tenido un cambio significativo en los últimos 15 años; en 2006 el porcentaje de GLP proveniente de refinarias era el 95% de la oferta al mercado, contra el 5% de campos. En 2019, el porcentaje proveniente de refinarias es de 35% contra 48% de campos y 17% restante por importaciones.

A partir de 2015, Ecopetrol retomó la importación de GLP para atender la reducción de la oferta nacional. En 2017, un grupo de inversionistas privados (Consorcio G5¹²) inició las importaciones de GLP para suplir el déficit de oferta nacional. Entre Ecopetrol y el consorcio G5, en el primer semestre de 2019, se importaron en promedio el equivalente a 8 mil toneladas más.



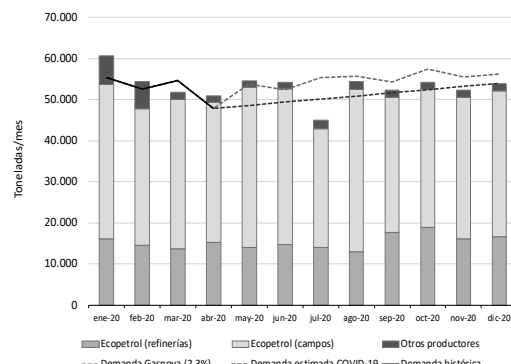
Gráfica 7: Producción histórica de GLP en Colombia (UPME y cálculos GASNOVA, 2019)

Posteriormente, con la entrada del periodo de comisionamiento de Cupiagua en septiembre 2019, se logró abastecer el mercado y llevar a la recuperación de inventarios por parte de las empresas de distribución de GLP. En noviembre y diciembre, Cupiagua representó el 36% de la oferta nacional, lo que

¹² El G5 lo conforman las empresas: Norgas, Gasco, Chilco, Rayogas-Almagas y Montagas.

llevó a mantener un nivel de inventario alto, y como consecuencia, un nivel de ventas histórico en el sector de GLP.

En el 2020, se estima que el sector podrá seguir contando con oferta nacional para abastecer el mercado del GLP en lo que resta del año y que las importaciones serán únicamente un respaldo para el abastecimiento. La contingencia del COVID-19 ha afectado la demanda de los combustibles a nivel nacional, incluyendo al GLP, por lo que se espera una recuperación en el segundo semestre de 2020, acorde con los niveles de oferta nacional.



Gráfica 8: Balance GLP 2020

A partir de 2021, Ecopetrol planea utilizar parte de su producción de GLP en nuevos usos como la codilución de crudos pesados. Así las cosas, es claro que es necesario incentivar nueva oferta nacional que reduzca el posible déficit nacional, pero mientras esto no ocurra, las empresas distribuidoras continuarán con la logística que implica la importación, el transporte y su almacenamiento. Ahora, si bien estas necesidades son mencionadas en el Plan de Abastecimiento de la UPME, que fue publicado el pasado mes de marzo de 2019, aún no se ha dado la señal económica por parte del Ministerio de

<p>Minas y Energía y la Comisión de Regulación de Energía y Gas – CREG, para darle paso a los incentivos a la inversión e importación, junto con su esquema de remuneración.</p> <p>3.4 Proyecciones del gas combustible según el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022</p> <p>Gracias a la Ley 1955 de 2019 <i>“Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo: Pacto por Colombia, pacto por la equidad”</i>, el sector del gas combustible es proyectado de una forma más integral, al promover su uso dentro de la canasta energética nacional mediante la identificación, promoción y cofinanciación de proyectos de expansión de redes de GLP, la prestación eficiente del servicio público domiciliario de gas combustible y lo referente al manejo de los subsidios en los artículos 227, 290, 293, 294, 295 y 297, todo teniendo en cuenta condiciones de eficiencia económica incluidas en el Plan Indicativo de Expansión de Cobertura de Gas Combustible elaborado por la UPME.</p> <p>Esto, además de lo dispuesto en los objetivos transversales de la política energética que contiene el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 en sus bases, donde dispone que: <i>“...se complementará la política del sector, marcos normativos o regulatorios que incentiven la producción nacional, las importaciones y las exportaciones, de forma que se asegure el abastecimiento en condiciones de eficiencia en los mercados teniendo en cuenta el costo de oportunidad de la oferta y la disponibilidad por pagar de la demanda.”</i>¹³</p> <p>Partiendo de este objetivo transversal, se establece entonces la obligatoriedad de contar con un Plan de Abastecimiento que debe ser adoptado por el Ministerio de Minas y Energía, teniendo en cuenta también lo establecido en el mismo Pacto por los recursos minero-energéticos: <i>“...la UPME, con base en lineamientos del MinEnergía, realizará cada dos años el balance de oferta y demanda del GLP y combustibles líquidos con un horizonte de planeación de 10 años e identificará los proyectos de infraestructura necesarios para garantizar seguridad de su abastecimiento y confiabilidad. El MinEnergía adoptará estos planes con el objetivo de orientar las decisiones de los agentes para asegurar el abastecimiento nacional. La CREG expedirá la regulación económica para la remuneración y ejecución de las inversiones identificadas...”</i></p> <p>Generando entonces, implicaciones directas sobre la infraestructura de abastecimiento y confiabilidad con los inventarios estratégicos; responsabilidad que también recae sobre la UPME, según lo señalado en el presente pacto: <i>“...la UPME adelantará los análisis para determinar la infraestructura de transporte adicional o complementaria que permita la incorporación de recursos continentales, costa afuera e importados (crudo, gas, combustibles líquidos, entre otros) desde diferentes puntos de abastecimiento hasta la demanda...”</i></p> <p><small>¹³ Departamento Nacional de Planeación (2019). Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad. Pacto por los recursos minero-energéticos para el crecimiento sostenible y la expansión de oportunidades.</small></p>	<p>De igual manera, además de la infraestructura de transporte, el mencionado Pacto también establece sobre los inventarios que <i>“...el MinEnergía, o la entidad que este designe, estudiará la necesidad de contar con infraestructura de almacenamiento de combustibles líquidos y de gas combustible para determinar, entre otras condiciones, su ubicación y su capacidad. Considerando lo anterior, la CREG expedirá un marco normativo que impulse la participación de agentes en la prestación de los nuevos servicios de almacenamiento de inventarios...”</i></p> <p>Así las cosas, el presente Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022, se encarga de poner en evidencia la necesidad y urgencia de contar con normas que garanticen el abastecimiento y confiabilidad en el suministro del gas combustible en el mercado nacional, con el fin de generar impactos positivos en el ambiente, la calidad de vida de y salud de la población. Esto, a través de mecanismos que estimulen nueva oferta nacional y viabilicen las importaciones.</p> <p>En consecuencia, el presente Proyecto de Ley, sugiere la adopción de una política pública que establezca las condiciones para promover la masificación del uso de GN y GLP, la cual deberá incluir los temas técnicos, tecnológicos, tarifarios, de infraestructura, abastecimiento y mercado, de modo tal que pueda cubrir integralmente las necesidades existentes a nivel nacional a la vez que se articula y complementa los demás planes, programas y políticas en curso.</p> <p>3.5 ¿Qué pasa con aquellas zonas que no cuentan con “equidad energética”?</p> <p>Teniendo en cuenta la realidad nacional, el presente Proyecto de Ley presenta cuatro alternativas para general un aporte fundamental en la equidad energética y la reactivación económica pos COVID-19 con base en los compromisos adquiridos por el país en materia ambiental:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. La continuidad de los subsidios al consumo de GLP distribuido por cilindros; II. La implementación del Programa de Sustitución de Leña, Carbón y Residuos por Gas Combustible; III. La priorización de proyectos para generación de energía a partir de Gas Combustible como sustituto del diésel; IV. Incentivos a los vehículos a gas combustible (GNV, AutoGLP, NautiGLP). <p>3.5.1 Subsidios al consumo de GLP distribuido por cilindros</p> <p>Tal y como lo establece la Constitución Política de Colombia en su artículo 366, el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado, y así mismo, el artículo 368 establece que la Nación, los departamentos, los distritos, los municipios y las entidades descentralizadas, pueden conceder subsidios de sus respectivos presupuestos, para que las personas de</p>
<p>menores ingresos puedan pagar las tarifas de los servicios públicos domiciliarios que cubran sus necesidades básicas.</p> <p>En consideración a ello, la Ley 142 de 1994 en su artículo 99, estableció las reglas para el otorgamiento de subsidios, las cuales deben entenderse aplicables a la luz de los preceptos constitucionales de justicia y equidad, con el fin de que la población de bajos recursos pueda tener acceso a los servicios públicos domiciliarios, dentro de los cuales se encuentra el gas combustible, definido como tal en la misma Ley.</p> <p>Bajo esta motivación, el Gobierno Nacional expidió el Decreto 381 de 2012, por medio del cual se modificó la estructura del Ministerio de Minas y Energía y estableció como una de sus funciones, la identificación del monto de los subsidios que podrían ser ofrecidos por la Nación para los servicios públicos de energía eléctrica y gas combustible, estableciendo los criterios para su asignación y solicitando la inclusión de partidas para tal efecto en el Presupuesto General de la Nación.</p> <p>Con base a ello expidió la Resolución 90855 del 8 de octubre de 2013, en concordancia con el artículo 62 de la Ley 1151 de 2007 y el decreto 2195 de 2013, que se encargó de definir la reglamentación para el programa piloto de asignación de subsidios al consumo de gas licuado del petróleo – GLP distribuido mediante cilindros y posteriormente, a través de la Resolución 90434 del 24 de abril de 2014, la Resolución 90580 del 30 de mayo de 2014 y la Resolución 40720 del 27 de julio 2016, se estableció el procedimiento para asignación de los subsidios con base en el SISBEN, de la mano del aplicativo desarrollado por el Ministerio de Minas y Energía.</p> <p>A la fecha, el programa se ha venido adelantando con éxito en los usuarios estrato 1 y 2 que residen en los departamentos de Nariño, Putumayo, Caquetá, el archipiélago San Andrés, Providencia y Santa Catalina y algunos municipios del sistema de Parques Nacionales Naturales de Colombia, con jurisdicción en el macizo colombiano, de manera que los usuarios de estos departamentos han podido acceder efectivamente al servicio público y en la Ley del Presupuesto General de la Nación del 2020 se incluyó al departamento de Amazonas.</p> <p>La auditoría integral realizada por la firma Sistemas 2000 Consultores, para el Ministerio de Minas y Energía en el 2016, determinó a través de encuestas adelantadas en los departamentos que se beneficián del plan piloto, que:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) <u>Se sustituyeron otros energéticos por el cilindro de GLP.</u> El estudio demuestra que antes de la implementación del programa piloto, los hogares encuestados de los cuatro departamentos utilizaban para cocinar los siguientes combustibles: 52% cilindro de gas, 25% leña, 16% electricidad, 2% gasolina, 1% gas natural y 4% carbón. 	<ol style="list-style-type: none"> b) <u>Se presentó una disminución en la tala de árboles y en la compra de madera, carbón y gasolina como combustibles para cocinar.</u> Una vez implementado el programa de entrega de subsidios, el 84,58% de los hogares encuestados manifestó que ya cocinaban con gas en cilindro, reemplazando a otros combustibles como la gasolina y reduciendo la utilización de la leña hasta un 1,14%, y hasta un 0,04% en carbón, mitigando así los impactos ambientales previamente generados. c) <u>La disminución del humo en la cocción de sus alimentos disminuyó la aparición de enfermedades respiratorias.</u> Un 19% de los hogares encuestados que hacían uso del subsidio, manifestaron que hubo una disminución en las enfermedades respiratorias de los integrantes de su hogar desde que reemplazaron la leña, la gasolina y el carbón por el gas en cilindro para la cocción de sus alimentos. d) <u>Los hogares expresaron sentir una mejoría en su calidad de vida.</u> El subsidio al consumo de GLP, permitió a muchos hogares acceder a este servicio público domiciliario y liberar parte de sus ingresos para destinarlos a otras actividades o a compra de diversos bienes. e) <u>De los 477.846 hogares potencialmente beneficiarios que pueden acceder al programa piloto, 342.464 hogares se han beneficiado del subsidio al consumo de gas en cilindro en estos departamentos.</u> <p>Por consiguiente, y teniendo en cuenta que el propósito principal es el de mejorar la calidad de vida de muchos colombianos que hoy no tienen acceso al servicio público, el presente proyecto establece en su artículo quinto que, los usuarios de comunidades indígenas y de los estratos socioeconómicos 1 y 2 de los departamentos atendidos actualmente gracias a lo establecido en la Ley de presupuesto, tendrán subsidios al consumo del servicio público domiciliario de GLP distribuido por cilindros, según los lineamientos establecidos por la Ley 142 de 1994, la Ley 1955 de 2019 y los procedimientos determinados por los Ministerios de Minas y Energía y Hacienda y Crédito Público. Así mismo, el mencionado artículo establece que será responsabilidad del Ministerio de Minas y Energía la expedición de un estudio o plan que evalúe la ampliación de la cobertura del subsidio al GLP distribuido por cilindros a otros departamentos del país.</p> <p>3.5.2 Programa de Sustitución de Leña, Carbón y Residuos por Gas Combustible</p> <p>La contaminación del aire por uso de combustibles sólidos tiene un alto impacto sobre la discapacidad temprana en toda la población, en particular en población adulta, donde la fracción atribuible por el uso de combustibles sólidos es de un 18,3% para la Enfermedad Pulmonar Obstructiva Crónica (EPOC), de un 7,9% para Cáncer de pulmón, 7,48% para infecciones respiratorias bajas (IRAB), 7,21% para</p>

enfermedad cerebrovascular y 5,51% para enfermedad coronaria del total del Años de Vida Ajustados por Discapacidad (DALYs)¹⁴.

Sumado a esto, existen estudios que han expuesto cómo en países de bajos o de medianos ingresos como el nuestro, en los que se usan ampliamente combustibles sólidos, la exposición personal promedio de las mujeres es 25 veces superior al nivel recomendado por la Organización Mundial de la Salud para proteger la salud, mientras que la exposición de los niños es 21 veces más alta, y cuya representatividad a nivel de mortalidad es de 78% del costo para la población femenina y del 6% para los infantes¹⁵.

Ahora bien, a nivel nacional tampoco tenemos unas cifras muy alentadoras pues la contaminación del aire por uso de combustibles sólidos en Colombia causó 2,89 muertes por cada 100.000 habitantes en niños y niñas menores de 5 años, de acuerdo a los datos reportados por el Estudio de Carga Global de la Enfermedad para 2013 y por otro lado, se estima que el costo anual promedio de los impactos en la salud por la contaminación del aire en locales cerrados, asociada al uso de combustibles tradicionales, como la leña, en las zonas rurales de Colombia es de 1.129 millones de pesos (0,22% del PIB en 2009), teniendo en cuenta la siguiente distribución se consume:

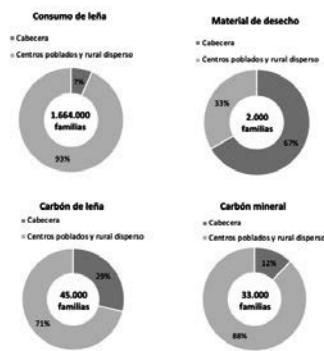
Tabla 1: Energéticos consumidos en las distintas regiones del país (DANE, 2019).

	Hogares que cocinan	Electricidad	Gas natural	Combustibles líquidos	GLP	Carbón mineral	Leña, madera	Carbón leña	Desecho
Total nacional	15.202	361	9.753	27	3.317	33	1.664	45	2
Cabecera	11.818	323	9.470	19	1.880	4	1.09	13	2
Centro poblado/ rural disperso	3.384	38	284	9	1.437	29	1.555	32	1
Caribe	2.796	74	1.809	4	371	3	516	19	-
Cabecera	2.060	57	1.731	3	185	2	73	10	-
Centro poblado/ rural disperso	736	17	78	1	186	2	443	9	-
Oriental	2.683	13	1.663	7	638	27	324	11	-
Cabecera	1.921	12	1.604	3	295	1	6	0	-
Centro poblado/ rural disperso	763	1	59	4	344	26	318	11	-
Central	1.777	6	1.113	2	382	0	270	4	0
Cabecera	1.278	4	1.062	2	200	-	10	-	0
Centro poblado/ rural disperso	499	2	50	0	182	0	260	4	0
Total	1.100	20	152	3	595	1	326	4	0

¹⁴ Banco Mundial (2014). *Environmental Health Costs in Colombia: Changes from 2002 to 2010*.
¹⁵ Kassebaum, N. J. et al. (2014). *Global, regional, and national levels and causes of maternal mortality during 1990–2013: a systematic analysis for the Global Burden of Disease Study 2013*. The Lancet, 384(9947), 980–1004.

Pacífica (Sin Incluir Valle)	Cabecera	513	15	144	1	338	0	13	0	-
	Centro poblado/ rural disperso	588	5	8	1	256	1	314	4	0
	Total	2.795	105	2.558	5	126	-	-	-	2
Bogotá	Cabecera	2.795	105	2.558	5	126	-	-	-	2
	Centro poblado/ rural disperso	2.116	88	1.187	4	714	0	120	2	0
	Total	1.668	81	1.169	3	413	-	1	-	-
Antioquia	Cabecera	1.668	81	1.169	3	413	-	1	-	-
	Centro poblado/ rural disperso	449	7	18	1	301	0	119	2	0
	Total	1.500	51	1.169	1	244	0	31	2	0
Valle del Cauca	Cabecera	1.322	46	1.111	1	160	-	2	2	-
	Centro poblado/ rural disperso	177	5	58	1	83	0	30	1	0
	Total	19	0	-	0	19	-	0	-	-
San Andrés	Cabecera	19	0	-	0	19	-	0	-	-
	Centro poblado/ rural disperso	415	3	102	1	228	1	78	2	0
	Total	243	3	91	0	143	0	5	0	0
Orinoquia Amazonia	Cabecera	172	0	12	0	85	1	73	2	-
	Centro poblado/ rural disperso	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Sumado a esto, la encuesta de calidad de vida del DANE 2018 arroja unos resultados bastante preocupantes pues hoy, en pleno siglo XXI, 6,5 millones de personas, es decir, aproximadamente 1,66 millones de familias, continúan consumiendo leña o carbón para cocinar sus alimentos, hervir el agua o calentar el ambiente, de las cuales 1,4 millones son familias rurales y las restantes 200 mil son familias urbanas. Esto representa el 12% de la población colombiana y demuestra entonces que estos no son energéticos de uso aislado en el país.



Gráfica 9: Distribución del consumo de combustibles sólidos a nivel nacional (DANE, 2019).

Por otro lado, el Informe de Seguimiento a la Deforestación publicado por el IDEAM reportó que en el 2016 se deforestaron 178.597 Hectáreas, aumentando en un 23% para el 2017, con un total de 219.973 Hectáreas y posteriormente, tras varias acciones adelantadas, se logró una disminución en la deforestación para un total de 197.159 Hectáreas en 2018. No obstante, las emisiones de dióxido de carbono (CO2) han tenido un crecimiento sostenido desde el año 2015, alcanzando los 33.891 millones de toneladas en 2018 a nivel mundial, correspondientes a un crecimiento del 2%, donde los países que conforman la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), representan el 37% del total de las emisiones emitidas en 2018, mientras que los países que no hacen parte de esta organización, fueron los encargados de generar el 63% de las emisiones¹⁶.

Así las cosas, Colombia asumió ciertos compromisos en la COP21:

- I. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del país en un 20% con relación a las emisiones proyectadas para 2030.

¹⁶ BP, (2019). *Field Consumption by region 2018. Statistical Review of World Energy*, 68th edition.

- II. Aumentar la resiliencia y la capacidad adaptativa del país, a través de 10 acciones sectoriales y territoriales priorizadas a 2030.
- III. Fomentar el intercambio de conocimiento, tecnología y financiamiento para acelerar las contribuciones planteadas en materia de adaptación y mitigación de gases de efecto invernadero.

El Gobierno Nacional ha venido trabajando fuertemente en aras de alcanzar los objetivos de desarrollo sostenible a través de la Estrategia Colombiana de Desarrollo Bajo en Carbono (ECDBC), la cual tiene como objetivo desligar el crecimiento de las emisiones de gases efecto invernadero (GEI) del crecimiento económico del país. En este marco, se han desarrollado planes sectoriales de acción para la mitigación de cambio climático (PAS), entre los cuales se encuentra el del Sector Energético -Hidrocarburos desarrollado por el Ministerio de Minas y Energía. Allí precisamente, se observa que la medida *Promover la sustitución de leña por gas combustible* se encuentra dentro de los programas con mayor ranking, en el sexto lugar. Lo anterior, como resultado de un análisis de los programas realizados, teniendo en cuenta los argumentos de expertos sectoriales, en relación con la importancia que tienen los diferentes programas dentro del sector junto con la alineación con las prioridades sectoriales y la opinión sobre los co-beneficios que genera su implementación.

Paralelamente, la sustitución de leña por gas combustible se encuentra igualmente alineada con el Programa de *Uso Racional y Eficiente de Energía y demás formas de energía no convencionales* (PROURE), como subprograma prioritario SR-5 Gas Licuado del Petróleo en el sector rural y zonas marginales, siendo el gas combustible la mejor opción de la canasta energética nacional para la transición hacia las energías renovables en el largo plazo, dadas sus características de eficiencia, versatilidad y beneficios ambientales.

Por las razones expuestas, se hace imperativo diseñar mecanismos que permitan ofrecer fuentes de alta confiabilidad para la atención a las necesidades sociales, ambientales y energéticas de un amplio sector de la población, a la vez que se amplía la matriz energética nacional. De modo que, el presente proyecto de Ley plantea el establecimiento del Programa de Sustitución de Leña, Carbón y Residuos por gas combustible, acorde con los lineamientos incluidos en la Ley 1955 de 2019. El cual, incluiría el suministro de gas combustible, la estufa y demás componentes necesarios para su funcionamiento y sostenibilidad; así como los criterios de asignación, implementación, seguimiento, continuidad y supervisión, el cual será implementado y cofinanciado por el Ministerio de Minas y Energía y contaría con el apoyo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Salud y Protección Social, en aras de trabajar mancomunadamente para la contribución al mejoramiento de la calidad de vida de la población, la equidad energética y la disminución de los impactos negativos en la salud y el ambiente, teniendo en cuenta los avances alcanzados a la fecha por las diferentes entidades a nivel nacional.

<p>3.6 Sustitución del diésel por gas combustible en la generación de energía eléctrica</p> <p>De acuerdo a la Asociación Mundial del Gas Licuado (WLPGA), la mayoría de los países del mundo han adoptado algún tipo de compromiso para reducir las emisiones de carbono como parte del Acuerdo de París, en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, que tiene el objetivo final de <i>"mantener el aumento de las temperaturas promedio mundiales por debajo de 2°C..."</i>. De modo que, migrar desde la generación de energía a partir de diésel hacia el gas combustible, será un factor elemental para ayudar a mejorar la calidad del aire en nuestro país y consolidar al GN, GLP y sus derivados como el combustible ideal de transición, mientras logramos la estructuración efectiva de una matriz energética más limpia.</p> <p>El Gobierno Nacional, desde la Ley 1715 de 2014, ha buscado que el diésel sea reemplazado por combustibles menos contaminantes y que representen una gestión en eficiencia energética. De modo que, en el artículo 9 de dicha Ley denominado "sustitución de generación con diésel en las zonas no interconectadas", se menciona que el Gobierno Nacional implementará un programa destinado a sustituir progresivamente la generación con diésel en las ZNI, con el objetivo de reducir los costos de prestación del servicio y las emisiones de gases contaminantes, entre los cuales se encuentra el GLP distribuido por redes y/o por cilindros en las ZNI. Adicionalmente, el artículo 35 de la misma Ley, se establece que "...cuando sea más eficiente emplear GLP para la generación eléctrica, a cambio de diésel oil, este combustible recibirá el subsidio que determine el MME con cargo al Presupuesto Nacional en condiciones similares al del diésel..."</p> <p>Ahora bien, teniendo en cuenta que en la actualidad la mayoría de soluciones de generación para las Zonas No Interconectadas - ZNI son plantas cuyo combustible es ACPM (Diésel), generando impactos directos en el ambiente y en la salud de los colombianos, y que los resultados del plan indicativo de expansión de cobertura de energía eléctrica - PIEC 2016 - 2020 llevado a cabo por la UPME indican que para el año 2015 existían 431,137 viviendas sin servicio de energía eléctrica, distribuidas en 31 departamentos, donde 207,449 de estas viviendas requieren una solución aislada, el Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022 también se pronunció al respecto, estableciendo en el Pacto por los Recursos Minero-Energéticos que <i>"... el IPSE promoverá el uso de energías limpias para generación eléctrica, proyectos de sustitución de diésel por GLP, y demás medidas encaminadas al uso eficiente de los recursos energéticos disponibles en los territorios..."</i></p> <p>En consecuencia, resulta imperativo actuar rápidamente sobre la industria para poder generar un aporte efectivo sobre la disminución de las emisiones y por ello, el proyecto de Ley busca darle un sustento legal a esta proyección, estableciendo la estructuración de un plan de implementación de proyectos de sustitución de diésel por gas combustible con criterios de eficiencia económica, guiado por el Instituto</p>	<p>de Planificación y Promoción de Soluciones Energéticas para las Zonas No Interconectadas (IPSE), La Unidad de Planeación Minero Energética (UPME) y en cabeza del Ministerio de Minas y Energía.</p> <p>3.7 El porqué de la implementación a nivel nacional de acciones e incentivos que promuevan el uso de gas combustible en Colombia.</p> <p>Para poder transformar la matriz energética nacional, es necesario desarrollar incentivos y adelantar programas, planes y acciones que nos permitan transformar las dinámicas de mercado de modo que, el Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022 a través de la Ley 1955 de 2019 estableció la inclusión de vehículos limpios, afirmando que estos <i>"...son los que generan cero o bajas emisiones como los eléctricos y los dedicados a gas natural e híbridos; también los que usan combustibles como el hidrógeno, el gas licuado de petróleo, el diésel o gasolina de bajo contenido de azufre, inferior a 50µg/m3..."</i> en el Pacto por la Ciencia, la Tecnología y la Innovación.</p> <p>Entre las iniciativas más relevantes respecto a vehículos limpios están:</p> <ol style="list-style-type: none"> El aumento en el ingreso de vehículos limpios, considerando la infraestructura para su operación e incluyendo los instrumentos financieros para su desarrollo; Ministerio de Transporte gestionará la incorporación de vehículos limpios en sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación; Ministerio de Transporte en conjunto con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, optimizarán el procedimiento de reducción de arancel para la importación de vehículos limpios; <p>Planteamiento que incluyó al Gas Natural Comprimido Vehicular - GNCV, al AutoGLP y NautiGLP y re direccionó a que el SICOM sea implementado de la siguiente manera: <i>"...MinEnergía fortalecerá el Sistema de Información de Combustibles (SICOM) mediante la consolidación del módulo de Gas Natural Vehicular (GNV), incluso de autogás, entre otros, y la mejora de las herramientas para el control y seguimiento de los agentes de la cadena de distribución de combustibles..."</i></p> <p>Ahora bien, pese a que existen numerosas iniciativas que desde el estado buscan promover el uso de vehículos de nuevas tecnologías, no existe un programa o iniciativa que le permita tanto al ciudadano de a pie, como a las autoridades de tránsito, identificar de forma simple y eficaz los vehículos de bajas o cero emisiones, lo que limita, por una parte, la penetración de los mismos en el mercado, y por otra, que los controles a la circulación de los vehículos contaminantes no sean eficaces. Lo primero dado que el usuario no puede diferenciar un vehículo de tecnologías tradicionales de uno que le permita reducir las emisiones contaminantes, los costos de operación y en general asumir su responsabilidad como ciudadano de adoptar mejores comportamientos, y lo segundo, dado que el control en vía ejercido por las autoridades de tránsito y ambientales no cuenta con mecanismos que les permita identificar</p>
<p>rápido o diferenciar los vehículos menos contaminantes de los vehículos de combustión tradicionales, lo que frena la creación de incentivos mediante la priorización de la circulación de vehículos limpios, como las Zonas de Bajas Emisiones, los pico y placa ambientales y demás.</p> <p>En este sentido se considera relevante crear un sistema o mecanismo de identificación para los vehículos de tecnologías de cero y bajas emisiones que le permita a los usuarios hacer una rápida identificación y diferenciación de los vehículos limpios respecto de los tradicionales, no solo durante la compra del mismo, sino sobre todo durante el uso priorizado de los mismos, como los taxis eléctricos o a gas natural o cualquier otro combustible limpio, y por otra parte, que sirva como un instrumento de gestión para las autoridades tanto ambientales como de tránsito en el sentido de poder identificar, sin tener que detener el vehículo, aquellos automotores que operan con combustibles limpios, con el objeto de poder priorizar su circulación en áreas, zonas o programas específicos, de modo que se facilite la identificación de aquellos autos que no deben circular en dichas zonas u horarios. Esto hace referencia a contar con una etiqueta ambiental vehicular que dinamice la gestión del tráfico y permita hacer eficiente el uso de la infraestructura vial.</p> <p>3.7.1 El Gas Natural Vehicular - GNV y sus ventajas</p> <p>A nivel global, las grandes ciudades, dados los altos niveles de polución, están buscando vías para resolver la contaminación del aire potenciando el uso del transporte público y del transporte particular basado en combustibles alternativos. De modo que, el gas combustible se posiciona como una solución complementaria a la energía eléctrica por su bajo costo y por su contribución a la reducción del impacto ambiental, teniendo en cuenta que este combustible se asocia principalmente a la operación de vehículos con motores dedicados, con una reducción de emisiones de material particulado fino y ultrafino de entre el 68% al 99%, como mínimo. En este contexto, el gas combustible debe ser considerado como la energía limpia para el transporte, conjuntamente con el biodiésel, la electricidad, el etanol y el propano.</p> <p>Si miramos unas décadas atrás, en muchas ciudades del mundo, los consumidores optaron por el diésel pues supuestamente era mejor tanto para su bolsillo como para el medioambiente. No obstante, en la actualidad dichas ciudades se encuentran con niveles peligrosamente altos de contaminación, y las afectaciones causadas por algunos compuestos inmersos en el diésel se han convertido en una realidad inevitable.</p> <p>Así las cosas, la adopción de Gas Natural Vehicular - GNV es una tendencia a nivel mundial y prueba de ello es que, ciudades con gran afluencia de personas a las que les preocupa un aire más limpio, también se están volcando hacia la adopción del GNV. Así lo demuestran casos como:</p>	<ul style="list-style-type: none"> Corea con más de 20.000 buses, Nueva Delhi, India con más de 11.000 vehículos, China con más de 10.000 y España con más de 1.000 vehículos que operan con este combustible. Estados Unidos es otro claro ejemplo, con más de 15.000 buses, donde el 62 % del consumo de GNV es en transporte público. Así mismo, más de 35 aeropuertos de ese país tienen buses de transporte interno que hacen uso de Gas Natural Vehicular - GNV; puertos como el de Long Beach y Los Ángeles cuentan con una flota ecológica de camiones que ya ha logrado reducir las emisiones contaminantes en más de un 80 % gracias a este combustible y, adicionalmente, Los Ángeles cuenta con una flota de autobuses que funciona en su totalidad con Gas Natural Vehicular - GNV. Así mismo, grandes compañías del mundo como AT&T, FedEx, PepsiCo, UPS, Coca-Cola y Verizon anunciaron recientemente la iniciativa de implementar flotas ecológicas, con lo cual respaldan el uso del Gas Natural Vehicular - GNV por sus ventajas ambientales y el ahorro que representa. Estas compañías operan más de 275.000 vehículos y planean renovar más de 20.000 para que operen con GNV. En esta misma línea, Shell ha estado explorando el uso de Gas Natural Líquido - GNL como combustible de transporte para camiones, trenes y barcos por la seguridad, bajo costo y bajo nivel de emisiones. <p>3.7.2 El Gas Natural Vehicular - GNV en Colombia</p> <p>En Colombia, la demanda de Gas Natural Vehicular -GNV, creció rápidamente entre 1997 y 2014: pasó de 6 a 89 MPCD¹⁷, y, en 2016 cayó hasta los 73 MPCD, representando alrededor del 6 % del consumo total de energía en transporte. Seguidamente, para el primer trimestre de 2017, se observó que la demanda de gas natural para el sector transporte continuaba cayendo y en marzo del mismo año, la demanda resultó ser un 11,7 % inferior con respecto al mismo mes del año anterior.</p> <p>No obstante, la Unidad de Planeación Minero Energética - UPME proyecta la demanda de Gas Natural Vehicular - GNV para 2031 entre los 76 y los 81 MPCD para mantener el consumo de gas natural en el sector transporte y supone que se empieza a utilizar el energético en el transporte privado de carga.</p> <p>Adicionalmente, toma como hipótesis que el gas será el energético de transición en el cambio de vehículos que funcionan con derivados del petróleo, a vehículos de transporte carretero impulsados con energía eléctrica.</p> <p><small>¹⁷ Millones de Pies Cúbicos por Día</small></p>



Gráfica 10. Consumo final del Gas Natural Vehicular en transporte en Colombia (UPME, 2017).

En Colombia el consumo de gas natural en el sector transporte fue el de más rápido crecimiento durante el período 2004-2016, con una tasa del 11 % anual, hecho que pone en evidencia que, cada vez más, el gas natural se usa para reemplazar la gasolina y el diésel en distintas aplicaciones¹⁸.

Para 2016, se matricularon 153.603 automóviles, 11.275 taxis, 4.992 autobuses y 8.845 camiones de carga pesada, donde, tomando los consumos medios, el potencial máximo de demanda adicional vehicular para 2031, proveniente de taxis, autobuses y camiones, sería de 2,37 MPCD.

Actualmente ya están en operación cerca de 409 buses en Medellín, 152 en Cartagena, 40 en Palmira, 16 en Manizales y se tiene proyectados 140 buses de Transmilenio en Bogotá que funcionan a Gas Natural Vehicular, donde de aquí al 2021 se tiene proyectada una incorporación de 16.000 microbuses, 15.000 buses y 1.400 articulados nuevos. Ahora bien, si todos operan con GNV, se lograrán ahorros en transporte y salud cercanos a los 13,5 billones de pesos durante 20 años.

Por otro lado, existe un enorme potencial en transporte marítimo pues, un ferry consume aproximadamente 6.000 PCD, es decir, tanto como 370 camiones, 1.000 autobuses o 25.500 autos. De modo que, es necesario fomentar la instalación de terminales de Gas Natural Licuado – GNL, en ciudades costeras para promover la adopción de GNV para el transporte marítimo.

¹⁸ (Naturgas, 2018). *Visión sectorial del Gas Natural en Colombia.*

gasolina con octanaje promedio de 89 y relación de compresión de 9:1. Debido a esto, se puede concluir que la eficiencia térmica del GLP es mayor.

- V. El GLP al poseer un mayor octanaje obtiene un mayor índice de compresión, donde la eficiencia térmica y la potencia del motor podrían verse mejoradas, haciendo que la diferencias entre ambos combustibles (gasolina-GLP) no sea mayor a un 20% y permitiendo que los vehículos convertidos a GLP mantengan condiciones de funcionamiento muy similares, a las entregadas por el fabricante del vehículo.
- VI. Las emisiones de dióxido de carbono CO2 se reducen drásticamente a causa de la poca presencia de componentes pesados en el GLP, comparada con la proporción que de dichos elementos contienen la gasolina y el Diésel. De acuerdo con la WLPGA, los automóviles impulsados por AutoGLP –comparados bajo condiciones equivalentes a aquellos que utilizan gasolina– emiten 81% menos partículas y 21% menos de monóxido de carbono; mientras que frente a los impulsados por diésel genera 74% menos partículas y 81% menos emisiones de carbono. Sin duda el uso del AutoGLP y NautiGLP.
- VII. La industria de GLP ha implementado el uso de este combustible en las flotas de transporte propias, partiendo de la instalación de equipos de conversión americanos, italianos y argentinos, para mediados del 2004, la gran mayoría de los vehículos propios funcionaba con GLP, posteriormente se renovaron las flotas de transporte con vehículos de mayor capacidad de carga impulsados por ACPM. A partir del 2010, con la nueva necesidad de involucrar combustibles limpios en el sector, se retoma el uso del GLP como combustible alternativo, sin embargo, este tipo de instalaciones no habían sido posibles por la poca disponibilidad tecnológica, aplicable para la conversión/ transformación de motores diésel electrónico. Si bien la masificación del AutoGLP como combustible automotor no ha tenido un desarrollo importante en el país es de destacar su uso a nivel internacional el cual supera ampliamente otros combustibles alternativos, como lo veremos más adelante.
- VIII. El NautiGLP, o GLP para uso náutico, se concibe como una gran ayuda para proteger el medio ambiente y los cuerpos de agua del país, sin renunciar al rendimiento del motor utilizado en el transporte marítimo y fluvial. El cuidado de las fuentes hídricas, el transporte y el desarrollo de la industria pesquera del país requiere que los ríos y el medio ambiente que los rodea estén libres de contaminación. A nivel mundial empresas como Marine Harvest, Mainstream y Multiexport, entre otras, han implementado el NautiGLP como un servicio que aporta significativamente a la sustentabilidad económica y ambiental de la piscicultura industrial. El gas licuado que es suministrado por vía terrestre y/o por barcasas se utiliza para los motores dentro y fuera de borda, máquinas estacionarias, grupos electrógenos y sistemas de alimentación automática entre otros beneficios. Esto sin contar la menor emisión y derrame de combustibles

3.7.3 El AutoGLP, el NautiGLP y sus ventajas

El AutoGLP y NautiGLP están compuestos de una mezcla de hidrocarburos extraídos del procesamiento del gas natural o del petróleo, constituida principalmente por propano y butano, que se encuentra en estado gaseoso en condiciones atmosféricas y que se licúan fácilmente por enfriamiento o compresión, cuya diferencia radica en su utilización, siendo el AutoGLP aquel utilizado en vehículos automotores y el NautiGLP aquel utilizado en embarcaciones a motor marítimas o fluviales.

Con base en lo anterior, resulta importante tener en cuenta que la calidad del gas combustible a utilizar, bien sea para el AutoGLP y el NautiGLP, debe corresponder a las especificaciones y estándares adoptados por la reglamentación de calidad expedida por el Ministerio de Minas y Energía, pero en general EL GLP utilizado para este fin cumple con las siguientes características:

- I. El funcionamiento de vehículos que usan gas como combustible, apenas difiere de aquellos que usan gasolina, ya que el rendimiento y la potencia desarrollados durante la conducción, son muy similares, debido a la relación estequiométrica del AutoGLP. En condiciones ideales es de 15.5/1, más cercano a gasolina de 14.7/1; permitiendo así un cambio casi imperceptible por el uso del AutoGLP como combustible alternativo.
- II. En cuanto al suministro o llenado del tanque de AutoGLP, este se realiza en el mismo compartimento de la entrada de gasolina y en cuenta su almacenamiento, el tanque de GLP se almacena en habitáculo donde se encuentra la rueda de repuesto, en un depósito de 35 litros de capacidad, aproximadamente, por lo que no resta capacidad al baúl del vehículo, condición muy importante sobre todo para los vehículos de servicio público. Además, el diseño del depósito de almacenamiento también facilita que cualquier fuga se dirija hacia el exterior del habitáculo, lo que lo hace incluso más seguro que un depósito normal de gasolina.
- III. De acuerdo con las características fisicoquímicas del GLP, el almacenamiento en vehículos se realiza en su estado líquido, pero la combustión en el motor se hace en su estado gaseoso. Gran porcentaje de los vehículos que usan GLP como combustible en Europa son Bi combustible, es decir, cuentan con depósitos de Gasolina y GLP, lo que al igual que en el AutoGLP reduce la posibilidad de quedarse sin combustible en recorridos largos. Sin embargo, existen vehículos dedicados a GLP que tienen mejores rendimientos y menores emisiones de contaminantes, estos vehículos son de fábrica o transformados.
- IV. El GLP en un combustible muy eficaz para ser usado como combustible, debido a su octanaje, en promedio 112 con relaciones de compresión de 11-12:1, resultado altos comparados con la

líquidos en ríos y mares, que son los mayores beneficios para la flora y fauna del país, en especial para las comunidades aledañas y las zonas turísticas donde la contaminación del agua es un factor determinante en su sostenibilidad.

- IX. En el mundo el GLP es el combustible más utilizado en el sector automotriz después de la gasolina y el diésel. Según la Asociación Mundial del Gas LP (WLPGA por sus siglas en inglés), 27 millones de vehículos utilizan el AutoGLP y más de 90 modelos son producidos por los principales fabricantes de automóviles con esta alternativa energética de origen. Se han instalado 76.000 sitios minoristas para su suministro. Los casos de éxito están en diferentes latitudes: los países con mayores índices de consumo de AutoGLP son Corea (3,78 millones de toneladas de combustible para 2,3 millones de vehículos), Rusia (2,9 millones de combustible para 3 millones de autos), Turquía (2,83 millones de combustible para 4 millones de carros) y Tailandia (1,97 millones de combustible para 1 millón de automotores).

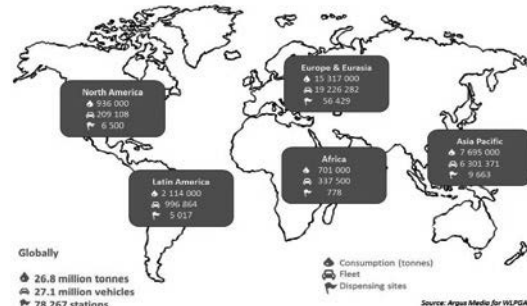


Ilustración 1: Estadísticas Globales de AutoGLP (WLPGA, 2019).

3.7.4 El AutoGLP y NautiGLP en Colombia

Un total de 13 millones de vehículos conforman el parque automotor en Colombia: 7,1 millones son motocicletas y 5,9 millones automóviles, de acuerdo con el informe Situación Automotriz 2018,

elaborado por BBVA Colombia. Estas cifras evidencian el potencial de mercado que tienen los combustibles que pueden servir de alternativa a la gasolina, como es el caso del AutoGLP. Una vez se expida la normatividad técnica se habría despejado el camino para que los inversionistas puedan tomar las decisiones a que haya lugar y el gas vehicular sea una fuente disponible.

Es de vital importancia tener en cuenta los datos señalados por el Ministerio de Transporte al presentar su visión de movilidad sostenible:

- a. El sector transporte consume alrededor del 36% de la energía del país constituyéndose en el mayor consumo sectorial. (Según el Balance Energético Nacional BECO de 2014 – publicación UPME);
- b. Tiene las mayores ineficiencias alrededor del 82% de la energía se pierde y solo el 18% restante se convierte en energía útil, la causa es el tipo de tecnologías empleadas (mayoritariamente motores de combustión interna basados en el uso de Diésel y Gasolina.
- c. Es el responsable del 17% de las emisiones de CO2 a nivel nacional (IDEAM, 2012).

Con el fin de mejorar estas estadísticas y cumplir las obligaciones adquiridas por la suscripción del Acuerdo de París, el Ministerio de Transporte tiene como objetivo mejorar la NAMA con: (i) un programa de desintegración vehicular, (ii) la migración a tecnologías vehiculares limpias de bajas emisiones de gases y material particulado, tales como:

- ✓ Vehículos eléctricos
- ✓ Vehículos híbridos
- ✓ Combustibles (GNCV / AutoGLP / NautiGLP)
- ✓ Hidrogeno

Para lograrlo el gobierno debe incentivar el ingreso y aplicación de nuevas tecnologías en el parque automotor público y liviano, con el fin de promover alternativas más limpias que diversifiquen la canasta energética del sector transporte mediante la inclusión, del uso del Gas Licuado De Petróleo Vehicular - AutoGLP en todas las categorías vehiculares y del Gas Licuado De Petróleo Náutico - NautiGLP en el transporte fluvial y marítimo.

Ahora bien, el uso del AutoGLP implica baja inversión para adaptar los vehículos que han sido originalmente diseñados para usar otros combustibles; el ahorro cuando se compara con otro tipo de conversión es importante. No obstante, es necesario lograr un esquema de precios donde todos los combustibles líquidos se ofrezcan en igualdad de condiciones en el mercado, sin subsidios que distorsionen la competitividad.

La implementación de centros autorizados de conversión para el sistema AutoGLP, solo requieren leves ajustes a los talleres de conversión actuales para Gas Natural Comprimido Vehicular - GNCV, lo que permitirá una optimización de los talleres de conversión existentes para la renovación del negocio, tal y como también sucederá con las estaciones de servicio que brindarán el GLP, AutoGLP y NautiGLP en todo el país.

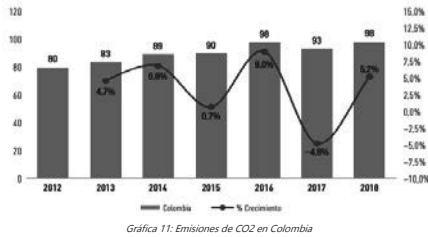
Así las cosas, el Proyecto de Ley plantea las siguientes estrategias:

- Estímulos a la conversión de vehículos a gas combustible en materia de tecnológica y de acceso a servicios;
- Exención a la restricción de circulación vehicular;
- Programa de identificación al sistema de transporte convertido y/o dedicado;
- Implementación del plan de fortalecimiento del Sistema de Información de Combustibles - SICOM, que permitirá hacer un seguimiento efectivo a los agentes de abastecimiento y al cumplimiento normativo de los vehículos convertidos, los talleres y las estaciones de servicio;
- Implementación de vehículos con motores dedicados a gas combustible en los Sistemas de Transporte Estratégico, Integrado o Masivo, municipios de categoría 1 y prestadores de servicio público de transporte, automotores de transporte terrestre de carga y transporte escolar;
- Tope en impuestos sobre el valor comercial de vehículos dedicados a gas combustible;
- Exención de certificado de emisiones contaminantes y descuento sobre la revisión técnico-mecánica;
- No causación del impuesto al carbono para aquellas actividades que garanticen y demuestren las reducciones en las emisiones;

Todo en aras de general un cambio real en las dinámicas nacionales y una reducción en las emisiones atmosféricas, en el marco de los objetivos de desarrollo sostenible y el acuerdo de París.

3.8 El gas como el combustible líder en la transición energética

Para lograr la meta de reducir las emisiones de CO2 (cerca de un 40% en promedio) para 2030, de mantenerse la tasa de crecimiento económico, es necesario reforzar medidas para aumentar la eficiencia energética en 2030, sumado al hecho de que el consumo de electricidad para el transporte por carretera no es significativo y que el consumo de los biocombustibles es limitado, lo que implica necesariamente plantear nuevos objetivos de energía renovable en el transporte desde el 2020. Las emisiones de dióxido de carbono de Colombia han pasado de 80 millones de toneladas en 2012 a 98 millones de toneladas en 2018, lo que representa un incremento del 22%. Estas han crecido progresivamente, con excepción del año 2017 cuando se presentó una caída del 4,8%.



Gráfica 11: Emisiones de CO2 en Colombia

Ahora bien, existen unos elementos de cambio denominados "Changes underway"¹⁹ que han generado mayor conciencia frente a la manera en que se genera y sobre todo, en que se utiliza la energía. Entre estos, se encuentran los acontecimientos ocurridos en Fukushima, la evolución de nuevas técnicas para la extracción de petróleo de forma no convencional, el incremento en el uso del gas combustible y el desarrollo de políticas económicas más verdes o ecológicas. De la misma forma, entre los factores o presiones que han motivado estos dinamizadores de cambio, se encuentran la seguridad y/o confiabilidad de la generación de energía, el acceso a la misma y la sostenibilidad ambiental de los sistemas de producción de energía. Así mismo, define que la globalización se convierte en un moldeador que estructura las transiciones energéticas, pues genera presiones para el cambio de los modelos energéticos, y estas se convierten en oportunidades de cambio, en donde priman las preocupaciones de mercado y ambientales. La preocupación ambiental en las transiciones energéticas se basa principalmente en la reducción de emisiones de GEI.

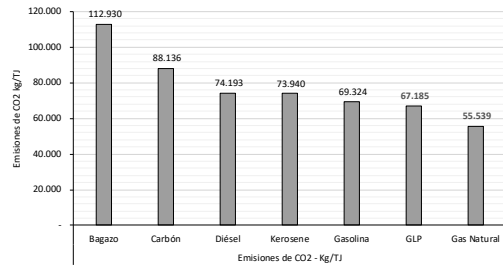
De modo que se introduce una definición sobre las transiciones energéticas, la cual se define como:

*"Un cambio en la naturaleza o el patrón de cómo la energía se utiliza dentro de un sistema. Esta definición reconoce el cambio asociado con el tipo de combustible, acceso, abastecimiento, entrega, confiabilidad, o uso final, así como con la orientación general del sistema"*²⁰

En este sentido, establecen que las transiciones energéticas nacen de la necesidad de dar solución a la crisis climática y ambiental, derivada específicamente del uso desmedido en intenso de combustibles

¹⁹ (Araújo, 2014). The emerging field of energy transitions: Progress, challenges, and opportunities.
²⁰ Idem.

fósiles, la cual está relacionada con el cambio en la matriz energética. Por lo anterior, la estrategia de transición y sostenibilidad del transporte se focaliza en aumentar la eficiencia energética, promover un salto tecnológico en el transporte, desarrollar biocombustibles e impulsar el uso de combustibles que emitan menos CO2, en comparación con los combustibles líquidos derivados del petróleo, caso del gas combustible.



Gráfica 12: Emisiones de CO2 por tipo de combustible

Entre los retos de esta transición se encuentra la reducción de la dependencia del petróleo como fuente de energía casi única. Los medios de transporte personales que no necesiten de energía coadyuvan a cumplir el objetivo en distancias cortas, sin embargo, para distancias más largas y transporte de carga y masivo, resulta difícil. Por lo tanto, en el marco de una transición energética y tecnológica se deben favorecer los de mayores capacidades que los vehículos privados, como los buses, el ferrocarril, los metros, con la posibilidad de electrificación y el uso de gas combustible, así como mayor desarrollo y la integración de las tecnologías de la información, migrando a las llamadas Smart Cities.

El gas combustible como energía complementaria para el desarrollo de energías renovables tiene características que permiten pensar en una transición energética dada su versatilidad. En este sentido el mayor desafío que tienen hoy las energías renovables para la adopción masiva es la variabilidad en la energía producida, que en el caso del gas combustible es constante y predecible. Por su flexibilidad, el gas combustible puede ser la espina dorsal para asegurar el suministro de energía a hogares, industria, transporte terrestre y marítimo.

¿Y qué hacer con su disponibilidad? Incluso si no se consiguiera facilitar el desarrollo de las fuentes nacionales, la abundancia de gas combustible a nivel global y el estado de desarrollo del mercado de importaciones, permitirían abastecer al país, y el costo reducido del gas natural no está limitando la adopción de las energías renovables, que son las fuentes energéticas de más rápido crecimiento²¹ y resultan ser la columna vertebral de la transformación de la matriz energética nacional.

Lo cierto es que, en el marco de una transición energética, el desarrollo del Gas Natural Vehicular – GNV y AutoGLP, que cuentan con una base tecnológica probada internacionalmente, se ha desarrollado sobre todo en países en vías de desarrollo, con altas producciones de gas natural, donde el precio local ha favorecido su crecimiento frente a los derivados líquidos del petróleo mediante la modificación de vehículos de gasolina.

Se considera entonces que la promoción del gas combustible acelerará la transición a una matriz energética y tecnológica con menor intensidad de carbono, y aunado a los bajos costos de operación (costo de combustible), puede generar mejores condiciones financieras y económicas para el sector transporte, de forma que favorezca las condiciones para la migración hacia tecnologías de cero emisiones, que hoy tienen un fuerte impacto sobre los costos de capital que el sector aún le cuesta internalizar.

²¹ (Naturgas, 2018). Visión sectorial del Gas Natural en Colombia.

4. PROPOSICIONES PRESENTADAS EN PRIMER DEBATE

Durante la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa que se llevó a cabo el pasado, martes, 3 de diciembre de 2019, los Honorables Congresistas de la Comisión Quinta Constitucional Permanente radicaron un total de seis (6) proposiciones, tal y como se presenta:

ARTÍCULO	AUTOR	TEMA	ESTADO
3	H.R. Óscar Camilo Arango	Modificación del artículo: Garantizar el abastecimiento y confiabilidad de gas combustible, con especial atención en ciudades capitales de frontera	Negada
6	H.R. Teresa Enriquez	Inclusión de un segundo párrafo: Establecer el principio de progresividad en la designación de los recursos destinados a los subsidios referidos en el artículo y en las condiciones y requisitos para acceder a los mismos.	Aprobada
6	H.R. Óscar Camilo Arango	Modificación del artículo: Ampliación del subsidio al consumo de GLP distribuido por cilindros a los departamentos y municipios definidos como Zonas No Interconectadas – ZNI.	Constancia
7	H.R. Óscar Camilo Arango	Modificación al párrafo segundo: El responsable de asegurar el mantenimiento y revisión periódica de las redes internas de gas combustible sería escogido mediante concurso público, en el cual deben participar mínimo tres (3) oferentes que cumplan los requisitos de experiencia y calidad que determine el Ministerio de Minas y Energía.	Constancia
8	H.R. Óscar Camilo Arango	Modificación al párrafo primero: Dentro de los proyectos de sustitución de diésel por gas combustible para general energía, no se podrá usar más del 30% de los recursos de los Fondos de Apoyo Financiero para la Energización de las Zonas no Interconectadas - FAZNI y Zonas Rurales Interconectadas – FAER y cupos de	Constancia

		electro combustibles, para la generación de energía eléctrica.	
14	H.R. Héctor Ángel Ortiz	Adhesión de un nuevo párrafo primero: Los pliegos de condiciones de los contratos que tengan por objeto la concesión para la operación de estos sistemas de transporte energético integrado o masivo, deberán contener la obligación para el oferente de cumplir con el porcentaje establecido en el presente artículo, para que el oferente que proponga un porcentaje superior al establecido en el presente artículo se le otorgarán puntos adicionales en su clasificación dentro del proceso licitatorio, lo demás quedó igual. Eliminación del párrafo 3 del texto propuesto para primer debate.	Aprobada

5. TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE

(En sesión ordinaria de la Comisión Quinta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, que consta en el Acta No. 015 del día martes, 03 de diciembre de 2019).

PROYECTO DE LEY NO. 044 DE 2019 CÁMARA ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NO. 213 DE 2019 CÁMARA, "POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL ABASTECIMIENTO, CONTINUIDAD, CONFIABILIDAD Y COBERTURA DEL GAS COMBUSTIBLE EN EL PAÍS"

**EL CONGRESO DE COLOMBIA
DECRETA:**

ARTÍCULO 1. OBJETO. Incentivar el abastecimiento de gas combustible en el país y ampliar su utilización, con el fin de generar impactos positivos en el medio ambiente, la calidad de vida, la salud de la población y el acceso al servicio público, según lo establecido en la Ley 1955 de 2019.

ARTÍCULO 2. DEFINICIONES. Para efectos de la presente Ley, entiéndase por:

Gas combustible: Entendido como aquellos compuestos orgánicos formados principalmente por carbono e hidrógeno que conforman al Gas Natural – GN y al Gas Licuado del Petróleo - GLP.

Gas Natural – GN: Es una mezcla de gases cuyo principal componente es el metano, seguido de otros gases como el etano, el dióxido de carbono y el vapor de agua, en pequeñas cantidades.

Gas Natural Licuado – GNL: Es una mezcla de hidrocarburos, principalmente metano, cuya temperatura se reduce a través de un proceso de criogenia y se almacena térmicamente.

Gas Licuado de Petróleo – GLP: Es una mezcla de hidrocarburos livianos constituidos principalmente por propano y butano, extraídos del procesamiento del gas natural o del petróleo, gaseosos en condiciones atmosféricas, que se licúan fácilmente por enfriamiento o compresión.

Gas Natural Comprimido Vehicular – GNCV: Es una mezcla de hidrocarburos, principalmente metano, conocido como Gas Natural, cuya presión se aumenta a través de un proceso de compresión y se almacena en recipientes cilíndricos de alta resistencia, para ser utilizado como combustible en vehículos automotores.

Gas Licuado de Petróleo Vehicular - GLPV: Gas Licuado de Petróleo - GLP utilizado específicamente como carburante o combustible en vehículos automotores de circulación terrestre, de conformidad con la definición que establezca el Ministerio de Minas y Energía.

Gas Licuado de Petróleo Náutico - GLPN: Gas Licuado de Petróleo - GLP utilizado específicamente como carburante o combustible en embarcaciones marítimas o fluviales a motor, de conformidad con la definición que establezca el Ministerio de Minas y Energía.

Publicidad Exterior Visual – PEV: Se entiende por Publicidad Exterior Visual, el medio masivo de comunicación destinado a informar o llamar la atención del público a través de elementos visuales como Leyendas, inscripciones, dibujos, fotografías, signos o similares, visibles desde las vías de uso o dominio público, bien sean peatonales o vehiculares, terrestres, fluviales, marítimas o aéreas.

ARTÍCULO 3. ABASTECIMIENTO Y OFERTA NACIONAL DE GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno Nacional dictará normas que garanticen el abastecimiento y la confiabilidad en el suministro de gas combustible en el mercado. Para efectos de incrementar la oferta, establecerá mecanismos que viabilicen las importaciones y promuevan la producción nacional, a través de la promoción de proyectos que optimicen el aprovechamiento del gas combustible en toda la cadena productiva, procesos de transporte y usos internos, siguiendo criterios de eficiencia energética y responsabilidad ambiental. Para

<p>ello tendrá en cuenta la implementación de nuevas tecnologías e infraestructura que se encuentren disponibles.</p> <p>ARTÍCULO 4. DESARROLLO DEL GAS NATURAL LICUADO Y EL GAS LICUADO DE PETRÓLEO. Dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional con el liderazgo del Ministerio de Minas y Energía y la Comisión de Regulación de Energía y Gas - CREG, adoptará una política pública que establezca las condiciones para promover la masificación del uso del Gas Natural Licuado y el Gas Licuado de Petróleo. Ésta deberá incluir tanto los temas técnicos y tecnológicos, como los temas tarifarios, de infraestructura, de abastecimiento y de mercado, y deberá integrarse o complementar los demás planes, programas y políticas definidas en la presente Ley.</p> <p>ARTÍCULO 5. INNOVACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVOS USOS DEL GAS LICUADO DE PETRÓLEO. Para la promoción del emprendimiento, investigación y desarrollo de nuevas tecnologías e innovación del uso del gas licuado de petróleo, el Ministerio de Minas y Energía, podrá incentivar la promoción del uso de nuevas tecnologías, mediante la cofinanciación de ejecución de proyectos, con cargo a su presupuesto.</p> <p>PARÁGRAFO. La regulación técnica para la implementación, estandarización, seguimiento, metodologías y protocolos de nuevas tecnologías para la intervención en el uso de gas licuado, se definirá por el Ministerio de Minas y Energía.</p> <p>ARTÍCULO 6. SUBSIDIOS AL CONSUMO DE GLP DISTRIBUIDO POR CILINDROS. Los usuarios de comunidades indígenas y de los estratos socioeconómicos 1 y 2 de los departamentos atendidos actualmente en la Ley de presupuesto, tendrán subsidios al consumo del servicio público domiciliario de GLP distribuido por cilindros, según los lineamientos establecidos por la Ley 142 de 1994, la Ley 1955 de 2019 y los procedimientos determinados por los Ministerios de Minas y Energía y Hacienda y Crédito Público. El monto máximo a subsidiar para el estrato 1 será el 50% y para el estrato 2 el 40% del consumo de subsistencia definido por la UPME.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Minas y Energía, dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, elaborará un estudio o plan sobre la ampliación de la cobertura del subsidio al GLP distribuido en cilindros a otros departamentos del país.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Tanto la designación de los recursos destinados para los subsidios referidos en el presente artículo, como las condiciones o requisitos para que la población pueda acceder a los mismos, se regirán por el principio de progresividad.</p>	<p>ARTÍCULO 7. PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE LEÑA, CARBÓN Y RESIDUOS POR GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno Nacional establecerá el Programa de Sustitución de Leña, Carbón y Residuos por Gas Combustible, acorde con los lineamientos incluidos en la Ley 1955 de 2019, con el fin de asegurar el acceso al servicio de gas combustible a aquellas familias que continúan cocinando con leña, carbón y residuos.</p> <p>Dicho programa será implementado por el Ministerio de Minas y Energía con apoyo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, donde el Ministerio utilizará los recursos del Fondo Especial Cuota de Fomento para Gas Natural, para ejecutar los proyectos de gas natural dirigidos al desarrollo de infraestructura y conexión de usuarios. Así mismo, el Ministerio utilizará los recursos otorgados en el Presupuesto General de la Nación a infraestructura de GLP por red, para ejecutar los proyectos en cilindros y redes de GLP que hagan parte del presente programa. Por otro lado, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible financiará el suministro de las estufas y demás componentes, necesarios para su funcionamiento y sostenibilidad.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Salud y Protección Social, trabajarán mancomunadamente en el seguimiento y control del Presente Programa, para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de la población, la equidad energética y la disminución de los impactos negativos en la salud y el ambiente.</p> <p>PARÁGRAFO 2. El Ministerio de Minas y Energía definirá al responsable que asegurará el mantenimiento y la revisión periódica de las redes internas, garantizando la prestación eficiente y segura del servicio.</p> <p>ARTÍCULO 8. GENERACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA CON GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno Nacional priorizará los proyectos de sustitución de diésel por gas combustible. El Instituto de Planificación y Promoción de Soluciones Energéticas para las Zonas No Interconectadas (IPSE) o quien haga sus veces, iniciará un plan de implementación de proyectos de sustitución de diésel por gas combustible con criterios de eficiencia económica, dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley y acorde con los lineamientos incluidos en el artículo 287, parágrafo 1º de la Ley 1955 de 2019.</p> <p>PARÁGRAFO. Para efectos de impulsar los Proyectos de Sustitución de Diésel por gas combustible, el Ministerio de Minas y Energía dictará las disposiciones necesarias en lo referente a la destinación desde los Fondos de Apoyo Financiero para la Energización de las Zonas No Interconectadas - FAZNI y Zonas Rurales Interconectadas - FAER y cupos de electro combustibles, para la generación de energía eléctrica.</p>
<p>ARTÍCULO 9. DECLARATORIA DE INTERÉS NACIONAL Y ESTRATÉGICO. Se declara de interés nacional y estratégico para el desarrollo económico, social y ambiental del país, la masificación del uso del gas natural, el Gas Licuado de Petróleo Vehicular - GLPV y Gas Licuado de Petróleo Náutico - GLPN como combustibles automotores, atendiendo a sus múltiples beneficios ambientales, en salud, en competitividad, económicos y sociales.</p> <p>ARTÍCULO 10. ESTÍMULO A LA CONVERSIÓN DE VEHÍCULOS A GAS COMBUSTIBLE. Los kits de conversión, equipos, surtidores, tanques, dispensadores, compresores, bombas, maquinaria, repuestos y autopartes para gas natural, Gas Licuado de Petróleo Vehicular - GLPV y Gas Licuado de Petróleo Náutico - GLPN, nacionales e importados, así como la adquisición de servicios dentro o fuera del territorio nacional que se destinen a inversiones y pre inversiones para el uso de estos combustibles estarán exentos de IVA, de conformidad con el listado que establezca el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.</p> <p>ARTÍCULO 11. RESTRICCIÓN A LA CIRCULACIÓN VEHICULAR. Los vehículos dedicados a gas combustible estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de las modalidades que la autoridad de tránsito local disponga (pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental, entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad.</p> <p>ARTÍCULO 12. IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS. Los fabricantes, importadores, ensambladores y comercializadores de vehículos dedicados a gas combustible deberán instalar un sistema o etiqueta de identificación visual que permita a las autoridades nacionales, territoriales y municipales identificar con facilidad a estos vehículos, con el objeto de garantizar su acceso a los incentivos definidos en la presente Ley.</p> <p>PARÁGRAFO. El Gobierno Nacional, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, deberá reglamentar las características técnicas del sistema o etiqueta de identificación a que se refiere el presente artículo.</p> <p>ARTÍCULO 13. FORTALECIMIENTO DEL SICOM. Dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, el Ministerio de Minas y Energía, en desarrollo de los lineamientos de la Ley 1955 de 2019, fortalecerá el Sistema de Información de Combustibles (SICOM) para Gas Licuado de Petróleo Vehicular - GLPV y Gas Licuado de Petróleo Náutico - GLPN, mediante la implementación de un sistema de control de carga que permita: I). hacer seguimiento a los agentes de abastecimiento y distribución de estos combustibles, II). controlar el cumplimiento normativo de los vehículos convertidos, los talleres de conversión, y las Estaciones de Servicio y III). facilitar que entidades</p>	<p>privadas puedan financiar conversiones entre otros productos y establecer un sistema de recaudo seguro para los agentes que financien dentro del sistema.</p> <p>ARTÍCULO 14. TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS. A partir de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley y por el término de los diez (10) años siguientes, las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Estratégico, Integrado o Masivo deberán implementar políticas públicas, programas y acciones tendientes a garantizar que por lo menos el treinta por ciento (30%) de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, operen con motores dedicados a gas combustible, cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas; cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando requiera reemplazarse al finalizar su vida útil.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Los pliegos de condiciones de los contratos que tengan por objeto la concesión para la operación de estos Sistemas de Transporte Estratégico, Integrado o Masivo, deberán contener la obligación para el oferente de cumplir con el porcentaje establecido en el presente artículo. Para aquel oferente que proponga un porcentaje superior a lo establecido en el presente artículo, se le otorgarán puntos adicionales en su calificación dentro del proceso licitatorio.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Los vehículos Dedicados a gas combustible, que se vinculen a los sistemas de transporte en virtud de la presente Ley, podrán acceder a los beneficios de portar todo tipo de Publicidad Exterior Visual - PEV, con el objeto de favorecer los modelos financieros para la adquisición de vehículos a gas combustible. Las autoridades territoriales y municipales expedirán el estatuto local de PEV para que los sistemas de transporte puedan instalarla en los respectivos vehículos.</p> <p>PARÁGRAFO 3. La anterior disposición sólo aplicará para los segmentos de vehículos a gas combustible que para la fecha en que se compren o contraten, tengan una oferta comercial en Colombia.</p> <p>ARTÍCULO 15. INICIATIVA PÚBLICA DE USO DE VEHÍCULOS A GAS COMBUSTIBLE. Dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional, los municipios de categoría 1 y especial y los prestadores del servicio público de transporte, deberán cumplir con una cuota mínima del treinta por ciento (30%) de vehículos convertidos o dedicados a gas combustible en los vehículos que anualmente sean comprados o contratados para su uso, teniendo en cuenta las necesidades de cada entidad.</p>

PARÁGRAFO 1. La anterior disposición sólo aplicará para los segmentos de vehículos a gas combustible que para la fecha en que se compren o contraten, tengan una oferta comercial en Colombia.

PARÁGRAFO 2. Para garantizar el cumplimiento de la meta dispuesta en el presente artículo, los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Transporte y Hacienda y Crédito Público, deberán estructurar un programa con sus respectivas estrategias para el logro de la iniciativa pública establecida.

PARÁGRAFO 3. La Contraloría General de la República será la entidad encargada de hacer seguimiento y control al cumplimiento del presente artículo.

ARTÍCULO 16. TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA. El Gobierno Nacional, a través de los ministerios de Minas y Energía, de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Transporte y de Hacienda y Crédito Público, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, deberán adoptar vía decreto, programas para promover la masificación del uso de vehículos dedicados a gas combustible en automotores de transporte terrestre de carga.

PARÁGRAFO. El Gobierno Nacional deberá definir programas diferenciados tanto para el transporte de carga urbana como interurbana. Estos deberán incluir incentivos especiales en los programas de renovación del parque automotor que lidera el Ministerio de Transporte, tasas compensadas o subsidiadas, subsidios cruzados, entre otros.

ARTÍCULO 17. TRANSPORTE ESCOLAR. A partir de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional deberá implementar políticas públicas, programas y acciones tendientes a garantizar que por lo menos el treinta por ciento (30%) de los vehículos nuevos que se matriculen para la prestación del servicio de transporte escolar, operen con motores dedicados a gas combustible.

ARTÍCULO 18. IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES. Adiciónese el Parágrafo 6°, al artículo 145 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:

PARÁGRAFO 6. Para los vehículos dedicados a gas combustible, las tarifas aplicables no podrán superar en ningún caso, el uno por ciento (1%) del valor comercial del vehículo.

ARTÍCULO 19. EXENCIÓN DE CERTIFICADO DE EMISIONES CONTAMINANTES Y DESCUENTO SOBRE LA REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA. Los vehículos dedicados a gas combustible quedarán

exentos por un término de diez (10) años a partir de la fecha de matrícula del automotor, de obtener el certificado de emisiones contaminantes de que habla el artículo 12 de la Ley 1383 de 2010.

Las compañías aseguradoras del sector financiero y cooperativo establecerán un descuento del diez por ciento (10%) en las primas de los seguros SOAT (Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito) de los vehículos dedicados a gas combustible. El beneficio de estas primas será registrado ante la Superintendencia Financiera de Colombia para su comprobación. Así mismo, para este tipo de vehículos establecerá un descuento mínimo del treinta por ciento (30%) en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica consagrada en los artículos 10 y 11 de la Ley 1383 de 2010.

PARÁGRAFO. Dentro de los seis meses (6) siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional, reglamentará el presente artículo.

ARTÍCULO 20. CAUSACIÓN DEL IMPUESTO AL CARBONO. Los proyectos o programas que promuevan la producción nacional de gas combustible y demuestren reducciones en las emisiones de CO₂, serán sujetos de la no causación del impuesto nacional al carbono, según lo establecido en el artículo 1.5.5.3 del Decreto 926 de 2017.

ARTÍCULO 21. INICIATIVA DE PREVENCIÓN EN SALUD. El Ministerio de Salud y Protección Social, teniendo en cuenta los beneficios en salud asociados a la reducción de las emisiones contaminantes por la masificación de vehículos a gas combustible, apoyará, promoverá y patrocinará todas las iniciativas definidas en la presente Ley, y dispondrá de recursos técnicos y financieros para apoyar la masificación de las tecnologías de vehículos a gas combustible como una política de prevención en salud pública.

ARTÍCULO 22. SOCIALIZACIÓN. Los Ministerios de Minas y Energía, Ambiente y Desarrollo Sostenible, Salud y Protección Social y las demás entidades gubernamentales relacionadas con la ampliación del abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del sector de gas combustible en el país, se encargarán de adelantar jornadas de socialización en todos los municipios beneficiados a nivel nacional para generar conciencia sobre las ventajas de utilizar el gas combustible.

ARTÍCULO 23. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS. Las actividades reglamentadas por esta Ley están sujetas a todas las Leyes, decretos y actos administrativos relativos con la protección de los recursos naturales, del medio ambiente, de las minorías étnicas y culturales, de salubridad y de seguridad industrial, así como los convenios de la OIT 174 y 181 y de todos aquellos que la modifiquen.

ARTÍCULO 24. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

6. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Para el texto propuesto en segundo debate, se presenta modificación en ocho (8) artículos, teniendo en consideración los aportes de los Honorables Representantes Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán y Félix Alejandro Chica Correa, los conceptos formales emitidos por la Comisión de Regulación de Energía y Gas - CREG, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y la Asociación Nacional de Empresas de Servicios Públicos y Comunicaciones - ANDESCO, y las mesas técnicas adelantadas con el Ministerio de Minas y Energía, los cuales aclararon diversos aspectos en relación a competencias de las instituciones, en aras de articular la iniciativa legislativa con la normatividad vigente.

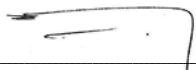
TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	CONSIDERACIONES
<p>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES. Para efectos de la presente Ley, entiéndase por:</p> <p>Gas combustible: Entendido como aquellos compuestos orgánicos formados principalmente por carbono e hidrógeno que conforman al Gas Natural – GN y al Gas Licuado del Petróleo – GLP.</p> <p>Gas Natural – GN: Es una mezcla de gases cuyo principal componente es el metano, seguido de otros gases como el etano, el dióxido de carbono y el vapor de agua, en pequeñas cantidades.</p> <p>Gas Natural Licuado – GNL: Es una mezcla de hidrocarburos, principalmente metano, cuya temperatura se reduce a través</p>	<p>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES. Para efectos de la presente Ley, entiéndase por:</p> <p>Gas combustible: Entendido como aquellos compuestos orgánicos formados principalmente por carbono e hidrógeno que conforman al Gas Natural – GN y al Gas Licuado del Petróleo – GLP.</p> <p>Gas Natural – GN: Es una mezcla de gases cuyo principal componente es el metano, seguido de otros gases como el etano, el dióxido de carbono y el vapor de agua, en pequeñas cantidades.</p> <p>Gas Natural Licuado – GNL: Es una mezcla de hidrocarburos, principalmente metano, cuya temperatura se reduce a través</p>	<p>Se hace un ajuste de redacción en la definición del Gas Licuado de Petróleo – GLP en cuanto a su proceso de producción.</p> <p>Por otro lado, se ajustan los términos de Gas Licuado de Petróleo Vehicular – GLPV y Gas Licuado de Petróleo Náutico – GLPN por las denominaciones AutoGLP y NautiGLP, debido a que estas contienen la definición del GLP usado como combustible vehicular terrestre, marítimo y fluvial, respectivamente. Resulta de la mayor relevancia mantener la</p>

<p>de un proceso de criogenia y se almacena térmicamente.</p> <p>Gas Licuado de Petróleo – GLP: Es una mezcla de hidrocarburos livianos constituidos principalmente por propano y butano, extraídos del procesamiento del gas natural o del petróleo, gaseosos en condiciones atmosféricas, que se licúan fácilmente por enfriamiento o compresión.</p> <p>Gas Natural Comprimido Vehicular – GNCV: Es una mezcla de hidrocarburos, principalmente metano, conocido como Gas Natural, cuya presión se aumenta a través de un proceso de compresión y se almacena en recipientes cilíndricos de alta resistencia, para ser utilizado como combustible en vehículos automotores.</p> <p>Gas Licuado de Petróleo Vehicular – GLPV: Gas Licuado de Petróleo - GLP utilizado específicamente como carburante o combustible en vehículos automotores de circulación terrestre, de conformidad con la definición que establezca el Ministerio de Minas y Energía.</p>	<p>de un proceso de criogenia y se almacena térmicamente.</p> <p>Gas Licuado de Petróleo – GLP: Es una mezcla de hidrocarburos livianos constituidos principalmente por propano y butano, extraídos del procesamiento del gas natural e y refinamiento del petróleo, gaseosos en condiciones atmosféricas, que se licúan fácilmente por enfriamiento o compresión.</p> <p>Gas Natural Comprimido Vehicular – GNCV: Es una mezcla de hidrocarburos, principalmente metano, conocido como Gas Natural, cuya presión se aumenta a través de un proceso de compresión y se almacena en recipientes cilíndricos de alta resistencia, para ser utilizado como combustible en vehículos automotores.</p> <p>Gas Licuado de Petróleo Vehicular – GLPV AutoGLP: Gas Licuado de Petróleo - GLP utilizado específicamente como carburante o combustible en vehículos automotores de circulación terrestre, de conformidad con la definición que establezca el Ministerio de Minas y Energía.</p>	<p>terminología unificada para facilitar la consulta ciudadana y evitar incurrir en imprecisiones de carácter técnico en las disposiciones que regulan esta industria. Además, dichas denominaciones se han socializado con el sector de GLP y Gas Natural por medio de los proyectos normativos que han sido sometidos a consulta recientemente.</p> <p>Finalmente, se incluyen las definiciones de vehículo convertido y vehículo dedicado, dado que no estaban en el texto aprobado en primer debate y son términos utilizados en el articulado.</p>
---	--	---

<p>Gas Licuado de Petróleo Náutico - GLPN: Gas Licuado de Petróleo - GLP utilizado específicamente como carburante o combustible en embarcaciones marítimas o fluviales a motor, de conformidad con la definición que establezca el Ministerio de Minas y Energía.</p> <p>Publicidad Exterior Visual – PEV: Se entiende por Publicidad Exterior Visual, el medio masivo de comunicación destinado a informar o llamar la atención del público a través de elementos visuales como Leyendas, inscripciones, dibujos, fotografías, signos o similares, visibles desde las vías de uso o dominio público, bien sean peatonales o vehiculares, terrestres, fluviales, marítimas o aéreas.</p>	<p>Gas Licuado de Petróleo Náutico - GLPN NautiGLP: Gas Licuado de Petróleo - GLP utilizado específicamente como carburante o combustible en embarcaciones marítimas o fluviales a motor, de conformidad con la definición que establezca el Ministerio de Minas y Energía.</p> <p>Se entiende por Publicidad Exterior Visual, el Medio masivo de comunicación destinado a informar o llamar la atención del público a través de elementos visuales como leyendas, inscripciones, dibujos, fotografías, signos o similares, visibles desde las vías de uso o dominio público, bien sean peatonales o vehiculares, terrestres, fluviales, marítimas o aéreas.</p> <p>Vehículos Convertidos: Aquellos <u>vehículos de combustibles líquidos que son convertidos para funcionar a base de gas combustible.</u></p> <p>Vehículos Dedicados: Aquellos <u>vehículos cuyo motor ha sido diseñado y fabricado para operar exclusivamente con gas combustible.</u></p>	<p>Se hace dicha eliminación para evitar imprecisiones con las</p>	<p>ARTÍCULO 3. ABASTECIMIENTO Y OFERTA NACIONAL DE GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno</p>	<p>ARTÍCULO 3. ABASTECIMIENTO Y OFERTA NACIONAL DE GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno</p>	<p></p>
<p>deberá integrarse o complementar los demás planes, programas y políticas definidas en la presente Ley.</p>	<p>deberá integrarse o complementar los demás planes, programas y políticas definidas en la presente Ley.</p>	<p>contenida en las Leyes 142 y 143 de 1994, además de las competencias genéricas de toda Comisión de Regulación, le compete a la CREG la regulación económica de los servicios públicos domiciliarios de energía eléctrica y gas combustible y, particularmente, le corresponde fijar las tarifas específicas de distribución de dichos servicios: precisando que el abastecimiento del gas combustible en el país no es de competencia de esta Comisión.</p> <p><i>"Es importante señalar que la CREG no participa dentro de las directrices de política energética, en su lugar, es una de las entidades que, a través de la regulación, permite instrumentalizar la política sectorial, es decir las directrices emitidas por el Ministerio de Minas y Energía."</i></p>	<p></p>	<p></p>	<p></p>
<p>Nacional dictará normas que garanticen el abastecimiento y la confiabilidad en el suministro de gas combustible en el mercado. Para efectos de incrementar la oferta, establecerá mecanismos que viabilicen las importaciones y promuevan la producción nacional, a través de la promoción de proyectos que optimicen el aprovechamiento del gas combustible en toda la cadena productiva, procesos de transporte y usos internos, siguiendo criterios de eficiencia energética y responsabilidad ambiental. Para ello tendrá en cuenta la implementación de nuevas tecnologías e infraestructura que se encuentren disponibles.</p> <p>ARTÍCULO 4. DESARROLLO DEL GAS NATURAL LICUADO Y EL GAS LICUADO DE PETRÓLEO. Dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional con el liderazgo del Ministerio de Minas y Energía y la Comisión de Regulación de Energía y Gas - CREG, adoptará una política pública que establezca las condiciones para promover la masificación del uso del Gas Natural Licuado y el Gas Licuado de Petróleo. Ésta deberá incluir tanto los temas técnicos y tecnológicos, como los temas tarifarios, de infraestructura, de abastecimiento y de mercado, y</p>	<p>Nacional dictará normas que garanticen el abastecimiento y la confiabilidad en el suministro de gas combustible en el mercado. Para efectos de incrementar la oferta, establecerá mecanismos que viabilicen las importaciones y promuevan la producción nacional, a través de la promoción de proyectos que optimicen el aprovechamiento del gas combustible en toda la cadena productiva, procesos de transporte y usos internos, siguiendo criterios de eficiencia energética y responsabilidad ambiental. Para ello tendrá en cuenta la implementación de nuevas tecnologías e infraestructura que se encuentren disponibles.</p> <p>ARTÍCULO 4. DESARROLLO DEL GAS NATURAL LICUADO Y EL GAS LICUADO DE PETRÓLEO. Dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional con el liderazgo del Ministerio de Minas y Energía y la Comisión de Regulación de Energía y Gas - CREG, adoptará una política pública que establezca las condiciones para promover la masificación del uso del Gas Natural Licuado y el Gas Licuado de Petróleo. Ésta deberá incluir tanto los temas técnicos y tecnológicos la reglamentación técnica, como los temas tarifarios, de infraestructura, de abastecimiento y de mercado, y</p>	<p>obligaciones que se establezcan en las diferentes actividades de la cadena del gas combustible. El abastecimiento de la oferta nacional depende básicamente de la producción e importación, encontrándose las demás actividades supeditadas a estos dos grandes eslabones de la cadena.</p> <p>Esta eliminación se efectúa con base en los conceptos allegados al ponente por parte de la Comisión de Regulación de Energía y Gas - CREG, el Ministerio de Minas y Energía y la Asociación Nacional de Empresas de Servicios Públicos y Comunicaciones de Colombia - ANDESCO, quienes establecen, respectivamente:</p> <p><i>"Conforme expresa la disposición legal"</i></p>	<p></p>	<p></p>	<p></p>
<p>ARTÍCULO 5. INNOVACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVOS USOS DEL GAS LICUADO DE PETRÓLEO. Para la promoción del emprendimiento, investigación y desarrollo de nuevas tecnologías e innovación del uso del gas licuado de petróleo, el Ministerio de Minas y Energía, podrá incentivar la promoción del uso de nuevas tecnologías, mediante la cofinanciación de ejecución de proyectos, con cargo a su presupuesto.</p> <p>PARÁGRAFO. La regulación técnica para la implementación, estandarización, seguimiento, metodologías y protocolos de nuevas tecnologías para la intervención en el uso de gas licuado, se definirá por el Ministerio de Minas y Energía.</p>	<p>ARTÍCULO 5. INNOVACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVOS USOS DEL GAS LICUADO DE PETRÓLEO COMBUSTIBLE. Para la promoción del emprendimiento, investigación y desarrollo de nuevas tecnologías e innovación del en el uso del gas licuado de petróleo combustible, el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación y el Ministerio de Minas y Energía, podrán incentivar la promoción del uso de nuevas tecnologías, mediante la cofinanciación de ejecución de proyectos, con cargo a su presupuesto.</p> <p>PARÁGRAFO. La regulación técnica para la implementación, estandarización, seguimiento, metodologías y protocolos de nuevas tecnologías para la intervención en el uso de gas licuado combustible, se definirá por el Ministerio de Minas y Energía.</p>	<p>Se efectúa el ajuste en cuestión en base al concepto allegado por la Asociación Nacional de Empresas de Servicios Públicos y Comunicaciones de Colombia - ANDESCO, el cual establece:</p> <p><i>"El proyecto de Ley propende por todos los aspectos planteados de incentivos y reglas generales para el gas combustible. En este sentido, los temas de innovación y acceso a los fondos que se creen para su fomento deben contemplar cualquier tipo de gas combustible que cumpla las normas técnicas. Adicionalmente, la cofinanciación de proyectos debe enfocarse en resolver el problema de cobertura y acceso al gas combustible, teniendo en cuenta las realidades actuales del país en materia de prestación del servicio de gas natural por redes de tubería, es decir que, los</i></p>	<p></p>	<p></p>	<p></p>

		<p><i>esfuerzos con recursos del Estado deben priorizarse en resolver el problema de prestación del servicio principalmente para las poblaciones en donde llegar con gas por redes no es económicamente viable."</i></p>	<p>subsidio al GLP distribuido en cilindros a otros departamentos del país.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Tanto la designación de los recursos destinados para los subsidios referidos en el presente artículo, como las condiciones o requisitos para que la población pueda acceder a los mismos, se regirán por el principio de progresividad.</p>	<p>meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, elaborará un estudio o plan sobre la ampliación de la cobertura del subsidio al GLP distribuido en cilindros a otros departamentos del país, teniendo en cuenta el Plan Indicativo de Expansión y Cobertura de Gas Combustible.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Tanto la designación de los recursos destinados para los subsidios referidos en el presente artículo, como las condiciones o requisitos para que la población pueda acceder a los mismos, se regirán por el principio de progresividad.</p>	<p>políticas que atañen el sector, luego, se delega a esta unidad la elaboración del estudio referenciado en el parágrafo primero.</p>
<p>ARTÍCULO 6. SUBSIDIOS AL CONSUMO DE GLP DISTRIBUIDO POR CILINDROS. Los usuarios de comunidades indígenas y de los estratos socioeconómicos 1 y 2 de los departamentos atendidos actualmente en la Ley de presupuesto, tendrán subsidios al consumo del servicio público domiciliario de GLP distribuido por cilindros, según los lineamientos establecidos por la Ley 142 de 1994, la Ley 1955 de 2019 y los procedimientos determinados por los Ministerios de Minas y Energía y Hacienda y Crédito Público. El monto máximo a subsidiar para el estrato 1 será el 50% y para el estrato 2 el 40% del consumo de subsistencia definido por la UPME.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Minas y Energía, dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, elaborará un estudio o plan sobre la ampliación de la cobertura del</p>	<p>ARTÍCULO 6. SUBSIDIOS AL CONSUMO DE GLP DISTRIBUIDO POR CILINDROS. Los usuarios de comunidades indígenas y de los estratos socioeconómicos 1 y 2 de los departamentos atendidos actualmente en la Ley de presupuesto, tendrán subsidios al consumo del servicio público domiciliario de GLP distribuido por cilindros, según los lineamientos establecidos por la Ley 142 de 1994, la Ley 1955 de 2019 o la que la modifique o sustituya y los procedimientos determinados por los Ministerios de Minas y Energía y Hacienda y Crédito Público. El monto máximo a subsidiar para el estrato 1 será el 50% y para el estrato 2 el 40% del consumo de subsistencia definido por la Unidad de Planeación Minero-Energética - UPME.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Minas y Energía La Unidad de Planeación Minero-Energética - UPME, dentro de los doce (12)</p>	<p>Las modificaciones aquí propuestas se adelantan con el fin de mantener la vigencia del artículo en el tiempo y asignar las funciones a las entidades responsables para no generar traumatismos en la organización, ni sobre la estructura y funciones asignadas a cada una de las entidades.</p> <p>La Unidad de Planeación Minero Energética - UPME, tiene por función principal realizar el planeamiento energético integral, además asesorar y servir de soporte al Ministerio de Minas y Energía en la promulgación de</p>	<p>ARTÍCULO 7. PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE LEÑA, CARBÓN Y RESIDUOS POR GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno Nacional establecerá el Programa de Sustitución de Leña, Carbón y Residuos por Gas Combustible, acorde con los lineamientos incluidos en la Ley 1955 de 2019, con el fin de asegurar el acceso al servicio de gas combustible a aquellas familias que continúan cocinando con leña, carbón y residuos.</p> <p>Dicho programa será implementado por el Ministerio de Minas y Energía con apoyo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible</p>	<p>ARTÍCULO 7. PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE LEÑA, CARBÓN Y RESIDUOS POR GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno Nacional establecerá el Programa de Sustitución de Leña, Carbón y Residuos por Gas Combustible para la cocción de alimentos en hogares, acorde con los lineamientos incluidos en la Ley 1955 de 2019, con el fin de asegurar el acceso al servicio de gas combustible a aquellas familias que continúan cocinando con leña, carbón y residuos.</p> <p>Dicho programa será implementado por el Ministerio de Minas y Energía en apoyo del Ministerio de</p>	<p>Se adelanta el ajuste de forma en aras de darle claridad al alcance del Programa de Sustitución de Leña, Carbón y Residuos por Gas Combustible y precisar adecuadamente el Fondo con el cual se financiará el programa en cuestión, teniendo en cuenta las competencias de las carteras y entidades adscritas y vinculadas.</p> <p>La eliminación del Parágrafo 2 se da</p>
<p>dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, donde el Ministerio utilizará los recursos del Fondo Especial Cuota de Fomento para Gas Natural, para ejecutar los proyectos de gas natural dirigidos al desarrollo de infraestructura y conexión de usuarios. Así mismo, el Ministerio utilizará los recursos otorgados en el Presupuesto General de la Nación a infraestructura de GLP por red, para ejecutar los proyectos en cilindros y redes de GLP que hagan parte del presente programa. Por otro lado, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible financiará el suministro de las estufas y demás componentes, necesarios para su funcionamiento y sostenibilidad.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Salud y Protección Social, trabajarán mancomunadamente en el seguimiento y control del Presente Programa, para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de la población, la equidad energética y la disminución de los impactos negativos en la salud y el ambiente.</p>	<p>dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, donde el Ministerio utilizará los recursos del Fondo Especial Cuota de Fomento para Gas Natural, para ejecutar los proyectos de gas natural dirigidos al desarrollo de infraestructura y conexión de usuarios.</p> <p>De conformidad con lo previsto en las bases de la Ley 1955 de 2019, dicho programa podrá ser financiado a través de recursos otorgados en el Presupuesto General de la Nación al Fondo de Energías No Convencionales y Gestión Eficiente de la Energía - FENOGÉ, así como con los demás recursos señalados en el artículo 10 de la Ley 1715 de 2014.</p> <p>Así mismo, el Ministerio de Minas y Energía utilizará los recursos otorgados en el Presupuesto General de la Nación a infraestructura de GLP por red, para ejecutar los proyectos en cilindros y redes de GLP que hagan parte del presente programa.</p> <p>Por otro lado, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible financiará el suministro de las estufas y demás componentes, necesarios para su funcionamiento y sostenibilidad.</p>	<p>teniendo en cuenta que responsabilidad de las redes internas se encuentra prevista en la Resolución CREG 059 de 2012 y en la Resolución MME 90902 de 2013. Así las cosas, se busca evitar interpretaciones que lleven a regular nuevamente este tema, con el desgaste administrativo y operativo que esto implica y adicionalmente, para no generar inseguridad jurídica respecto del marco normativo que actualmente se encuentra vigente.</p>	<p>PARÁGRAFO 2. El Ministerio de Minas y Energía definirá al responsable que asegurará el mantenimiento y la revisión periódica de las redes internas, garantizando la prestación eficiente y segura del servicio.</p> <p>ARTÍCULO 9. DECLARATORIA DE INTERÉS NACIONAL Y ESTRATÉGICO. Se declara de interés nacional y estratégico para el desarrollo económico, social y ambiental del país, la masificación del uso del gas natural, el Gas Licuado de Petróleo Vehicular - GLPV y Gas Licuado de Petróleo Náutico - GLPN como combustibles automotores, atendiendo a sus múltiples beneficios ambientales, en salud, en competitividad, económicos y sociales.</p>	<p>PARÁGRAFO 4. El Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Salud y Protección Social, trabajarán mancomunadamente en el seguimiento y control del presente programa, para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de la población, la equidad energética y la disminución de los impactos negativos en la salud y el ambiente.</p> <p>PARÁGRAFO 2. El Ministerio de Minas y Energía definirá al responsable que asegurará el mantenimiento y la revisión periódica de las redes internas, garantizando la prestación eficiente y segura del servicio.</p> <p>ARTÍCULO 9. DECLARATORIA DE INTERÉS NACIONAL Y ESTRATÉGICO. Se declara de interés nacional y estratégico para el desarrollo económico, social y ambiental del país, la masificación del uso del gas natural, Gas Licuado de Petróleo Vehicular - GLPV AutoGLP y Gas Licuado de Petróleo Náutico - GLPN NautiGLP, como combustibles vehicular terrestre, marítimo y fluvial automotores, atendiendo a sus múltiples beneficios ambientales, en salud, en competitividad, económicos y sociales.</p>	<p>Cambio de términos teniendo en cuenta los ajustes efectuados en el artículo 2.</p>

<p>ARTÍCULO 10. ESTÍMULO A LA CONVERSIÓN DE VEHÍCULOS A GAS COMBUSTIBLE. Los kits de conversión, equipos, surtidores, tanques, dispensadores, compresores, bombas, maquinaria, repuestos y autopartes para gas natural, Gas Licuado de Petróleo Vehicular - GLPV y Gas Licuado de Petróleo Náutico - GLPN, nacionales e importados, así como la adquisición de servicios dentro o fuera del territorio nacional que se destinen a inversiones y pre inversiones para el uso de estos combustibles estarán exentos de IVA, de conformidad con el listado que establezca el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.</p>	<p>ARTÍCULO 10. ESTÍMULO A LA CONVERSIÓN DE VEHÍCULOS A GAS COMBUSTIBLE. Los kits de conversión, equipos, surtidores, tanques, dispensadores, compresores, bombas, maquinaria, repuestos y autopartes para gas natural, Gas Licuado de Petróleo Vehicular - GLPV AutoGLP y Gas Licuado de Petróleo Náutico - GLPN NautiGLP nacionales e importados, así como la adquisición de servicios dentro o fuera del territorio nacional que se destinen a inversiones y pre inversiones para el uso de estos combustibles estarán exentos de IVA, de conformidad con el listado que establezca el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.</p>	<p>Cambio de términos teniendo en cuenta los ajustes efectuados en el artículo 2.</p>	<p>vigencia de la presente Ley, deberá reglamentar las características técnicas del sistema o etiqueta de identificación a que se refiere el presente artículo.</p>	<p>a estos los vehículos que operen con gas combustible, con el objeto de para garantizar su acceso a los incentivos definidos en la presente Ley y en otras normas de carácter nacional y local.</p> <p>PARÁGRAFO. El Gobierno Nacional, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, deberá reglamentar las características técnicas del sistema o etiqueta de identificación a que se refiere el presente artículo.</p>	
<p>ARTÍCULO 12. IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS. Los fabricantes, importadores, ensambladores y comercializadores de vehículos dedicados a gas combustible deberán instalar un sistema o etiqueta de identificación visual que permita a las autoridades nacionales, territoriales y municipales identificar con facilidad a estos vehículos, con el objeto de garantizar su acceso a los incentivos definidos en la presente Ley.</p> <p>PARÁGRAFO. El Gobierno Nacional, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en</p>	<p>ARTÍCULO 12. IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS. Los fabricantes, importadores, ensambladores y comercializadores de vehículos dedicados a gas combustible deberán instalar un sistema o etiqueta de identificación visual. Los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y Transporte, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, reglamentarán un mecanismo visual de identificación vehicular, que permita a las autoridades nacionales, territoriales y municipales identificar con facilidad</p>	<p>El ajuste se plantea en aras de que el Proyecto de Ley esté articulado con la demás normatividad en relación a esta materia.</p>	<p>ARTÍCULO 13. FORTALECIMIENTO DEL SICOM. Dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, el Ministerio de Minas y Energía, en desarrollo de los lineamientos de la Ley 1955 de 2019, fortalecerá el Sistema de Información de Combustibles (SICOM) para Gas Licuado de Petróleo Vehicular - GLPV y Gas Licuado de Petróleo Náutico - GLPN, mediante la implementación de un sistema de control de carga que permita: I), hacer seguimiento a los agentes de abastecimiento y distribución de estos combustibles, II), controlar el cumplimiento normativo de los vehículos convertidos, los talleres de conversión, y las Estaciones de Servicio y III), facilitar que entidades</p>	<p>ARTÍCULO 13. FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN DE COMBUSTIBLES - SICOM. Dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, el Ministerio de Minas y Energía, en desarrollo de los lineamientos de la Ley 1955 de 2019, fortalecerá el Sistema de Información de Combustibles (SICOM), o el sistema que haga sus veces, para Gas Licuado de Petróleo Vehicular - GLPV AutoGLP y Gas Licuado de Petróleo Náutico - GLPN NautiGLP, mediante la implementación de un sistema de control de carga que permita: I), hacer seguimiento a los agentes de abastecimiento y distribución de estos combustibles, II), controlar, en el marco de las</p>	<p>Cambio de términos teniendo en cuenta los ajustes efectuados en el artículo 2 y otros ajustes de forma para dar mayor claridad sobre el alcance del artículo.</p>
<p>privadas puedan financiar conversiones entre otros productos y establecer un sistema de recaudo seguro para los agentes que financien dentro del sistema.</p>	<p>competencias del Ministerio de Minas y Energía, el cumplimiento normativo de los vehículos convertidos, los talleres de conversión, y las Estaciones de Servicio y III), facilitar que entidades privadas puedan financiar conversiones entre otros productos y establecer un sistema de recaudo seguro para los agentes que financien dentro del sistema. Lo anterior, condicionado a la disponibilidad presupuestal existente en los proyectos de inversión específicos para tal fin.</p>		<p>automotor que lidera el Ministerio de Transporte, tasas compensadas o subsidiadas, subsidios cruzados, entre otros.</p>	<p>parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando requiera reemplazarse al finalizar su vida útil.</p> <p>PARÁGRAFO. El Gobierno Nacional deberá definir programas diferenciados tanto para el transporte de carga urbana como interurbana. Estos deberán incluir incentivos especiales en los programas de renovación del parque automotor que lidera el Ministerio de Transporte, tasas compensadas o subsidiadas, subsidios cruzados, entre otros.</p>	
<p>ARTÍCULO 16. TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA. El Gobierno Nacional, a través de los ministerios de Minas y Energía, de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Transporte y de Hacienda y Crédito Público, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, deberán adoptar vía decreto, programas para promover la masificación del uso de vehículos dedicados a gas combustible en automotores de transporte terrestre de carga.</p> <p>PARÁGRAFO. El Gobierno Nacional deberá definir programas diferenciados tanto para el transporte de carga urbana como interurbana. Estos deberán incluir incentivos especiales en los programas de renovación del parque</p>	<p>ARTÍCULO 16. TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA. El Gobierno Nacional, a través de los ministerios de Minas y Energía, de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Transporte y de Hacienda y Crédito Público, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, deberán adoptar vía decreto, programas para promover la masificación del uso de vehículos dedicados a gas combustible en automotores de transporte terrestre de carga, tendientes a garantizar que, por lo menos, el treinta por ciento (30%) de los vehículos utilizados, operen con motores dedicados a gas combustible, cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora, cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o</p>	<p>El ajuste se plantea en aras de establecer coordinación con lo dispuesto en el artículo 14 del presente Proyecto de Ley.</p>	<p>ARTÍCULO 17. TRANSPORTE ESCOLAR. A partir de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional deberá implementar políticas públicas, programas y acciones tendientes a garantizar que por lo menos el treinta por ciento (30%) de los vehículos nuevos que se matriculen para la prestación del servicio de transporte escolar, operen con motores dedicados a gas combustible.</p>	<p>ARTÍCULO 17. TRANSPORTE ESCOLAR DE SERVICIO ESPECIAL. A partir de Dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte deberá implementar políticas públicas, programas y acciones tendientes a garantizar que por lo menos el treinta por ciento (30%) de los vehículos nuevos que se matriculen para la prestación del servicio de transporte escolar de servicio especial, operen con motores dedicados a gas combustible.</p>	<p>Se efectúa un ajuste frente a la terminología utilizada y se designa a un responsable dentro del Gobierno Nacional para llevar a cabo la tarea de implementación de políticas, programas y acciones que velen por el cumplimiento de esta meta.</p>
			<p>ARTÍCULO 19. EXENCIÓN DE CERTIFICADO DE EMISIONES CONTAMINANTES Y DESCUENTO</p>	<p>ARTÍCULO 19. EXENCIÓN DE CERTIFICADO DE EMISIONES CONTAMINANTES Y DESCUENTO</p>	<p>Se ajusta el artículo por solicitud de los Representantes Nicolás</p>

<p>SOBRE LA REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA. Los vehículos dedicados a gas combustible quedarán exentos por un término de diez (10) años a partir de la fecha de matrícula del automotor, de obtener el certificado de emisiones contaminantes de que habla el artículo 12 de la Ley 1383 de 2010.</p> <p>Las compañías aseguradoras del sector financiero y cooperativo establecerán un descuento del diez por ciento (10%) en las primas de los seguros SOAT (Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito) de los vehículos dedicados a gas combustible. El beneficio de estas primas será registrado ante la Superintendencia Financiera de Colombia para su comprobación. Así mismo, para este tipo de vehículos establecerá un descuento mínimo del treinta por ciento (30%) en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica consagrada en los artículos 10 y 11 de la Ley 1383 de 2010.</p> <p>PARÁGRAFO. Dentro de los seis meses (6) siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional, reglamentará el presente artículo.</p>	<p>SOBRE LA REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA. Los vehículos nuevos dedicados a gas combustible quedarán exentos por un término de diez (10) años a partir de la fecha de matrícula del automotor, de obtener el certificado de emisiones contaminantes de que habla el artículo 12 de la Ley 1383 de 2010.</p> <p>PARÁGRAFO 1: Las compañías aseguradoras del sector financiero y cooperativo establecerán un descuento del diez por ciento (10%) en las primas de los seguros SOAT (Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito) y seguros de responsabilidad contractual y extracontractual de los vehículos dedicados a gas combustible. El beneficio de estas primas será registrado ante la Superintendencia Financiera de Colombia para su comprobación. Así mismo, para este tipo de vehículos se establecerá un descuento mínimo del treinta por ciento (30%) en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica consagrada en los artículos 10 y 11 de la Ley 1383 de 2010.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Dentro de los seis meses (6) siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional, reglamentará el presente artículo.</p>	<p>Albeiro Echeverry y Félix Alejandro Chica.</p>
<p>nacional para generar conciencia sobre las ventajas de utilizar el gas combustible.</p> <p>ARTÍCULO 23. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS. Las actividades reglamentadas por esta Ley están sujetas a todas las Leyes, decretos y actos administrativos relativos con la protección de los recursos naturales, del medio ambiente, de las minorías étnicas y culturales, de salubridad y de seguridad industrial, así como los convenios de la OIT 174 y 181 y de todos aquellos que la modifiquen.</p> <p>ARTÍCULO 24. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>confiabilidad y cobertura del sector de gas combustible en el país, se encargarán de adelantar jornadas de socialización en todos los municipios que no cuenten con este servicio y que puedan llegar a ser beneficiados a nivel nacional para generar conciencia sobre las ventajas de utilizar el gas combustible.</p> <p>ARTÍCULO 22 22. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS. Las actividades reglamentadas por esta Ley están sujetas a todas las Leyes, decretos y actos administrativos relativos con a la protección de los recursos naturales, del medio ambiente, de las minorías étnicas y culturales, de salubridad y de seguridad industrial, así como los convenios de la OIT 174 y 181 y de todos aquellos que lo los modifiquen o sustituyan.</p>	<p>Se adelantan ajustes de forma y numeración.</p> <p>Se adelantan ajustes de numeración.</p>
<p>ARTÍCULO 20. CAUSACIÓN DEL IMPUESTO AL CARBONO. Los proyectos o programas que promuevan la producción nacional de gas combustible y demuestren reducciones en las emisiones de CO2, serán sujeto de la no causación del impuesto nacional al carbono, según lo establecido en el artículo 1.5.5.3 del Decreto 926 de 2017.</p> <p>ARTÍCULO 21. INICIATIVA DE PREVENCIÓN EN SALUD. El Ministerio de Salud y Protección Social, teniendo en cuenta los beneficios en salud asociados a la reducción de las emisiones contaminantes por la masificación de vehículos a gas combustible, apoyará, promoverá y patrocinará todas las iniciativas definidas en la presente Ley, y dispondrá de recursos técnicos y financieros para apoyar la masificación de las tecnologías de vehículos a gas combustible como una política de prevención en salud pública.</p> <p>ARTÍCULO 22. SOCIALIZACIÓN. Los Ministerios de Minas y Energía, Ambiente y Desarrollo Sostenible, Salud y Protección Social y las demás entidades gubernamentales relacionadas con la ampliación del abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del sector de gas combustible en el país, se encargarán de adelantar jornadas de socialización en todos los municipios beneficiados a nivel</p>	<p>ARTÍCULO 20. CAUSACIÓN DEL IMPUESTO AL CARBONO. Los proyectos o programas que promuevan la producción nacional de gas combustible y demuestren reducciones en las emisiones de CO2 serán sujeto de la no causación del impuesto nacional al carbono, según lo establecido en el artículo 1.5.5.3 del Decreto 926 de 2017.</p> <p>ARTÍCULO 21. INICIATIVA DE PREVENCIÓN EN SALUD. El Ministerio de Salud y Protección Social, teniendo en cuenta los beneficios en salud asociados a la reducción de las emisiones contaminantes por la masificación de vehículos a gas combustible, apoyará, promoverá y patrocinará todas las iniciativas definidas en la presente Ley, y dispondrá de recursos técnicos y financieros para apoyar la masificación de las tecnologías de vehículos a gas combustible como una política de prevención en salud pública.</p> <p>ARTÍCULO 22 21. SOCIALIZACIÓN. <u>Previa existencia de la disponibilidad presupuestal en el ámbito de sus competencias, y de manera individual o coordinada,</u> los Ministerios de Minas y Energía, Ambiente y Desarrollo Sostenible, Salud y Protección Social y las demás entidades gubernamentales relacionadas con la ampliación del abastecimiento, continuidad,</p>	<p>Teniendo en cuenta que este impuesto se causa cuando se realiza la venta en el mercado mayorista y no en la producción de gas combustible, se considera la eliminación de este artículo.</p> <p>Ajuste de la numeración del artículo.</p> <p>Se ajusta la numeración del artículo y se adelantan ajustes de forma para dar mayor claridad sobre el alcance del artículo.</p>
<p style="text-align: center;">7. PROPOSICIÓN</p> <p>En virtud de las consideraciones anteriormente expuestas y de acuerdo con lo establecido en el artículo 154 de la Ley 5 de 1992, me permito rendir ponencia positiva con la acumulación propuesta y solicito a la plenaria de la Honorable Cámara de Representantes, dar segundo debate al al Proyecto de Ley No. 044 de 2019 Cámara, acumulado con el Proyecto de Ley No. 213 de 2019 cámara, "Por medio de la cual se promueve el abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del gas combustible en el país".</p> <p>Cordialmente,</p> <div style="text-align: right;">  EDWIN GILBERTO BALLESTEROS ARCHILA Representante a la Cámara por Santander Partido Centro Democrático </div>		

<p style="text-align: center;">8. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE</p> <p style="text-align: center;">PROYECTO DE LEY NO. 044 DE 2019 CÁMARA ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NO. 213 DE 2019 CÁMARA, "POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL ABASTECIMIENTO, CONTINUIDAD, CONFIABILIDAD Y COBERTURA DEL GAS COMBUSTIBLE EN EL PAÍS"</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO 1. OBJETO. Incentivar el abastecimiento de gas combustible en el país y ampliar su utilización, con el fin de generar impactos positivos en el medio ambiente, la calidad de vida, la salud de la población y el acceso al servicio público, según lo establecido en la Ley 1955 de 2019.</p> <p>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES. Para efectos de la presente Ley, entiéndase por:</p> <p>Gas combustible: Aquellos compuestos orgánicos formados principalmente por carbono e hidrógeno que conforman al Gas Natural – GN y al Gas Licuado del Petróleo – GLP.</p> <p>Gas Natural – GN: Es una mezcla de gases cuyo principal componente es el metano, seguido de otros gases como el etano, el dióxido de carbono y el vapor de agua, en pequeñas cantidades.</p> <p>Gas Natural Licuado – GNL: Es una mezcla de hidrocarburos, principalmente metano, cuya temperatura se reduce a través de un proceso de criogenia y se almacena térmicamente.</p> <p>Gas Licuado de Petróleo – GLP: Es una mezcla de hidrocarburos livianos constituidos principalmente por propano y butano, extraídos del procesamiento del gas natural y refinamiento del petróleo, gaseosos en condiciones atmosféricas, que se licúan fácilmente por enfriamiento o compresión.</p> <p>Gas Natural Comprimido Vehicular – GNCV: Es una mezcla de hidrocarburos, principalmente metano, conocido como Gas Natural, cuya presión se aumenta a través de un proceso de compresión y se almacena en recipientes cilíndricos de alta resistencia, para ser utilizado como combustible en vehículos automotores.</p> <p>AutoGLP: Gas Licuado de Petróleo – GLP utilizado específicamente como carburante o combustible en vehículos automotores de circulación terrestre, de conformidad con la definición que establezca el Ministerio de Minas y Energía.</p>	<p>NautiGLP: Gas Licuado de Petróleo - GLP utilizado específicamente como carburante o combustible en embarcaciones marítimas o fluviales a motor, de conformidad con la definición que establezca el Ministerio de Minas y Energía.</p> <p>Publicidad Exterior Visual – PEV: Medio masivo de comunicación destinado a informar o llamar la atención del público a través de elementos visuales como leyendas, inscripciones, dibujos, fotografías, signos o similares, visibles desde las vías de uso o dominio público, bien sean peatonales o vehiculares, terrestres, fluviales, marítimas o aéreas.</p> <p>Vehículos Convertidos: Aquellos vehículos de combustibles líquidos que son convertidos para funcionar a base de gas combustible.</p> <p>Vehículos Dedicados: Aquellos vehículos cuyo motor ha sido diseñado y fabricado para operar exclusivamente con gas combustible.</p> <p>ARTÍCULO 3. ABASTECIMIENTO Y OFERTA NACIONAL DE GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno Nacional dictará normas que garanticen el abastecimiento y la confiabilidad en el suministro de gas combustible en el mercado. Para efectos de incrementar la oferta, establecerá mecanismos que viabilicen las importaciones y promuevan la producción nacional, siguiendo criterios de eficiencia energética y responsabilidad ambiental. Para ello tendrá en cuenta la implementación de nuevas tecnologías e infraestructura que se encuentren disponibles.</p> <p>ARTÍCULO 4. DESARROLLO DEL GAS NATURAL LICUADO Y EL GAS LICUADO DE PETRÓLEO. Dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional, adoptará una política pública que establezca las condiciones para promover la masificación del uso del Gas Natural Licuado y el Gas Licuado de Petróleo. Ésta deberá incluir la reglamentación técnica, como los temas tarifarios, de infraestructura, de abastecimiento y de mercado, y deberá integrarse o complementar los demás planes, programas y políticas definidas en la presente Ley.</p> <p>ARTÍCULO 5. INNOVACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVOS USOS DEL GAS COMBUSTIBLE. Para la promoción del emprendimiento, investigación y desarrollo de nuevas tecnologías e innovación en el uso del gas combustible, el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación y el Ministerio de Minas y Energía, podrán incentivar la promoción del uso de nuevas tecnologías, mediante la cofinanciación de ejecución de proyectos, con cargo a su presupuesto.</p> <p>PARÁGRAFO. La regulación técnica para la implementación, estandarización, seguimiento, metodologías y protocolos de nuevas tecnologías para la intervención en el uso de gas combustible, se definirá por el Ministerio de Minas y Energía.</p>
<p>ARTÍCULO 6. SUBSIDIOS AL CONSUMO DE GLP DISTRIBUIDO POR CILINDROS. Los usuarios de comunidades indígenas y de los estratos socioeconómicos 1 y 2 de los departamentos atendidos en la Ley de presupuesto, tendrán subsidios al consumo del servicio público domiciliario de GLP distribuido por cilindros, según los lineamientos establecidos por la Ley 142 de 1994, la Ley 1955 de 2019 o la que la modifique o sustituya y los procedimientos determinados por los Ministerios de Minas y Energía y Hacienda y Crédito Público. El monto máximo a subsidiar para el estrato 1 será el 50% y para el estrato 2 el 40% del consumo de subsistencia definido por la Unidad de Planeación Minero-Energética - UPME.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La Unidad de Planeación Minero-Energética - UPME, dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, elaborará un estudio o plan sobre la ampliación de la cobertura del subsidio al GLP distribuido en cilindros a otros departamentos del país, teniendo en cuenta el Plan Indicativo de Expansión y Cobertura de Gas Combustible.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Tanto la designación de los recursos destinados para los subsidios referidos en el presente artículo, como las condiciones o requisitos para que la población pueda acceder a los mismos, se regirán por el principio de progresividad.</p> <p>ARTÍCULO 7. PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE LEÑA, CARBÓN Y RESIDUOS POR GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno Nacional establecerá el Programa de Sustitución de Leña, Carbón y Residuos por Gas Combustible para la cocción de alimentos en hogares, acorde con los lineamientos incluidos en la Ley 1955 de 2019, con el fin de asegurar el acceso al servicio de gas combustible a aquellas familias que continúan cocinando con leña, carbón y residuos.</p> <p>De conformidad con lo previsto en las bases de la Ley 1955 de 2019, dicho programa podrá ser financiado a través de recursos otorgados en el Presupuesto General de la Nación al Fondo de Energías No Convencionales y Gestión Eficiente de la Energía - FENOGÉ, así como con los demás recursos señalados en el artículo 10 de la Ley 1715 de 2014.</p> <p>Así mismo, el Ministerio de Minas y Energía utilizará los recursos otorgados en el Presupuesto General de la Nación a infraestructura de GLP por red, para ejecutar los proyectos en cilindros y redes de GLP que hagan parte del presente programa.</p> <p>PARÁGRAFO. El Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Salud y Protección Social, trabajarán mancomunadamente en el seguimiento y control del presente programa, para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de la población, la equidad energética y la disminución de los impactos negativos en la salud y el ambiente.</p>	<p>ARTÍCULO 8. GENERACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA CON GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno Nacional priorizará los proyectos de sustitución de diésel por gas combustible. El Instituto de Planificación y Promoción de Soluciones Energéticas para las Zonas No Interconectadas (IPSE) o quien haga sus veces, iniciará un plan de implementación de proyectos de sustitución de diésel por gas combustible con criterios de eficiencia económica, dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley y acorde con los lineamientos incluidos en el artículo 287, parágrafo 1º de la Ley 1955 de 2019.</p> <p>PARÁGRAFO. Para efectos de impulsar los Proyectos de Sustitución de Diésel por gas combustible, el Ministerio de Minas y Energía dictará las disposiciones necesarias en lo referente a la destinación desde los Fondos de Apoyo Financiero para la Energización de las Zonas no Interconectadas - FAZNI y Zonas Rurales Interconectadas – FAER y cupos de electro combustibles, para la generación de energía eléctrica.</p> <p>ARTÍCULO 9. DECLARATORIA DE INTERÉS NACIONAL Y ESTRATÉGICO. Se declara de interés nacional y estratégico para el desarrollo económico, social y ambiental del país, la masificación del uso del gas natural, AutoGLP y NautiGLP, como combustible vehicular terrestre, marítimo y fluvial, atendiendo sus múltiples beneficios ambientales, en salud, en competitividad, económicos y sociales.</p> <p>ARTÍCULO 10. ESTÍMULO A LA CONVERSIÓN DE VEHÍCULOS A GAS COMBUSTIBLE. Los kits de conversión, equipos, surtidores, tanques, dispensadores, compresores, bombas, maquinaria, repuestos y autopartes para gas natural, AutoGLP y NautiGLP nacionales e importados, así como la adquisición de servicios dentro o fuera del territorio nacional que se destinen a inversiones y pre inversiones para el uso de estos combustibles estarán exentos de IVA, de conformidad con el listado que establezca el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.</p> <p>ARTÍCULO 11. RESTRICCIÓN A LA CIRCULACIÓN VEHICULAR. Los vehículos dedicados a gas combustible estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de las modalidades que la autoridad de tránsito local disponga (pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental, entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad.</p> <p>ARTÍCULO 12. IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS. Los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y Transporte, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, reglamentarán un mecanismo visual de identificación vehicular, que permita a las autoridades nacionales, territoriales y municipales identificar con facilidad a los vehículos que operen con gas combustible, para garantizar su acceso a los incentivos definidos en la presente Ley y en otras normas de carácter nacional y local.</p>

ARTÍCULO 13. FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN DE COMBUSTIBLES - SICOM.

Dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, el Ministerio de Minas y Energía, en desarrollo de los lineamientos de la Ley 1955 de 2019, fortalecerá el Sistema de Información de Combustibles (SICOM), o el sistema que haga sus veces, para AutoGLP y NautiGLP, mediante la implementación de un sistema de control de carga que permita: I). hacer seguimiento a los agentes de abastecimiento y distribución de estos combustibles, II). controlar, en el marco de las competencias del Ministerio de Minas y Energía, el cumplimiento normativo de los vehículos convertidos, los talleres de conversión, y las Estaciones de Servicio y III). facilitar que entidades privadas puedan financiar conversiones entre otros productos y establecer un sistema de recaudo seguro para los agentes que financien dentro del sistema. Lo anterior, condicionado a la disponibilidad presupuestal existente en los proyectos de inversión específicos para tal fin.

ARTÍCULO 14. TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS. A partir de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley y por el término de los diez (10) años siguientes, las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Estratégico, Integrado o Masivo deberán implementar políticas públicas, programas y acciones tendientes a garantizar que por lo menos el treinta por ciento (30%) de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, operen con motores dedicados a gas combustible, cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas; cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando requiera reemplazarse al finalizar su vida útil.

PARÁGRAFO 1. Los pliegos de condiciones de los contratos que tengan por objeto la concesión para la operación de estos Sistemas de Transporte Estratégico, Integrado o Masivo, deberán contener la obligación para el oferente de cumplir con el porcentaje establecido en el presente artículo. Para aquel oferente que proponga un porcentaje superior a lo establecido en el presente artículo, se le otorgarán puntos adicionales en su calificación dentro del proceso licitatorio.

PARÁGRAFO 2. Los vehículos Dedicados a gas combustible, que se vinculen a los sistemas de transporte en virtud de la presente Ley, podrán acceder a los beneficios de portar todo tipo de Publicidad Exterior Visual – PEV, con el objeto de favorecer los modelos financieros para la adquisición de vehículos a gas combustible. Las autoridades territoriales y municipales expedirán el estatuto local de PEV para que los sistemas de transporte puedan instalarla en los respectivos vehículos.

PARÁGRAFO 3. La anterior disposición sólo aplicará para los segmentos de vehículos a gas combustible que para la fecha en que se compren o contraten, tengan una oferta comercial en Colombia.

ARTÍCULO 15. INICIATIVA PÚBLICA DE USO DE VEHÍCULOS A GAS COMBUSTIBLE. Dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional, los municipios de categoría 1 y especial y los prestadores del servicio público de transporte, deberán cumplir con una cuota mínima del treinta por ciento (30%) de vehículos convertidos o dedicados a gas combustible en los vehículos que anualmente sean comprados o contratados para su uso, teniendo en cuenta las necesidades de cada entidad.

PARÁGRAFO 1. La anterior disposición sólo aplicará para los segmentos de vehículos a gas combustible que para la fecha en que se compren o contraten, tengan una oferta comercial en Colombia.

PARÁGRAFO 2. Para garantizar el cumplimiento de la meta dispuesta en el presente artículo, los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Transporte y Hacienda y Crédito Público, deberán estructurar un programa con sus respectivas estrategias para el logro de la iniciativa pública establecida.

PARÁGRAFO 3. La Contraloría General de la República será la entidad encargada de hacer seguimiento y control al cumplimiento del presente artículo.

ARTÍCULO 16. TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA. El Gobierno Nacional, a través de los ministerios de Minas y Energía, de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Transporte y de Hacienda y Crédito Público, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, deberán adoptar vía decreto, programas para promover la masificación del uso de vehículos dedicados a gas combustible en automotores de transporte terrestre de carga, tendientes a garantizar que, por lo menos, el treinta por ciento (30%) de los vehículos utilizados, operen con motores dedicados a gas combustible, cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora, cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando requiera reemplazarse al finalizar su vida útil.

PARÁGRAFO. El Gobierno Nacional deberá definir programas diferenciados tanto para el transporte de carga urbana como interurbana. Estos deberán incluir incentivos especiales en los programas de renovación del parque automotor que lidera el Ministerio de Transporte, tasas compensadas o subsidiadas, subsidios cruzados, entre otros.

ARTÍCULO 17. TRANSPORTE DE SERVICIO ESPECIAL. Dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, deberá implementar políticas públicas, programas y acciones tendientes a garantizar que por lo menos el treinta por ciento (30%) de los vehículos nuevos que se matriculen para la prestación del servicio de transporte de servicio especial, operen con motores dedicados a gas combustible.

ARTÍCULO 18. IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES. Adiciónese el Parágrafo 6º, al artículo 145 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:

PARÁGRAFO 6. Para los vehículos dedicados a gas combustible, las tarifas aplicables no podrán superar en ningún caso, el uno por ciento (1%) del valor comercial del vehículo.

ARTÍCULO 19. EXENCIÓN DE CERTIFICADO DE EMISIONES CONTAMINANTES Y DESCUENTO SOBRE LA REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA. Los vehículos nuevos dedicados a gas combustible quedarán exentos por un término de diez (10) años a partir de la fecha de matrícula del automotor, de obtener el certificado de emisiones contaminantes de que habla el artículo 12 de la Ley 1383 de 2010.

PARÁGRAFO 1: Las compañías aseguradoras del sector financiero y cooperativo establecerán un descuento del diez por ciento (10%) en las primas de los seguros SOAT (Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito) y seguros de responsabilidad contractual y extracontractual de los vehículos dedicados a gas combustible. El beneficio de estas primas será registrado ante la Superintendencia Financiera de Colombia para su comprobación. Así mismo, para este tipo de vehículos se establecerá un descuento mínimo del treinta por ciento (30%) en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica consagrada en los artículos 10 y 11 de la Ley 1383 de 2010.

PARÁGRAFO 2. Dentro de los seis meses (6) siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional, reglamentará el presente artículo.

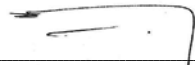
ARTÍCULO 20. INICIATIVA DE PREVENCIÓN EN SALUD. El Ministerio de Salud y Protección Social, teniendo en cuenta los beneficios en salud asociados a la reducción de las emisiones contaminantes por la masificación de vehículos a gas combustible, apoyará, promoverá y patrocinará todas las iniciativas definidas en la presente Ley, y dispondrá de recursos técnicos y financieros para apoyar la masificación de las tecnologías de vehículos a gas combustible como una política de prevención en salud pública.

ARTÍCULO 21. SOCIALIZACIÓN. Previa existencia de la disponibilidad presupuestal, en el ámbito de sus competencias, y de manera individual o coordinada, los Ministerios de Minas y Energía, Ambiente y Desarrollo Sostenible, Salud y Protección Social y las demás entidades gubernamentales relacionadas con la ampliación del abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del sector de gas combustible en el país, se encargarán de adelantar jornadas de socialización en todos los municipios que no cuenten con este servicio y que puedan llegar a ser beneficiados a nivel nacional para generar conciencia sobre las ventajas de utilizar el gas combustible.

ARTÍCULO 22. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS. Las actividades reglamentadas por esta Ley están sujetas a todas las Leyes, decretos y actos administrativos relativos a la protección de los recursos naturales, del medio ambiente, de las minorías étnicas y culturales, de salubridad y de seguridad industrial, así como los convenios de la OIT 174 y 181 y de todos aquellos que los modifiquen o sustituyan.

ARTÍCULO 23. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Del Honorable Congressista,


EDWIN GILBERTO BALLESTEROS ARCHILA
 Representante a la Cámara por Santander
 Partido Centro Democrático

TEXTO APROBADO, EN LA SESIÓN ORDINARIA DE LA COMISIÓN QUINTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES EL DÍA 3 DE DICIEMBRE DE 2019.

PROYECTO DE LEY NO. 044 DE 2019 CÁMARA ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NO. 213 DE 2019 CÁMARA “**POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL ABASTECIMIENTO, CONTINUIDAD, CONFIABILIDAD Y COBERTURA DEL GAS COMBUSTIBLE EN EL PAÍS**”

**EL CONGRESO DE COLOMBIA
DECRETA:**

ARTÍCULO 1. OBJETO. Incentivar el abastecimiento de gas combustible en el país y ampliar su utilización, con el fin de generar impactos positivos en el medio ambiente, la calidad de vida, la salud de la población y el acceso al servicio público, según lo establecido en la Ley 1955 de 2019.

ARTÍCULO 2. DEFINICIONES. Para efectos de la presente Ley, entiéndase por:

Gas combustible: Entendido como aquellos compuestos orgánicos formados principalmente por carbono e hidrógeno que conforman al Gas Natural – GN y al Gas Licuado del Petróleo – GLP.

Gas Natural – GN: Es una mezcla de gases cuyo principal componente es el metano, seguido de otros gases como el etano, el dióxido de carbono y el vapor de agua, en pequeñas cantidades.

Gas Natural Licuado – GNL: Es una mezcla de hidrocarburos, principalmente metano, cuya temperatura se reduce a través de un proceso de criogenia y se almacena térmicamente.

Gas Licuado de Petróleo – GLP: Es una mezcla de hidrocarburos livianos constituidos principalmente por propano y butano, extraídos del procesamiento del gas natural o del petróleo, gaseosos en condiciones atmosféricas, que se licúan fácilmente por enfriamiento o compresión.

Gas Natural Comprimido Vehicular – GNCV: Es una mezcla de hidrocarburos, principalmente metano, conocido como Gas Natural, cuya presión se aumenta a través de un proceso de compresión y se almacena en recipientes cilíndricos de alta resistencia, para ser utilizado como combustible en vehículos automotores.

Gas Licuado de Petróleo Vehicular – GLPV: Gas Licuado de Petróleo – GLP utilizado específicamente como carburante o combustible en vehículos automotores de circulación terrestre, de conformidad con la definición que establezca el Ministerio de Minas y Energía.

Gas Licuado de Petróleo Náutico – GLPN: Gas Licuado de Petróleo – GLP utilizado específicamente como carburante o combustible en embarcaciones marítimas o fluviales a motor, de conformidad con la definición que establezca el Ministerio de Minas y Energía.

Publicidad Exterior Visual – PEV: Se entiende por Publicidad Exterior Visual, el medio masivo de comunicación destinado a informar o llamar la atención del público a través de elementos visuales como leyendas, inscripciones, dibujos, fotografías, signos o similares, visibles desde las vías de uso o dominio público, bien sean peatonales o vehiculares, terrestres, fluviales, marítimas o aéreas.

ARTÍCULO 3. ABASTECIMIENTO Y OFERTA NACIONAL DE GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno Nacional dictará normas que garanticen el abastecimiento y la confiabilidad en el suministro de gas combustible en el mercado. Para efectos de incrementar la oferta, establecerá mecanismos que viabilicen las importaciones y promuevan la producción nacional, a través de la promoción de proyectos que optimicen el aprovechamiento del gas combustible en toda la cadena productiva, procesos de transporte y usos internos, siguiendo criterios de eficiencia energética y responsabilidad ambiental. Para ello tendrá en cuenta la implementación de nuevas tecnologías e infraestructura que se encuentren disponibles.

ARTÍCULO 4. DESARROLLO DEL GAS NATURAL LICUADO Y EL GAS LICUADO DE PETRÓLEO. Dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional con el liderazgo del Ministerio de Minas y Energía y la Comisión de Regulación de Energía y Gas – CREG, adoptará una política pública que establezca las condiciones para promover la masificación del uso del Gas Natural Licuado y el Gas

Licuado de Petróleo. Ésta deberá incluir tanto los temas técnicos y tecnológicos, como los temas tarifarios, de infraestructura, de abastecimiento y de mercado, y deberá integrarse o complementar los demás planes, programas y políticas definidas en la presente Ley.

ARTÍCULO 5. INNOVACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVOS USOS DEL GAS LICUADO DE PETRÓLEO. Para la promoción del emprendimiento, investigación y desarrollo de nuevas tecnologías e innovación del uso del gas licuado de petróleo, el ministerio de minas y energía, podrá incentivar la promoción del uso de nuevas tecnologías, mediante la cofinanciación de ejecución de proyectos, con cargo a su presupuesto.

PARÁGRAFO. La regulación técnica para la implementación, estandarización, seguimiento, metodologías y protocolos de nuevas tecnologías para la intervención en el uso de gas licuado, se definirá por el ministerio de minas y energía.

ARTÍCULO 6. SUBSIDIOS AL CONSUMO DE GLP DISTRIBUIDO POR CILINDROS. Los usuarios de comunidades indígenas y de los estratos socioeconómicos 1 y 2 de los departamentos atendidos actualmente en la Ley de presupuesto, tendrán subsidios al consumo del servicio público domiciliario de GLP distribuido por cilindros, según los lineamientos establecidos por la Ley 142 de 1994, la Ley 1955 de 2019 y los procedimientos determinados por los Ministerios de Minas y Energía y Hacienda y Crédito Público. El monto máximo a subsidiar para el estrato 1 será el 50% y para el estrato 2 el 40% del consumo de subsistencia definido por la UPME.

PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Minas y Energía, dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, elaborará un estudio o plan sobre la ampliación de la cobertura del subsidio al GLP distribuido en cilindros a otros departamentos del país.

PARÁGRAFO 2. Tanto la designación de los recursos destinados para los subsidios referidos en el presente artículo, como las condiciones o requisitos para que la población puedan acceder a los mismos, se registrarán por el principio de progresividad.

ARTÍCULO 7. PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE LEÑA, CARBÓN Y RESIDUOS POR GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno Nacional establecerá el Programa de Sustitución de Leña, Carbón y Residuos por Gas Combustible, acorde con los lineamientos incluidos en la Ley 1955 de 2019, con el fin de asegurar el acceso al servicio de gas combustible a aquellas familias que continúan cocinando con leña, carbón y residuos.


Dicho programa será implementado por el Ministerio de Minas y Energía con apoyo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, donde el Ministerio utilizará los recursos del Fondo Especial Cuota de Fomento para Gas Natural, para ejecutar los proyectos de gas natural dirigidos al desarrollo de infraestructura y conexión de usuarios. Así mismo, el Ministerio utilizará los recursos otorgados en el Presupuesto General de la Nación a infraestructura de GLP por red, para ejecutar los proyectos en cilindros y redes de GLP que hagan parte del presente programa. Por otro lado, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible financiará el suministro de las estufas y demás componentes, necesarios para su funcionamiento y sostenibilidad.

PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Salud y Protección Social, trabajarán mancomunadamente en el seguimiento y control del Presente Programa, para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de la población, la equidad energética y la disminución de los impactos negativos en la salud y el ambiente

PARÁGRAFO 2. El Ministerio de Minas y Energía definirá al responsable que asegurará el mantenimiento y la revisión periódica de las redes internas, garantizando la prestación eficiente y segura del servicio.

ARTÍCULO 8. GENERACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA CON GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno Nacional priorizará los proyectos de sustitución de diésel por gas combustible. El Instituto de Planificación y Promoción de Soluciones Energéticas para las Zonas No Interconectadas (IPSE) o quien haga sus veces, iniciará un plan de implementación de proyectos de sustitución de diésel por gas combustible con criterios de eficiencia económica, dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de

<p>entrada en vigencia de la presente Ley y acorde con los lineamientos incluidos en el artículo 287, parágrafo 1° de la Ley 1955 de 2019.</p> <p>PARÁGRAFO. Para efectos de impulsar los Proyectos de Sustitución de Diésel por gas combustible, el Ministerio de Minas y Energía dictará las disposiciones necesarias en lo referente a la destinación desde los Fondos de Apoyo Financiero para la Energización de las Zonas no Interconectadas - FAZNI y Zonas Rurales Interconectadas - FAER y cupos de electro combustibles, para la generación de energía eléctrica.</p> <p>ARTÍCULO 9. DECLARATORIA DE INTERÉS NACIONAL Y ESTRATÉGICO. Se declara de interés nacional y estratégico para el desarrollo económico, social y ambiental del país, la masificación del uso del gas natural, el Gas Licuado de Petróleo Vehicular - GLPV y Gas Licuado de Petróleo Náutico - GLPN como combustibles automotores, atendiendo a sus múltiples beneficios ambientales, en salud, en competitividad, económicos y sociales.</p> <p>ARTÍCULO 10. ESTÍMULO A LA CONVERSIÓN DE VEHÍCULOS A GAS COMBUSTIBLE. Los kits de conversión, equipos, surtidores, tanques, dispensadores, compresores, bombas, maquinaria, repuestos y autopartes para gas natural, Gas Licuado de Petróleo Vehicular - GLPV y Gas Licuado de Petróleo Náutico - GLPN, nacionales e importados, así como la adquisición de servicios dentro o fuera del territorio nacional que se destinen a inversiones y pre-inversiones para el uso de estos combustibles estarán exentos de IVA, de conformidad con el listado que establezca el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.</p> <p>ARTÍCULO 11. RESTRICCIÓN A LA CIRCULACIÓN VEHICULAR. Los vehículos dedicados a gas combustible estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de las modalidades que la autoridad de tránsito local disponga (pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental, entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad.</p> <p>ARTÍCULO 12. IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS. Los fabricantes, importadores, ensambladores y comercializadores de vehículos dedicados a gas combustible deberán instalar un sistema o etiqueta de identificación visual que permita a las autoridades nacionales, territoriales y municipales</p>	<p>identificar con facilidad a estos vehículos, con el objeto de garantizar su acceso a los incentivos definidos en la presente Ley.</p> <p>PARÁGRAFO. El Gobierno Nacional, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, deberá reglamentar las características técnicas del sistema o etiqueta de identificación a que se refiere el presente artículo.</p> <p>ARTÍCULO 13. FORTALECIMIENTO DEL SICOM. Dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, el Ministerio de Minas y Energía, en desarrollo de los lineamientos de la Ley 1955 de 2019, fortalecerá el Sistema de Información de Combustibles (SICOM) para Gas Licuado de Petróleo Vehicular - GLPV y Gas Licuado de Petróleo Náutico - GLPN, mediante la implementación de un sistema de control de carga que permita: I). hacer seguimiento a los agentes de abastecimiento y distribución de estos combustibles, II). controlar el cumplimiento normativo de los vehículos convertidos, los talleres de conversión, y las Estaciones de Servicio y III). facilitar que entidades privadas puedan financiar conversiones entre otros productos y establecer un sistema de recaudo seguro para los agentes que financien dentro del sistema.</p> <p>ARTÍCULO 14. TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS. A partir de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley y por el término de los diez (10) años siguientes, las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Estratégico, Integrado o Masivo deberán implementar políticas públicas, programas y acciones tendientes a garantizar que por lo menos el treinta por ciento (30%) de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, operen con motores dedicados a gas combustible, cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas; cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando requiera reemplazarse al finalizar su vida útil.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Los pliegos de condiciones de los contratos que tengan por objeto la concesión para la operación de estos Sistemas de Transporte Estratégico, Integrado o Masivo, deberán contener la obligación para el oferente de cumplir con el porcentaje establecido en el presente artículo. Para aquel oferente que proponga un porcentaje superior a lo establecido</p>
<p>en el presente artículo, se le otorgarán puntos adicionales en su calificación dentro del proceso licitatorio.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Los vehículos dedicados a gas combustible, que se vinculen a los sistemas de transporte en virtud de la presente Ley, podrán acceder a los beneficios de portar todo tipo de Publicidad Exterior Visual - PEV, con el objeto de favorecer los modelos financieros para la adquisición de vehículos a gas combustible. Las autoridades territoriales y municipales expedirán el estatuto local de PEV para que los sistemas de transporte puedan instalarla en los respectivos vehículos.</p> <p>PARÁGRAFO 3. La anterior disposición sólo aplicará para los segmentos de vehículos a gas combustible que para la fecha en que se compren o contraten, tengan una oferta comercial en Colombia.</p> <p>ARTÍCULO 15. INICIATIVA PÚBLICA DE USO DE VEHÍCULOS A GAS COMBUSTIBLE. Dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional, los municipios de categoría 1 y especial y los prestadores del servicio público de transporte, deberán cumplir con una cuota mínima del treinta por ciento (30%) de vehículos convertidos o dedicados a gas combustible en los vehículos que anualmente sean comprados o contratados para su uso, teniendo en cuenta las necesidades de cada entidad.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La anterior disposición sólo aplicará para los segmentos de vehículos a gas combustible que para la fecha en que se compren o contraten, tengan una oferta comercial en Colombia.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Para garantizar el cumplimiento de la meta dispuesta en el presente artículo, los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Transporte y Hacienda y Crédito Público, deberán estructurar un programa con sus respectivas estrategias para el logro de la iniciativa pública establecida.</p> <p>PARÁGRAFO 3. La Contraloría General de la República será la entidad encargada de hacer seguimiento y control al cumplimiento del presente artículo.</p>	<p>ARTÍCULO 16. TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA. El Gobierno Nacional, a través de los ministerios de Minas y Energía, de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Transporte y de Hacienda y Crédito Público, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, deberán adoptar vía decreto, programas para promover la masificación del uso de vehículos dedicados a gas combustible en automotores de transporte terrestre de carga.</p> <p>PARÁGRAFO. El Gobierno Nacional deberá definir programas diferenciados tanto para el transporte de carga urbana como interurbana. Estos deberán incluir incentivos especiales en los programas de renovación del parque automotor que lidera el Ministerio de Transporte, tasas compensadas o subsidiadas, subsidios cruzados, entre otros.</p> <p>ARTÍCULO 17. TRANSPORTE ESCOLAR. A partir de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional deberá implementar políticas públicas, programas y acciones tendientes a garantizar que por lo menos el treinta por ciento (30%) de los vehículos nuevos que se matriculen para la prestación del servicio de transporte escolar, operen con motores dedicados a gas combustible.</p> <p>ARTÍCULO 18. IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES. Adiciónese el Parágrafo 6°, al artículo 145 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:</p> <p>PARÁGRAFO 6. Para los vehículos dedicados a gas combustible, las tarifas aplicables no podrán superar en ningún caso, el uno por ciento (1%) del valor comercial del vehículo.</p> <p>ARTÍCULO 19. EXENCIÓN DE CERTIFICADO DE EMISIONES CONTAMINANTES Y DESCUENTO SOBRE LA REVISIÓN TÉCNICO-MECÁNICA. Los vehículos dedicados a gas combustible quedarán exentos por un término de diez (10) años a partir de la fecha de matrícula del automotor, de obtener el certificado de emisiones contaminantes de que habla el artículo 12 de la Ley 1383 de 2010.</p> <p>Las compañías aseguradoras del sector financiero y cooperativo establecerán un descuento del diez por ciento (10%) en las primas de los</p>

<p>seguros SOAT (Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito) de los vehículos dedicados a gas combustible. El beneficio de estas primas será registrado ante la Superintendencia Financiera de Colombia para su comprobación. Así mismo, para este tipo de vehículos establecerá un descuento mínimo del treinta por ciento (30%) en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica consagrada en los artículos 10 y 11 de la Ley 1383 de 2010.</p> <p>PARÁGRAFO. Dentro de los seis meses (6) siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional, reglamentará el presente artículo.</p> <p>ARTÍCULO 20. CAUSACIÓN DEL IMPUESTO AL CARBONO. Los proyectos o programas que promuevan la producción nacional de gas combustible y demuestren reducciones en las emisiones de CO2, serán sujeto de la no causación del impuesto nacional al carbono, según lo establecido en el artículo 1.5.5.3 del Decreto 926 de 2017.</p> <p>ARTÍCULO 21. INICIATIVA DE PREVENCIÓN EN SALUD. El Ministerio de Salud y Protección Social, teniendo en cuenta los beneficios en salud asociados a la reducción de las emisiones contaminantes por la masificación de vehículos a gas combustible, apoyará, promoverá y patrocinará todas las iniciativas definidas en la presente Ley, y dispondrá de recursos técnicos y financieros para apoyar la masificación de las tecnologías de vehículos a gas combustible como una política de prevención en salud pública.</p> <p>ARTÍCULO 22. SOCIALIZACIÓN. Los Ministerios de Minas y Energía, Ambiente y Desarrollo Sostenible, Salud y Protección Social y las demás entidades gubernamentales relacionadas con la ampliación del abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del sector de gas combustible en el país, se encargarán de adelantar jornadas de socialización en todos los municipios beneficiados a nivel nacional para generar conciencia sobre las ventajas de utilizar el gas combustible.</p> <p>ARTÍCULO 23. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS. Las actividades reglamentadas por esta ley están sujetas a todas las leyes, decretos y actos administrativos relativos con la protección de los recursos naturales, del medio ambiente, de las minorías étnicas y culturales, de salubridad y de seguridad industrial, así como los convenios de la OIT 174 y 181 y de todos aquellos que la modifiquen.</p>	<p>ARTÍCULO 24. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p> <p>Del Honorable Congresista,</p> <p>EDWIN GILBERTO BALLESTEROS ARCHILA Representante a la Cámara por Santander Partido Centro Democrático</p> <p>La relación completa de la aprobación en primer debate del Proyecto de Ley consta en la Acta No. 015 correspondiente a la sesión realizada el día 3 de diciembre de 2019; el anuncio de la votación del proyecto de ley se hizo el día 13 de noviembre de 2019, según consta en el Acta No. 014, de acuerdo con el Artículo 8 del Acto Legislativo 1 de 2003.</p>  <p>JAIR JOSÉ EBRATT DÍAZ Secretario Comisión Quinta Cámara de Representantes</p>
--	--

CONTENIDO

Gaceta número 1104 - Martes, 13 de octubre de 2020
CÁMARA DE REPRESENTANTES
PONENCIAS

	Págs.
Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto, en Cámara al proyecto de ley número 173 de 2020 Cámara, por medio del cual se modifica la Ley 23 de 1981 y se dictan otras disposiciones.....	1
Informe de ponencia para segundo debate, texto propuesto y texto aprobado al proyecto de ley número 044 de 2019 Cámara, acumulado con el proyecto de ley número 213 de 2019 Cámara, por medio de la cual se promueve el abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del gas combustible en el país	8