



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprensa.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - N° 700

Bogotá, D. C., viernes, 18 de junio de 2021

EDICIÓN DE 13 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## SENADO DE LA REPÚBLICA

### INFORMES DE CONCILIACIÓN

#### INFORME DE CONCILIACIÓN DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 212 DE 2019 SENADO - 489 DE 2020 CÁMARA

*por medio de la cual se reduce la jornada laboral semanal de manera gradual, sin disminuir el salario de los trabajadores y se dictan otras disposiciones.*

**INFORME DE CONCILIACIÓN DEL PROYECTO DE LEY NO. 212 DE 2019  
SENADO - 489 DE 2020 CÁMARA**

*"Por medio de la cual se reduce la jornada laboral semanal de manera gradual, sin disminuir el salario de los trabajadores y se dictan otras disposiciones"*

Bogotá D.C. 18 de junio de 2021

Doctor  
ARTURO CHAR CHALJUB  
Presidente  
Senado de la República

Doctor  
GERMÁN ALCIDES BLANCO  
Presidente  
Cámara de Representantes

**Referencia:** INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NO. 212 DE 2019 SENADO - 489 DE 2020 CÁMARA, "POR MEDIO DE LA CUAL SE REDUCE LA JORNADA LABORAL SEMANAL DE MANERA GRADUAL, SIN DISMINUIR EL SALARIO DE LOS TRABAJADORES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Señores presidentes,

Dando cumplimiento a la honrosa designación efectuada por las Presidencias del honorable Senado de la República y de la honorable Cámara de Representantes y de conformidad con los artículos 161 de la Constitución Política y 186 y siguientes de la Ley 5ª de 1992, los suscritos Senadores y Representantes, integrantes de la Comisión de Conciliación nos permitimos someter, por su conducto, a consideración de las Plenarias de Senado de la República y de la Cámara de Representantes para continuar su trámite correspondiente, el texto conciliado del proyecto de ley de referencia.

Cordialmente,

CARLOS FERNANDO  
MOTOA SOLARTE  
Senador de la República

HONORIO MIGUEL  
HENRÍQUEZ PINEDO  
Senador de la República

JUAN DIEGO  
ECHAVARRÍA SÁNCHEZ  
Representante a la Cámara

JAIRO  
CRISTANCHO TARACHE  
Representante a la Cámara

**I. CONCILIACIÓN DE LOS TEXTOS APROBADOS EN PLENARIA DE CÁMARA DE REPRESENTANTES Y SENADO DE LA REPÚBLICA.**

Con el fin de dar cumplimiento a la designación, los integrantes de la Comisión de Conciliación procedimos a realizar un estudio comparativo de los textos aprobados en la Plenaria de la Honorable Cámara de Representantes y del Honorable Senado de la República. De dicha revisión encontramos diferencias entre los textos que fueron aprobados en cada una de las cámaras.

En el marco de la conciliación, fueron estudiados y analizados cada uno de los textos aprobados tanto en el Senado de la República como en la Cámara de Representantes. En ese orden de ideas, se optó por acoger lo aprobado por la Plenaria de la Cámara de Representantes por considerar que cumple de mejor forma con el objeto planteado en el proyecto de ley de la referencia. Para comprender a profundidad la premisa anterior, el siguiente cuadro brinda una explicación detallada de cada artículo.

TEXTO APROBADO EN PLENARIA DE SENADO DE LA REPÚBLICA	TEXTO APROBADO EN PLENARIA DE CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO ACOGIDO POR LA COMISIÓN ACCIDENTAL	TEXTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN ACCIDENTAL
<i>"Por medio de la cual se reduce la jornada laboral semanal de manera gradual, sin disminuir el salario de los trabajadores y se dictan otras disposiciones"</i>	<i>"Por medio de la cual se reduce la jornada laboral semanal de manera gradual, sin disminuir el salario de los trabajadores y se dictan otras disposiciones"</i>	NO HAY CAMBIOS	<i>"Por medio de la cual se reduce la jornada laboral semanal de manera gradual, sin disminuir el salario de los trabajadores y se dictan otras disposiciones"</i>

<p><b>Artículo 1. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto reducir la jornada laboral semanal de manera gradual, sin disminuir el salario de los trabajadores.</p>	<p><b>Artículo 1. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto reducir la jornada laboral semanal de manera gradual, sin disminuir el salario ni afectar los derechos adquiridos y garantías de los trabajadores.</p> <p>Parágrafo: El gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Trabajo, realizará mesas técnicas con gremios, sindicatos y demás grupos de interés con el objeto de plantear alternativas que permitan el fortalecimiento de la productividad laboral y soluciones a las problemáticas estructurales del mercado laboral. A partir de estas mesas, el Ministerio de Trabajo emprenderá acciones que mitiguen un posible impacto negativo de la reducción de las horas en el tejido económico y la rentabilidad de empresas. Así mismo, con el objeto de fortalecer la productividad, el gobierno nacional desarrollará programas para mejorar la cualificación y las competencias de los trabajadores.</p>	<p><b>TEXTO DE CÁMARA DE REPRESENTANTES</b></p> <p>Por cuanto se adiciona un párrafo que complementa de mejor forma el objeto planteado en la iniciativa.</p>	<p><b>Artículo 1. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto reducir la jornada laboral semanal de manera gradual, sin disminuir el salario ni afectar los derechos adquiridos y garantías de los trabajadores.</p> <p>Parágrafo: El gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Trabajo, realizará mesas técnicas con gremios, sindicatos y demás grupos de interés con el objeto de plantear alternativas que permitan el fortalecimiento de la productividad laboral y soluciones a las problemáticas estructurales del mercado laboral. A partir de estas mesas, el Ministerio de Trabajo emprenderá acciones que mitiguen un posible impacto negativo de la reducción de las horas en el tejido económico y la rentabilidad de empresas. Así mismo, con el objeto de fortalecer la productividad, el gobierno nacional desarrollará programas para mejorar la cualificación y las competencias de los trabajadores.</p>	<p><b>Artículo 161. Duración.</b> La duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo es de cuarenta (40) horas a la semana, las cuales podrán ser presenciales o no presenciales, y podrán ser distribuidas, de común acuerdo, entre empleador y trabajador, en 5 o 6 días a la semana, garantizando siempre el día de descanso, salvo las siguientes excepciones:</p> <p>a) En las labores que sean especialmente insalubres o peligrosas, el gobierno puede ordenar la reducción de la jornada de trabajo de acuerdo con dictámenes al respecto.</p> <p>b) La duración máxima de la jornada laboral de los adolescentes autorizados para trabajar, se sujetará a las siguientes reglas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Los adolescentes mayores de 15 y menores de 17 años, sólo podrán trabajar en jornada diurna máxima de seis horas diarias y treinta horas a la semana y hasta las 6:00 de la tarde.</li> <li>Los adolescentes mayores de 17 años, sólo podrán trabajar en una jornada máxima de ocho horas diarias y treinta horas a la semana y hasta las 8:00 de la noche.</li> </ol> <p>c) El empleador y el trabajador pueden acordar, temporal o indefinidamente, la organización de turnos de trabajo sucesivos, que permitan operar a la empresa o secciones de la misma sin solución de</p>	<p>la jornada ordinaria de trabajo es de cuarenta y dos (42) horas a la semana, que podrán ser distribuidas, de común acuerdo, entre empleador y trabajador, en 5 o 6 días a la semana, garantizando siempre el día de descanso, salvo las siguientes excepciones:</p> <p>a) En las labores que sean especialmente insalubres o peligrosas, el gobierno puede ordenar la reducción de la jornada de trabajo de acuerdo con dictámenes al respecto.</p> <p>b) La duración máxima de la jornada laboral de los adolescentes autorizados para trabajar, se sujetará a las siguientes reglas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Los adolescentes mayores de 15 y menores de 17 años, sólo podrán trabajar en jornada diurna máxima de seis horas diarias y treinta horas a la semana y hasta las 6:00 de la tarde.</li> <li>Los adolescentes mayores de 17 años, sólo podrán trabajar en una jornada máxima de ocho horas diarias y 40 horas a la semana y hasta las 8:00 de la noche.</li> </ol> <p>c) El empleador y el trabajador pueden acordar, temporal o indefinidamente, la organización de turnos de trabajo sucesivos, que permitan operar a la</p>	<p>dos (42) horas, que se considera lo más conveniente de acuerdo a las discusiones del proyecto a lo largo del debate legislativo.</p> <p>Igualmente por técnica legislativa se elimina la abreviatura CST por Código Sustantivo del Trabajo</p>	<p>la jornada ordinaria de trabajo es de cuarenta y dos (42) horas a la semana, que podrán ser distribuidas, de común acuerdo, entre empleador y trabajador, en 5 o 6 días a la semana, garantizando siempre el día de descanso, salvo las siguientes excepciones:</p> <p>a) En las labores que sean especialmente insalubres o peligrosas, el gobierno puede ordenar la reducción de la jornada de trabajo de acuerdo con dictámenes al respecto.</p> <p>b) La duración máxima de la jornada laboral de los adolescentes autorizados para trabajar, se sujetará a las siguientes reglas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Los adolescentes mayores de 15 y menores de 17 años, sólo podrán trabajar en jornada diurna máxima de seis horas diarias y treinta horas a la semana y hasta las 6:00 de la tarde.</li> <li>Los adolescentes mayores de diecisiete (17) años, sólo podrán trabajar en una jornada máxima de ocho horas diarias y 40 horas a la semana y hasta las 8:00 de la noche.</li> </ol> <p>c) El empleador y el trabajador pueden acordar, temporal o indefinidamente, la organización de turnos de trabajo sucesivos, que permitan operar a la</p>
<p><b>Artículo 2. Duración Máxima de la Jornada Laboral.</b> Modifíquese el artículo 161 del Código Sustantivo del Trabajo, el cual quedará así:</p>	<p><b>Artículo 2. Duración Máxima de la Jornada Laboral.</b> Modifíquese el artículo 161 del Código Sustantivo del Trabajo, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 161. Duración. La duración máxima de</p>	<p><b>TEXTO DE CÁMARA DE REPRESENTANTES</b></p> <p>Debido a que establece una jornada laboral de cuarenta y</p>	<p><b>Artículo 2. Duración Máxima de la Jornada Laboral.</b> Modifíquese el artículo 161 del Código Sustantivo del Trabajo, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 161. Duración. La duración máxima de</p>	<p>teniendo máximo hasta nueve (9) horas diarias sin lugar a ningún recargo por trabajo suplementario, cuando el número de horas de trabajo no exceda el promedio de cuarenta (40) horas semanales dentro de la Jornada Ordinaria de 6. a.m. a 9 p.m.</p> <p>PARÁGRAFO. El empleador no podrá aún con el consentimiento del trabajador, contratarlo para la ejecución de dos turnos en el mismo día, salvo en labores de supervisión, dirección, confianza o manejo.</p>	<p>Jornada Ordinaria. De conformidad con el Art. 160 de C.S.T.</p> <p>PARÁGRAFO. El empleador no podrá aún con el consentimiento del trabajador, contratarlo para la ejecución de dos turnos en el mismo día, salvo en labores de supervisión, dirección, confianza o manejo.</p>	<p>cuarenta y dos (42) horas semanales dentro de la Jornada Ordinaria. De conformidad con el artículo 160 de Código Sustantivo del Trabajo.</p> <p>PARÁGRAFO. El empleador no podrá aún con el consentimiento del trabajador, contratarlo para la ejecución de dos turnos en el mismo día, salvo en labores de supervisión, dirección, confianza o manejo.</p>	<p>cuarenta y dos (42) horas semanales dentro de la Jornada Ordinaria. De conformidad con el artículo 160 de Código Sustantivo del Trabajo.</p> <p>PARÁGRAFO. El empleador no podrá aún con el consentimiento del trabajador, contratarlo para la ejecución de dos turnos en el mismo día, salvo en labores de supervisión, dirección, confianza o manejo.</p>
<p>c) El empleador y el trabajador pueden acordar, temporal o indefinidamente, la organización de turnos de trabajo sucesivos, que permitan operar a la empresa o secciones de la misma sin solución de continuidad durante todos los días de la semana, siempre y cuando el respectivo turno no exceda de seis (6) horas al día y treinta y seis (36) a la semana;</p> <p>En este caso no habrá lugar a recargo nocturno ni al previsto para el trabajo dominical o festivo, pero el trabajador devengará el salario correspondiente a la jornada ordinaria de trabajo, respetando siempre el mínimo legal o convencional y tendrá derecho a un día de descanso remunerado.</p> <p>d) El empleador y el trabajador podrán acordar que la jornada semanal de cuarenta y dos (42) horas se realice mediante jornadas diarias flexibles de trabajo, distribuidas en máximo seis días a la semana con un día de descanso obligatorio, que podrá coincidir con el día domingo.</p> <p>Así, el número de horas de trabajo diario podrá distribuirse de manera variable durante la respectiva semana, teniendo como mínimo cuatro (4) horas continuas y máximo hasta nueve (9) horas diarias sin lugar a ningún recargo por trabajo suplementario, cuando el número de horas de trabajo no exceda el promedio de cuarenta y dos (42) horas semanales dentro de la</p>	<p>continuidad durante todos los días de la semana, siempre y cuando el respectivo turno no exceda de seis (6) horas al día y treinta y seis (36) a la semana;</p> <p>En este caso no habrá lugar a recargo nocturno ni al previsto para el trabajo dominical o festivo, pero el trabajador devengará el salario correspondiente a la jornada ordinaria de trabajo, respetando siempre el mínimo legal o convencional y tendrá derecho a un día de descanso remunerado.</p> <p>d) El empleador y el trabajador podrán acordar que la jornada semanal de cuarenta y dos (42) horas se realice mediante jornadas diarias flexibles de trabajo, distribuidas en máximo seis días a la semana con un día de descanso obligatorio, que podrá coincidir con el día domingo.</p> <p>Así, el número de horas de trabajo diario podrá distribuirse de manera variable durante la respectiva semana, teniendo como mínimo cuatro (4) horas continuas y máximo hasta nueve (9) horas diarias sin lugar a ningún recargo por trabajo suplementario, cuando el número de horas de trabajo no exceda el promedio de cuarenta y dos (42) horas semanales dentro de la</p>	<p>empresa o secciones de la misma sin solución de continuidad durante todos los días de la semana, siempre y cuando el respectivo turno no exceda de seis (6) horas al día y treinta y seis (36) a la semana;</p> <p>En este caso no habrá lugar a recargo nocturno ni al previsto para el trabajo dominical o festivo, pero el trabajador devengará el salario correspondiente a la jornada ordinaria de trabajo, respetando siempre el mínimo legal o convencional y tendrá derecho a un día de descanso remunerado.</p> <p>d) El empleador y el trabajador podrán acordar que la jornada semanal de cuarenta y dos (42) horas se realice mediante jornadas diarias flexibles de trabajo, distribuidas en máximo seis días a la semana con un día de descanso obligatorio, que podrá coincidir con el día domingo.</p> <p>Así, el número de horas de trabajo diario podrá distribuirse de manera variable durante la respectiva semana, teniendo como mínimo cuatro (4) horas continuas y máximo hasta nueve (9) horas diarias sin lugar a ningún recargo por trabajo suplementario, cuando el número de horas de trabajo no exceda el promedio de</p>	<p>empresa o secciones de la misma sin solución de continuidad durante todos los días de la semana, siempre y cuando el respectivo turno no exceda de seis (6) horas al día y treinta y seis (36) a la semana;</p> <p>En este caso no habrá lugar a recargo nocturno ni al previsto para el trabajo dominical o festivo, pero el trabajador devengará el salario correspondiente a la jornada ordinaria de trabajo, respetando siempre el mínimo legal o convencional y tendrá derecho a un día de descanso remunerado.</p> <p>d) El empleador y el trabajador podrán acordar que la jornada semanal de cuarenta y dos (42) horas se realice mediante jornadas diarias flexibles de trabajo, distribuidas en máximo seis días a la semana con un día de descanso obligatorio, que podrá coincidir con el día domingo.</p> <p>Así, el número de horas de trabajo diario podrá distribuirse de manera variable durante la respectiva semana, teniendo como mínimo cuatro (4) horas continuas y máximo hasta nueve (9) horas diarias sin lugar a ningún recargo por trabajo suplementario, cuando el número de horas de trabajo no exceda el promedio de</p>	<p><b>Artículo 3. Implementación Gradual.</b> La disminución de la jornada laboral ordinaria de que trata esta ley, podrá ser implementada de manera gradual por el empleador, de la siguiente manera:</p> <p>A partir de la entrada en vigencia de la presente ley, el empleador implementará una jornada laboral semanal de hasta 45 horas a partir del segundo año de la entrada en vigencia de la presente ley, será de hasta 42 horas y a partir del tercer año, la jornada laboral será de hasta 40 horas a la semana, conforme a lo establecido en el</p>	<p><b>Artículo 3. Implementación Gradual.</b> La disminución de la jornada laboral ordinaria de que trata esta ley, podrá ser implementada de manera gradual por el empleador, de la siguiente manera:</p> <p>Transcurrido dos (2) años a partir de la entrada en vigencia de la ley, se reducirá una (1) hora de la jornada laboral semanal, quedando en 47 horas semanales.</p> <p>Pasados tres (3) años de la entrada en vigencia de la ley, se reducirá otra hora de la jornada laboral semanal, quedando en 46 horas semanales.</p>	<p><b>TEXTO CÁMARA DE REPRESENTANTES</b></p> <p>Al considerar los conciliadores que la gradualidad aprobada por la Plenaria de la Cámara de Representantes de la República mitiga favorablemente la gradualidad propuesta en el texto inicial, en el posible impacto que pueda tener el proyecto de ley aprobado en la formalización, generación de empleo y adaptabilidad de las empresas y empleadores al cambio normativo</p>	<p><b>Artículo 3. Implementación Gradual.</b> La disminución de la jornada laboral ordinaria de que trata esta ley, podrá ser implementada de manera gradual por el empleador, de la siguiente manera:</p> <p>Transcurrido dos (2) años a partir de la entrada en vigencia de la ley, se reducirá una (1) hora de la jornada laboral semanal, quedando en 47 horas semanales.</p> <p>Pasados tres (3) años de la entrada en vigencia de la ley, se reducirá otra hora de la jornada laboral semanal, quedando en 46 horas semanales.</p>

<p>artículo 2 de la presente ley</p> <p>Lo anterior, sin perjuicio de que a la entrada en vigencia de la presente ley, el empleador se acoja a la jornada laboral de 40 horas a la semana</p>	<p>A partir del cuarto año de la entrada en vigencia de la ley, se reducirán dos (2) horas cada año hasta llegar a las cuarenta y dos (42) horas semanales, conforme a lo establecido en el artículo 2 de la presente ley.</p> <p>Lo anterior, sin perjuicio de que a la entrada en vigencia de la presente ley, el empleador se acoja a la jornada laboral de cuarenta y dos (42) horas a la semana.</p>		<p>A partir del cuarto año de la entrada en vigencia de la ley, se reducirán dos (2) horas cada año hasta llegar a las cuarenta y dos (42) horas semanales, conforme a lo establecido en el artículo 2 de la presente ley.</p> <p>Lo anterior, sin perjuicio de que a la entrada en vigencia de la presente ley, el empleador se acoja a la jornada laboral de cuarenta y dos (42) horas a la semana</p>
<p>Artículo 4. Derechos adquiridos de los trabajadores. El empleador debe respetar todas las normas, convenciones y pactos colectivos suscritos con los trabajadores.</p> <p>La disminución de la jornada de trabajo no reduce ni el salario, ni el valor de la hora ordinaria del trabajo ni exonera de obligaciones en favor de los trabajadores.</p>	<p>Artículo 4. Derechos adquiridos de los trabajadores. El empleador debe respetar todas las normas y principios que protegen al trabajador.</p> <p>La disminución de la jornada de trabajo no implicará la reducción de la remuneración salarial ni prestacional, ni el valor de la hora ordinaria de trabajo, ni exonera de obligaciones en favor de los trabajadores.</p>	<p>TEXTO LA CÁMARA DE REPRESENTANTES</p> <p>Por considerar que la redacción de la Cámara de Representantes es más apropiada para los fines del artículo.</p>	<p>Artículo 4. Derechos adquiridos de los trabajadores. El empleador debe respetar todas las normas y principios que protegen al trabajador.</p> <p>La disminución de la jornada de trabajo no implicará la reducción de la remuneración salarial ni prestacional, ni el valor de la hora ordinaria de trabajo, ni exonera de obligaciones en favor de los trabajadores.</p>
<p>Artículo 5. Modificación Extensiva. En todos los artículos del Código Sustantivo del Trabajo y demás normas concordantes, en donde se haga referencia a la jornada laboral semanal de 48 horas, deberá entenderse, a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, como jornada laboral</p>	<p>Artículo 5. Modificación Extensiva. En todos los artículos del Código Sustantivo del Trabajo y demás normas concordantes, en donde se haga referencia a la jornada laboral semanal de 48 horas, deberá entenderse, a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, como jornada laboral 42 horas a la semana, de conformidad con la</p>	<p>TEXTO DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES.</p> <p>Debido a que es acorde al artículo segundo y tercero del proyecto de ley donde se establece una jornada laboral de cuarenta y dos (42) horas.</p>	<p>Artículo 5. Modificación Extensiva. En todos los artículos del Código Sustantivo del Trabajo y demás normas concordantes, en donde se haga referencia a la jornada laboral semanal de 48 horas, deberá entenderse, a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, como jornada laboral 42 horas a la semana, de</p>

<p>Artículo Nuevo (Artículo 7). Las disposiciones contenidas en la presente ley serán aplicables a los trabajadores y empleados del sector público.</p>	<p>LA COMISIÓN CONCILIADORA DECIDE NO ACOGER ESTE ARTÍCULO APROBADO EN CÁMARA DE REPRESENTANTES. por cuanto a los empleados públicos no se les aplica el Código Sustantivo de Trabajo ni mucho menos el artículo 161 sobre jornada laboral, de dicha norma que es el que pretende modificar el proyecto de ley objeto de conciliación, el empleado público se vincula a la administración mediante una modalidad legal especial o reglamentaria y el acto se concreta en el nombramiento y la posesión. En esta modalidad, el régimen del servicio está previamente determinado en la ley la cual no es objeto de modificación por la propuesta legislativa debatida y aprobada.</p> <p>El régimen aplicable para los servidores públicos se encuentra contenido en el Decreto Ley 1042 de 1978.</p>		<p>Artículo Nuevo. (Artículo 8) El Gobierno Nacional en cabeza de la entidad competente realizará dentro de los 5</p>
<p>Artículo Nuevo. (Artículo 8) El Gobierno Nacional en cabeza de la entidad competente realizará dentro de los 5</p>	<p>SE ACOGE EL ARTÍCULO APROBADO EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES.</p>		<p>Artículo Nuevo. (Artículo 7.) El Gobierno Nacional en cabeza de la entidad competente realizará</p>

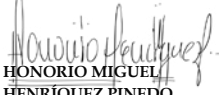
<p>40 horas a la semana, de conformidad con la aplicación gradual consagrada en el artículo 3.</p>	<p>aplicación gradual consagrada en el artículo 3</p>		<p>conformidad con la aplicación gradual consagrada en el artículo 3.</p>
	<p>Artículo 6. Exoneración. La disminución de la jornada laboral de que trata esta ley, exonera al empleador de dar aplicación al parágrafo del Artículo 3 de la Ley 1857 de 2017, así como a lo dispuesto en el artículo 21 de la ley 50 de 1990.</p> <p>Durante el tiempo de la implementación gradual contenido en el art 3 de la presente ley, la jornada laboral que se dedique exclusivamente a actividades recreativas, culturales, deportivas o de capacitación será ajustada de forma proporcional de común acuerdo entre empleado y empleador. Una vez terminado el tiempo de implementación gradual registrará la exoneración del inciso primero del presente artículo.</p>	<p>SE ACOGE EL ARTÍCULO PROPUESTO EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES</p> <p>Pues es acorde a la gradualidad propuesta en el artículo tercero (3), respeta el principio de la autonomía de la voluntad de las partes, la bilateralidad y la consensualidad propia del contrato laboral, sin afectar los derechos de los trabajadores y ponderando las posibles afectaciones de los empleadores y empresas con la reducción de la Jornada Laboral.</p> <p>Se realiza una modificación al texto aprobado por la Cámara en el sentido que la proposición aprobada incluía una abreviación de la palabra artículo y por técnica legislativa se cambia dicha abreviación por la palabra "artículo".</p>	<p>Artículo 6. Exoneración. La disminución de la jornada laboral de que trata esta ley, exonera al empleador de dar aplicación al parágrafo del Artículo 3 de la Ley 1857 de 2017, así como a lo dispuesto en el artículo 21 de la ley 50 de 1990.</p> <p>Durante el tiempo de la implementación gradual contenido en el artículo 3 de la presente ley, la jornada laboral que se dedique exclusivamente a actividades recreativas, culturales, deportivas o de capacitación será ajustada de forma proporcional de común acuerdo entre empleado y empleador. Una vez terminado el tiempo de implementación gradual registrará la exoneración del inciso primero del presente artículo.</p>

<p>años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley una evaluación ex post acerca de su cumplimiento de igual manera, rendirá informes anuales al Congreso de la República con este mismo fin.</p>	<p>En el entendido de que es propositivo a efecto de evaluar las consecuencias favorables de la reducción de la jornada laboral en los trabajadores, la productividad en las empresas y empleadores.</p>		<p>dentro de los 5 años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley una evaluación ex post acerca de su cumplimiento de igual manera, rendirá informes anuales al Congreso de la República con este mismo fin.</p>
<p>Artículo 6. Vigencia. La presente ley empezará a regir a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 9. (cambia numeración) Vigencia. La presente ley empezará a regir a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>NO HAY CAMBIOS SOLO SE CAMBIA NUMERACIÓN</p>	<p>Artículo 8. Vigencia. La presente ley empezará a regir a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>

En consecuencia, los suscritos conciliadores, solicitamos a las Plenarias del honorable Congreso de la República aprobar el texto conciliado del proyecto de ley no. 212/2019 Senado 489/2020 Cámara de Representantes "Por medio de la cual se reduce la jornada laboral semanal de manera gradual, sin disminuir el salario de los trabajadores y se dictan otras disposiciones"

De los Honorables Congresistas,

  
**CARLOS FERNANDO MOTOA SOLARTE**  
 Senador de la República

  
**HONORIO MIGUEL HENRÍQUEZ PINEDO**  
 Senador de la República

  
**JUAN DIEGO ECHAVARRÍA SÁNCHEZ**

  
**JAIRO CRISTANCHO TARACHE**

Representante a la Cámara

Representante a la Cámara

**II. TEXTO CONCILIADO PROYECTO DE LEY NO. 212 DE 2019 SENADO - 489 DE 2020 CÁMARA**

*“Por medio de la cual se reduce la jornada laboral semanal de manera gradual, sin disminuir el salario de los trabajadores y se dictan otras disposiciones”*

EL CONGRESO DE COLOMBIA  
DECRETA:

**Artículo 1. Objeto.** La presente ley tiene por objeto reducir la jornada laboral semanal de manera gradual, sin disminuir el salario ni afectar los derechos adquiridos y garantías de los trabajadores.

**PARÁGRAFO:** El gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Trabajo, realizará mesas técnicas con gremios, sindicatos y demás grupos de interés con el objeto de plantear alternativas que permitan el fortalecimiento de la productividad laboral y soluciones a las problemáticas estructurales del mercado laboral. A partir de estas mesas, el Ministerio de Trabajo emprenderá acciones que mitiguen un posible impacto negativo de la reducción de las horas en el tejido económico y la rentabilidad de empresas. Así mismo, con el objeto de fortalecer la productividad, el gobierno nacional desarrollará programas para mejorar la cualificación y las competencias de los trabajadores.

**Artículo 2. Duración Máxima de la Jornada Laboral.** Modifíquese el artículo 161 del Código Sustantivo del Trabajo, el cual quedará así:

**Artículo 161. Duración.** La duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo es de cuarenta y dos (42) horas a la semana, que podrán ser distribuidas, de común acuerdo, entre empleador y trabajador, en 5 o 6 días a la semana, garantizando siempre el día de descanso, salvo las siguientes excepciones:

- a) En las labores que sean especialmente insalubres o peligrosas, el gobierno puede ordenar la reducción de la jornada de trabajo de acuerdo con dictámenes al respecto.
- b) La duración máxima de la jornada laboral de los adolescentes autorizados para trabajar, se sujetará a las siguientes reglas:

1. Los adolescentes mayores de 15 y menores de 17 años, sólo podrán trabajar en jornada diurna máxima de seis horas diarias y treinta horas a la semana y hasta las 6:00 de la tarde.

2. Los adolescentes mayores de diecisiete (17) años, sólo podrán trabajar en una jornada máxima de ocho horas diarias y 40 horas a la semana y hasta las 8:00 de la noche.

c) El empleador y el trabajador pueden acordar, temporal o indefinidamente, la organización de turnos de trabajo sucesivos, que permitan operar a la empresa o secciones de la misma sin solución de continuidad durante todos los días de la semana, siempre y cuando el respectivo turno no exceda de seis (6) horas al día y treinta y seis (36) a la semana;

En este caso no habrá lugar a recargo nocturno ni al previsto para el trabajo dominical o festivo, pero el trabajador devengará el salario correspondiente a la jornada ordinaria de trabajo, respetando siempre el mínimo legal o convencional y tendrá derecho a un día de descanso remunerado.

d) El empleador y el trabajador podrán acordar que la jornada semanal de cuarenta y dos (42) horas se realice mediante jornadas diarias flexibles de trabajo, distribuidas en máximo seis días a la semana con un día de descanso obligatorio, que podrá coincidir con el día domingo.

Así, el número de horas de trabajo diario podrá distribuirse de manera variable durante la respectiva semana, teniendo como mínimo cuatro (4) horas continuas y máximo hasta nueve (9) horas diarias sin lugar a ningún recargo por trabajo suplementario, cuando el número de horas de trabajo no exceda el promedio de cuarenta y dos (42) horas semanales dentro de la Jornada Ordinaria. De conformidad con el artículo 160 de Código Sustantivo del Trabajo.

**PARÁGRAFO.** El empleador no podrá aún con el consentimiento del trabajador, contratarlo para la ejecución de dos turnos en el mismo día, salvo en labores de supervisión, dirección, confianza o manejo.

**Artículo 3. Implementación Gradual.** La disminución de la jornada laboral ordinaria de que trata esta ley, podrá ser implementada de manera gradual por el empleador, de la siguiente manera:

Transcurridos dos (2) años a partir de la entrada en vigencia de la ley, se reducirá una (1) hora de la jornada laboral semanal, quedando en 47 horas semanales.

Pasados tres (3) años de la entrada en vigencia de la ley, se reducirá otra hora de la jornada laboral semanal, quedando en 46 horas semanales.

A partir del cuarto año de la entrada en vigencia de la ley, se reducirán dos (2) horas cada año hasta llegar a las cuarenta y dos (42) horas semanales, conforme a lo establecido en el artículo 2 de la presente ley.

Lo anterior, sin perjuicio de que a la entrada en vigencia de la presente ley, el empleador se acoja a la jornada laboral de cuarenta y dos (42) horas a la semana.

**Artículo 4. Derechos adquiridos de los trabajadores.** El empleador debe respetar todas las normas y principios que protegen al trabajador.

La disminución de la jornada de trabajo no implicará la reducción de la remuneración salarial ni prestacional, ni el valor de la hora ordinaria de trabajo, ni exonera de obligaciones en favor de los trabajadores.

**Artículo 5. Modificación Extensiva.** En todos los artículos del Código Sustantivo del Trabajo y demás normas concordantes, en donde se haga referencia a la jornada laboral semanal de 48 horas, deberá entenderse, a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, como jornada laboral, 42 horas a la semana, de conformidad con la aplicación gradual consagrada en el artículo 3.

**Artículo 6. Exoneración.** La disminución de la jornada laboral de que trata esta ley, exonera al empleador de dar aplicación al parágrafo del Artículo 3 de la Ley 1857 de 2017, así como a lo dispuesto en el artículo 21 de la ley 50 de 1990.

Durante el tiempo de la implementación gradual contenido en el artículo 3 de la presente ley, la jornada laboral que se dedique exclusivamente a actividades recreativas, culturales, deportivas o de capacitación será ajustada de forma proporcional de común acuerdo entre empleado y empleador. Una vez terminado el tiempo de implementación gradual regirá la exoneración del inciso primero del presente artículo.


**Artículo 7.** El Gobierno Nacional en cabeza de la entidad competente realizará dentro de los 5 años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley una evaluación ex post acerca de su cumplimiento. De igual manera, rendirá informes anuales al Congreso de la República con este mismo fin.


**Artículo 8. Vigencia.** La presente ley empezará a regir a partir de la fecha de su

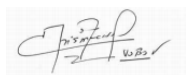
publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los Honorables Congresistas,

  
**CARLOS FERNANDO MOTOA SOLARTE**  
Senador de la República

  
**HONORIO MIGUEL HENRÍQUEZ PINEDO**  
Senador de la República

  
**JUAN DIEGO ECHAVARRÍA SÁNCHEZ**  
Representante a la Cámara

  
**JAIRO CRISTANCHO TARACHE**  
Representante a la Cámara

## INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 391 DE 2021 SENADO, 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.*

Bogotá D.C., 18 de junio de 2021

Honorables Congresistas  
**ARTURO CHAR CHALJUB**  
Presidente del Senado de la República  
**GERMÁN ALCIDES BLANCO ÁLVAREZ**  
Presidente Cámara de Representantes  
Ciudad

**Asunto:** Informe de conciliación al **PROYECTO DE LEY No. 391 DE 2021 SENADO, 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".**

Estimados Presidentes:

En atención de lo dispuesto por el artículo 161 de la Constitución Política, los artículos 186, 187 y 188 de la Ley 5 de 1992 y la honrosa designación que nos hicieron las Mesas Directivas de ambas células legislativas, de manera atenta, nos permitimos rendir informe de conciliación sobre el Proyecto de Ley de la referencia bajo los siguientes términos:

El Proyecto de Ley No. 391 de 2021 Senado, 044 de 2019 Cámara, acumulado con el Proyecto de Ley 213 de 2019 Cámara "Por medio de la cual se promueve el abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del gas combustible en el país", presentó varias modificaciones a lo largo de su trámite legislativo, razón por la cual, el texto aprobado en la plenaria de la Cámara de Representantes difiere del texto aprobado en la plenaria del Senado de la República. Teniendo en cuenta lo anterior, se hace necesaria su conciliación a fin de que, una vez se surta el trámite de discusión y votación del presente informe, se proceda a su sanción presidencial y se convierta en Ley de la República.

Para efectos de comparación como anexos, a continuación, se incluyen los textos aprobados en la Cámara de Representantes y en el Senado de la República, solicitándose a las plenarios de ambas corporaciones, acoger el texto conciliado e incorporado en la presente acta.

TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN SENADO DE LA REPÚBLICA	TEXTO PROPUESTO PARA CONCILIACIÓN
(En sesión ordinaria del día 16 de diciembre de 2020).	(En sesión ordinaria del día 18 de junio de 2021).	
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"	AL PROYECTO DE LEY No. 391 DE 2021 SENADO – 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"	AL PROYECTO DE LEY No. 391 DE 2021 SENADO – 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:	EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA:	EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA:
<b>ARTÍCULO 1. OBJETO.</b> Incentivar el abastecimiento de gas combustible en el país y ampliar su utilización, con el fin de generar impactos positivos en el medio ambiente, en la calidad de vida y la salud de la población, además el acceso al servicio público, según lo establecido en la Ley 1955 de 2019.	<b>ARTÍCULO 1. OBJETO.</b> Incentivar el abastecimiento de gas combustible en el país y ampliar su utilización, con el fin de generar impactos positivos en el medio ambiente, en la calidad de vida y la salud de la población, además el acceso al servicio público, según lo establecido en la Ley 1955 de 2019.	<b>ARTÍCULO 1. OBJETO.</b> Incentivar el abastecimiento de gas combustible en el país y ampliar su utilización, con el fin de generar impactos positivos en el medio ambiente, en la calidad de vida y la salud de la población, además el acceso al servicio público, según lo establecido en la Ley 1955 de 2019.
<b>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES.</b> Para efectos de la presente Ley, entiéndase por:	<b>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES.</b> Para efectos de la presente Ley, entiéndase por:	<b>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES.</b> Para efectos de la presente Ley, entiéndase por:
<b>Gas combustible:</b> Aquellos compuestos orgánicos formados principalmente por carbono e hidrógeno que conforman al Gas Natural - GN	<b>Gas combustible:</b> Aquellos compuestos orgánicos formados principalmente por carbono e hidrógeno que conforman al Gas Natural - GN	<b>Gas combustible:</b> Aquellos compuestos orgánicos formados principalmente por carbono e hidrógeno que conforman al Gas Natural - GN

y al Gas Licuado del Petróleo - GLP.	y al Gas Licuado del Petróleo - GLP.	y al Gas Licuado del Petróleo - GLP.
<b>Gas Natural - GN:</b> 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.	<b>Gas Natural - GN:</b> 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.	<b>Gas Natural - GN:</b> 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.
<b>Gas Natural Licuado - GNL:</b> Es una mezcla de hidrocarburos, principalmente metano, cuya temperatura se reduce a través de un proceso de criogenia y se almacena térmicamente.	<b>Gas Natural Licuado - GNL:</b> Es una mezcla de hidrocarburos, principalmente metano, cuya temperatura se reduce a través de un proceso de criogenia y se almacena térmicamente.	<b>Gas Natural Licuado - GNL:</b> Es una mezcla de hidrocarburos, principalmente metano, cuya temperatura se reduce a través de un proceso de criogenia y se almacena térmicamente.
<b>Gas Licuado de Petróleo - GLP:</b> 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.	<b>Gas Licuado de Petróleo - GLP:</b> 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.	<b>Gas Licuado de Petróleo - GLP:</b> 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.
<b>Gas Natural Comprimido Vehicular - GNCV:</b> 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.	<b>Gas Natural Comprimido Vehicular - GNCV:</b> 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.	<b>Gas Natural Comprimido Vehicular - GNCV:</b> 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.
<b>AutoGLP:</b> Gas Licuado de Petróleo - GLP utilizado específicamente como	<b>AutoGLP:</b> Gas Licuado de Petróleo - GLP utilizado específicamente como	<b>AutoGLP:</b> 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.	carburante o combustible en vehículos automotores de circulación terrestre, de conformidad con la definición que establezca el Ministerio de Minas y Energía.	carburante o combustible en vehículos automotores de circulación terrestre, de conformidad con la definición que establezca el Ministerio de Minas y Energía.
<b>NautiGLP:</b> 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.	<b>NautiGLP:</b> 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.	<b>NautiGLP:</b> 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.
<b>Publicidad Exterior visual - PEV:</b> 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.	<b>Publicidad Exterior visual - PEV:</b> 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.	<b>Publicidad Exterior visual - PEV:</b> 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.
<b>Vehículos Convertidos:</b> Aquellos vehículos de combustibles líquidos que son convertidos para funcionar a base de gas combustible.	<b>Vehículos Convertidos:</b> Aquellos vehículos de combustibles líquidos que son convertidos para funcionar a base de gas combustible.	<b>Vehículos Convertidos:</b> Aquellos vehículos de combustibles líquidos que son convertidos para funcionar a base de gas combustible.
<b>Vehículos Dedicados:</b> Aquellos vehículos cuyo motor ha sido diseñado y fabricado para operar exclusivamente con gas combustible.	<b>Vehículos Dedicados:</b> Aquellos vehículos cuyo motor ha sido diseñado y fabricado para operar exclusivamente con gas combustible.	<b>Vehículos Dedicados:</b> Aquellos vehículos cuyo motor ha sido diseñado y fabricado para operar exclusivamente con gas combustible.
<b>ARTÍCULO 3. ABASTECIMIENTO Y OFERTA NACIONAL DE GAS COMBUSTIBLE.</b> El Gobierno	<b>ARTÍCULO 3. ABASTECIMIENTO Y OFERTA NACIONAL DE GAS COMBUSTIBLE.</b> El Gobierno	<b>ARTÍCULO 3. ABASTECIMIENTO Y OFERTA NACIONAL DE GAS COMBUSTIBLE.</b> El Gobierno

<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, siguiendo criterios de eficiencia energética y responsabilidad ambiental. Para ello tendrá en cuenta la implementación de nuevas tecnologías e infraestructura disponibles que garanticen la protección del medio ambiente.</p>	<p>Nacional, a través del Ministerio de Minas y Energía y sus entidades adscritas, dictará normas que garanticen el abastecimiento y la confiabilidad en el suministro de gas combustible en el mercado, como eje de la transición energética. Para efectos de incrementar la oferta, establecerá mecanismos que viabilicen y promuevan la producción nacional, siguiendo criterios de eficiencia, seguridad energética y responsabilidad ambiental. Para ello tendrá en cuenta la implementación de nuevas tecnologías e infraestructura disponibles que garanticen la protección del medio ambiente.</p> <p>No obstante, para garantizar el abastecimiento de la demanda potencial, los costos de la infraestructura de regasificación e importación que sea impulsada por el Gobierno Nacional a través del Plan de Abastecimiento de Gas Natural y GLP, serían asumidos por la demanda que se beneficie de la misma. Esto es, aquellos usuarios cuya disposición a pagar de mediano y largo plazo supere el costo de prestación del servicio que incluye, entre otros, el precio del gas importado, tarifas de regasificación, cargo para remunerar la infraestructura, tarifas de transporte, tarifas</p>	<p>Nacional, a través del Ministerio de Minas y Energía y sus entidades adscritas, dictará normas que garanticen el abastecimiento y la confiabilidad en el suministro de gas combustible en el mercado, como eje de la transición energética. Para efectos de incrementar la oferta, establecerá mecanismos que viabilicen y promuevan la producción nacional, siguiendo criterios de eficiencia, seguridad energética y responsabilidad ambiental. Para ello tendrá en cuenta la implementación de nuevas tecnologías e infraestructura disponibles que garanticen la protección del medio ambiente.</p> <p>No obstante, para garantizar el abastecimiento de la demanda potencial, los costos de la infraestructura de regasificación e importación que sea impulsada por el Gobierno Nacional a través del Plan de Abastecimiento de Gas Natural y GLP, serían asumidos por la demanda que se beneficie de la misma. Esto es, aquellos usuarios cuya disposición a pagar de mediano y largo plazo supere el costo de prestación del servicio que incluye, entre otros, el precio del gas importado, tarifas de regasificación, cargo para remunerar la infraestructura, tarifas de transporte, tarifas</p>	<p>de distribución y comercialización.</p> <p>Adicionalmente, la CREG deberá garantizar la eficiencia económica en las tarifas de dicha infraestructura de regasificación e importación de gas combustible, de conformidad con el artículo 87 de la Ley 142 de 1994.</p> <p><b>ARTÍCULO 4. DESARROLLO DEL GAS NATURAL LICUADO Y EL GAS LICUADO DE PETRÓLEO.</b> 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 de gas combustible y garantizar su abastecimiento, como eje de la transición energética. Para lo cual, dentro de los 2 (dos) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, el Ministerio de Minas y Energía deberá incluir en el Plan de Abastecimiento de Gas Natural y GLP los proyectos necesarios para la conexión al Sistema Nacional de Transporte - SNT de gas natural proveniente de los hallazgos offshore.</p> <p>Sin perjuicio de las competencias propias de los órganos de control, la Comisión de Regulación de Energía y Gas - CREG, dentro de los 2 (dos) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, dará</p>	<p>de distribución y comercialización.</p> <p>Adicionalmente, la CREG deberá garantizar la eficiencia económica en las tarifas de dicha infraestructura de regasificación e importación de gas combustible, de conformidad con el artículo 87 de la Ley 142 de 1994.</p> <p><b>ARTÍCULO 4. DESARROLLO DEL GAS COMBUSTIBLE.</b> El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Minas y Energía y sus entidades adscritas, adoptará una política pública que establezca las condiciones para promover la masificación del uso de gas combustible y garantizar su abastecimiento, como eje de la transición energética. Para lo cual, dentro de los 2 (dos) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Ministerio de Minas y Energía deberá incluir en el Plan de Abastecimiento de Gas Natural y GLP los proyectos necesarios para la conexión al Sistema Nacional de Transporte - SNT de gas natural proveniente de los hallazgos offshore.</p> <p>Sin perjuicio de las competencias propias de los órganos de control, la Comisión de Regulación de Energía y Gas - CREG, dentro de los 2 (dos) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, dará</p>	<p>de distribución y comercialización.</p> <p>Adicionalmente, la CREG deberá garantizar la eficiencia económica en las tarifas de dicha infraestructura de regasificación e importación de gas combustible, de conformidad con el artículo 87 de la Ley 142 de 1994.</p> <p><b>ARTÍCULO 4. DESARROLLO DEL GAS COMBUSTIBLE.</b> El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Minas y Energía y sus entidades adscritas, adoptará una política pública que establezca las condiciones para promover la masificación del uso de gas combustible y garantizar su abastecimiento, como eje de la transición energética. Para lo cual, dentro de los 2 (dos) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Ministerio de Minas y Energía deberá incluir en el Plan de Abastecimiento de Gas Natural y GLP los proyectos necesarios para la conexión al Sistema Nacional de Transporte - SNT de gas natural proveniente de los hallazgos offshore.</p> <p>Sin perjuicio de las competencias propias de los órganos de control, la Comisión de Regulación de Energía y Gas - CREG, dentro de los 2 (dos) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, dará</p>
<p><b>ARTÍCULO 5. INNOVACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVOS USOS DEL GAS COMBUSTIBLE.</b> 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><b>PARÁGRAFO.</b> 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>cumplimiento al artículo 126 de la Ley 142 de 1994, actualizando la metodología tarifaria del transporte de gas natural.</p> <p><b>ARTÍCULO 5. INNOVACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVOS USOS DEL GAS COMBUSTIBLE.</b> 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, podrá incentivar la promoción del uso de nuevas tecnologías, mediante la cofinanciación de ejecución de proyectos, con cargo a su presupuesto.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> 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>cumplimiento al artículo 126 de la Ley 142 de 1994, actualizando la metodología tarifaria del transporte de gas natural.</p> <p><b>ARTÍCULO 5. INNOVACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVOS USOS DEL GAS COMBUSTIBLE.</b> 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, podrá incentivar la promoción del uso de nuevas tecnologías, mediante la cofinanciación de ejecución de proyectos, con cargo a su presupuesto.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> 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><b>ARTÍCULO 6. SUBSIDIOS AL CONSUMO DE GLP DISTRIBUIDO POR CILINDROS.</b> 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><b>PARÁGRAFO 1.</b> 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><b>ARTÍCULO 6. SUBSIDIOS AL CONSUMO DE GLP DISTRIBUIDO POR CILINDROS.</b> El Gobierno Nacional según la normatividad vigente, podrá otorgar subsidios al consumo del servicio público domiciliario de GLP distribuido por cilindros, según los lineamientos establecidos en la Ley 142 de 1994 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 por usuario será un porcentaje del costo del consumo básico o de subsistencia definido por la UPME que no podrá superar el 50% para el estrato 1 y el 40% para el estrato 2.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1.</b> 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 municipios del país que no cuenten con redes de gas combustible y no sea técnica o económicamente viable suministrar gas combustible por redes, teniendo en cuenta el Plan Indicativo de Expansión y</p>	<p><b>ARTÍCULO 6. SUBSIDIOS AL CONSUMO DE GLP DISTRIBUIDO POR CILINDROS.</b> El Gobierno Nacional según la normatividad vigente, podrá otorgar subsidios al consumo del servicio público domiciliario de GLP distribuido por cilindros, según los lineamientos establecidos en la Ley 142 de 1994 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 por usuario será un porcentaje del costo del consumo básico o de subsistencia definido por la UPME que no podrá superar el 50% para el estrato 1 y el 40% para el estrato 2.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1.</b> 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 municipios del país que no cuenten con redes de gas combustible y no sea técnica o económicamente viable suministrar gas combustible por redes, teniendo en cuenta el Plan Indicativo de Expansión y</p>

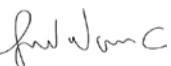

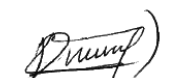
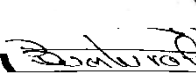
<p><b>PARÁGRAFO 2.</b> El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Minas y Energía, realizarán alianzas con el sector privado que comercializa GLP en cilindros en territorios apartados y de difícil acceso y que no tienen Empresas de Servicio Público Domiciliario, con el fin de poder ampliar la cobertura de subsidios mencionados en el presente artículo.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3.</b> 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>Cobertura de Gas Combustible.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2.</b> El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Minas y Energía, realizarán alianzas con el sector privado que comercializa GLP en cilindros en territorios apartados y de difícil acceso y que no tienen Empresas de Servicio Público Domiciliario, con el fin de poder ampliar la cobertura de subsidios mencionados en el presente artículo. Las alianzas con el sector privado serán mediante concurso por medio de una subasta de primer precio a sobre cerrado con vigilancia de la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3.</b> 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. La asignación de estos subsidios quedará condicionada a la disponibilidad presupuestal existente”.</p>	<p>Cobertura de Gas Combustible.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2.</b> El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Minas y Energía, realizarán alianzas con el sector privado que comercializa GLP en cilindros en territorios apartados y de difícil acceso y que no tienen Empresas de Servicio Público Domiciliario, con el fin de poder ampliar la cobertura de subsidios mencionados en el presente artículo. Las alianzas con el sector privado serán mediante concurso por medio de una subasta de primer precio a sobre cerrado con vigilancia de la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3.</b> 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. La asignación de estos subsidios quedará condicionada a la disponibilidad presupuestal existente”.</p>
<p>En todo caso, el esquema de implementación requerirá de la coordinación interinstitucional, a fin de que cada actor en el programa ejecute su tarea desde su competencia según los objetivos establecidos del programa.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> El Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Salud y Protección Social, y las entidades territoriales de los departamentos que se vean beneficiados 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>mencionados combustibles para cocinar.</p> <p>El Ministerio de Minas y Energía expedirá los lineamientos para la ejecución y aprobación de los programas de sustitución de leña, carbón, residuos, kerosene, gasolina y alcohol por gas combustible, para lo que tendrá en cuenta la disponibilidad presupuestal y en caso de ser necesario podrá priorizar los municipios con niveles altos e intermedios de Necesidades Básicas Insatisfechas, municipios rurales y zonas de difícil acceso y tendrá en cuenta el nivel de cobertura del servicio de gas combustible por redes.</p> <p>El programa de Sustitución de leña, carbón, residuos, kerosene, gasolina y alcohol por Gas Combustible podrá ser financiado con recursos del Presupuesto General de la Nación, rubro que se señalará en la Ley anual del presupuesto. Así mismo, el Ministerio de Minas y Energía podrá utilizar los recursos otorgados en el Presupuesto General de la Nación al proyecto de infraestructura de GLP por red y Fondo Especial Cuota de Fomento, para subsidiar, financiar o cofinanciar la conexión de cada usuario al servicio público de gas combustible. La conexión podrá incluir lo señalado en el</p>	<p>mencionados combustibles para cocinar.</p> <p>El Ministerio de Minas y Energía expedirá los lineamientos para la ejecución y aprobación de los programas de sustitución de leña, carbón, residuos, kerosene, gasolina y alcohol por gas combustible, para lo que tendrá en cuenta la disponibilidad presupuestal y en caso de ser necesario podrá priorizar los municipios con niveles altos e intermedios de Necesidades Básicas Insatisfechas, municipios rurales y zonas de difícil acceso y tendrá en cuenta el nivel de cobertura del servicio de gas combustible por redes.</p> <p>El programa de Sustitución de leña, carbón, residuos, kerosene, gasolina y alcohol por Gas Combustible podrá ser financiado con recursos del Presupuesto General de la Nación, rubro que se señalará en la Ley anual del presupuesto. Así mismo, el Ministerio de Minas y Energía podrá utilizar los recursos otorgados en el Presupuesto General de la Nación al proyecto de infraestructura de GLP por red y Fondo Especial Cuota de Fomento, para subsidiar, financiar o cofinanciar la conexión de cada usuario al servicio público de gas combustible. La conexión podrá incluir lo señalado en el</p>
<p><b>ARTÍCULO 7. PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE LEÑA, CARBÓN Y RESIDUOS POR GAS COMBUSTIBLE.</b> El Gobierno Nacional establecerá el Programa de Sustitución de Leña, Carbón y Residuos por Gas Combustible para la cocción de alimentos y demás quehaceres domiciliarios que lo requieran 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><b>ARTÍCULO 7. PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE LEÑA, CARBÓN Y RESIDUOS POR GAS COMBUSTIBLE.</b> El Ministerio de Minas y Energía desarrollará el Programa de Sustitución de leña, carbón, residuos, kerosene, gasolina y alcohol por gas combustible para la cocción de alimentos, el cual tendrá una duración de hasta diez (10) años y a través del cual se podrá subsidiar, financiar o cofinanciar la conexión de cada usuario al servicio público de gas combustible. Tal conexión podrá incluir mangueras, reguladores y estufas, así como otros artefactos requeridos para poder hacer uso del gas combustible. Lo anterior con el fin de asegurar el acceso al servicio público de gas combustible para aquellas familias que continúan cocinando con leña, carbón, residuos, kerosene, gasolina y alcohol.</p> <p>Podrán ser beneficiarios del Programa de Sustitución de leña, carbón, residuos, kerosene, gasolina y alcohol por Gas Combustible los usuarios que, conforme al SISBEN, utilicen como combustible para cocinar carbón, residuos, kerosene, gasolina y alcohol y que a su vez pertenezcan a los estratos 1 y 2 o, comunidades indígenas que utilizan los</p>	<p><b>ARTÍCULO 7. PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE LEÑA, CARBÓN Y RESIDUOS POR GAS COMBUSTIBLE.</b> El Ministerio de Minas y Energía desarrollará el Programa de Sustitución de leña, carbón, residuos, kerosene, gasolina y alcohol por gas combustible para la cocción de alimentos, el cual tendrá una duración de hasta diez (10) años y a través del cual se podrá subsidiar, financiar o cofinanciar la conexión de cada usuario al servicio público de gas combustible. Tal conexión podrá incluir mangueras, reguladores y estufas, así como otros artefactos requeridos para poder hacer uso del gas combustible. Lo anterior con el fin de asegurar el acceso al servicio público de gas combustible para aquellas familias que continúan cocinando con leña, carbón, residuos, kerosene, gasolina y alcohol.</p> <p>Podrán ser beneficiarios del Programa de Sustitución de leña, carbón, residuos, kerosene, gasolina y alcohol por Gas Combustible los usuarios que, conforme al SISBEN, utilicen como combustible para cocinar carbón, residuos, kerosene, gasolina y alcohol y que a su vez pertenezcan a los estratos 1 y 2 o, comunidades indígenas que utilizan los</p>
	<p>primer inciso del presente artículo.</p>	<p>primer inciso del presente artículo.</p>

<p><b>ARTÍCULO 8. GENERACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA CON GAS COMBUSTIBLE.</b> 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 1° de la Ley 1955 de 2019.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> 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><b>ARTÍCULO 9. DECLARATORIA DE INTERÉS NACIONAL Y</b></p>	<p><b>ARTÍCULO 8. GENERACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA CON GAS COMBUSTIBLE.</b> El Gobierno Nacional priorizará los proyectos de sustitución de diésel por gas combustible para la generación de energía eléctrica. 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 1° de la Ley 1955 de 2019.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> Para efectos de impulsar los Proyectos de Sustitución de Diésel por gas combustible para la generación de energía eléctrica, el Ministerio de Minas y Energía dictará las disposiciones necesarias en lo referente a la destinación desde los Fondos especiales y cupos de electro combustibles.</p> <p><b>ARTÍCULO 9. DECLARATORIA DE INTERÉS NACIONAL Y</b></p>	<p><b>ARTÍCULO 8. GENERACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA CON GAS COMBUSTIBLE.</b> El Gobierno Nacional priorizará los proyectos de sustitución de diésel por gas combustible para la generación de energía eléctrica. 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 1° de la Ley 1955 de 2019.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> Para efectos de impulsar los Proyectos de Sustitución de Diésel por gas combustible para la generación de energía eléctrica, el Ministerio de Minas y Energía dictará las disposiciones necesarias en lo referente a la destinación desde los Fondos especiales y cupos de electro combustibles.</p> <p><b>ARTÍCULO 9. DECLARATORIA DE INTERÉS NACIONAL Y</b></p>	<p><b>ESTRATÉGICO.</b> 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 para la población.</p> <p><b>ARTÍCULO 10. ESTÍMULO A LA CONVERSIÓN DE VEHÍCULOS A GAS COMBUSTIBLE.</b> 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><b>ARTÍCULO 11. RESTRICCIÓN A LA CIRCULACIÓN VEHICULAR.</b> 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,</p>	<p><b>ESTRATÉGICO.</b> 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 para la población.</p> <p><b>ARTÍCULO 10. ESTÍMULO A LA CONVERSIÓN DE VEHÍCULOS A GAS COMBUSTIBLE.</b> 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><b>ARTÍCULO 10. CIRCULACIÓN VEHICULAR.</b> 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</p>	<p><b>ESTRATÉGICO.</b> 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 para la población.</p> <p style="text-align: center;"><b>ELIMINADO</b></p> <p><b>ARTÍCULO 10. CIRCULACIÓN VEHICULAR.</b> 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</p>
<p>día sin carro, restricciones por materia ambiental, entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad.</p> <p><b>ARTÍCULO 12. IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS.</b> 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 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> <p><b>ARTÍCULO 13. FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN DE COMBUSTIBLES -SICOM.</b> 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</p>	<p>ambiental, entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad.</p> <p><b>ARTÍCULO 11. IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS.</b> El Ministerio de Transporte, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, reglamentarán un mecanismo de identificación vehicular, que permita a las autoridades nacionales, territoriales y municipales reconocer 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> <p><b>ARTÍCULO 12. FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN DE COMBUSTIBLES -SICOM.</b> 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</p>	<p>ambiental, entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad.</p> <p><b>ARTÍCULO 11. IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS.</b> El Ministerio de Transporte, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, reglamentarán un mecanismo de identificación vehicular, que permita a las autoridades nacionales, territoriales y municipales reconocer 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> <p><b>ARTÍCULO 12. FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN DE COMBUSTIBLES -SICOM.</b> 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</p>	<p>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.</p> <p><b>ARTÍCULO 14. TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.</b> 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</p>	<p>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.</p> <p><b>ARTÍCULO 13. TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.</b> 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</p>	<p>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.</p> <p><b>ARTÍCULO 13. TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.</b> 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</p>



<p>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>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>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><b>PARÁGRAFO 3.</b> 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><b>PARÁGRAFO 3.</b> 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><b>PARÁGRAFO 3.</b> 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><b>PARÁGRAFO 1.</b> 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 otorgará mayor puntaje dentro de los criterios de calificación en el proceso licitatorio.</p>	<p><b>PARÁGRAFO 1.</b> 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 otorgará mayor puntaje dentro de los criterios de calificación en el proceso licitatorio.</p>	<p><b>PARÁGRAFO 1.</b> 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 otorgará mayor puntaje dentro de los criterios de calificación en el proceso licitatorio.</p>	<p><b>ARTÍCULO 15. INICIATIVA PÚBLICA DE USO DE VEHÍCULOS A GAS COMBUSTIBLE.</b> 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><b>ARTÍCULO 14. INICIATIVA PÚBLICA DE USO DE VEHÍCULOS A GAS COMBUSTIBLE.</b> 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><b>ARTÍCULO 14. INICIATIVA PÚBLICA DE USO DE VEHÍCULOS A GAS COMBUSTIBLE.</b> 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><b>PARÁGRAFO 2.</b> 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><b>PARÁGRAFO 2.</b> 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><b>PARÁGRAFO 2.</b> 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><b>PARÁGRAFO 1.</b> 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><b>PARÁGRAFO 1.</b> 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><b>PARÁGRAFO 1.</b> 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><b>PARÁGRAFO 2.</b> 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</p>	<p><b>PARÁGRAFO 2.</b> 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</p>	<p><b>PARÁGRAFO 2.</b> 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</p>	<p><b>PARÁGRAFO 2.</b> 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</p>	<p><b>PARÁGRAFO 2.</b> 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</p>	<p><b>PARÁGRAFO 2.</b> 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</p>
<p>deberán estructurar un programa con sus respectivas estrategias para el logro de la iniciativa pública establecida.</p>	<p>estructurar un programa con sus respectivas estrategias para el logro de la iniciativa pública establecida.</p>	<p>estructurar un programa con sus respectivas estrategias para el logro de la iniciativa pública establecida.</p>	<p><b>PARÁGRAFO.</b> 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><b>PARÁGRAFO.</b> 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><b>PARÁGRAFO.</b> 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><b>PARÁGRAFO 3.</b> La Contraloría General de la República será la entidad encargada de hacer seguimiento y control al cumplimiento del presente artículo.</p>	<p><b>PARÁGRAFO 3.</b> La Contraloría General de la República será la entidad encargada de hacer seguimiento y control al cumplimiento del presente artículo.</p>	<p><b>PARÁGRAFO 3.</b> La Contraloría General de la República será la entidad encargada de hacer seguimiento y control al cumplimiento del presente artículo.</p>	<p><b>ARTÍCULO 17. TRANSPORTE DE SERVICIO ESPECIAL.</b> 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.</p>	<p><b>ARTÍCULO 16. TRANSPORTE DE SERVICIO ESPECIAL.</b> 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.</p>	<p><b>ARTÍCULO 16. TRANSPORTE DE SERVICIO ESPECIAL.</b> 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.</p>
<p><b>ARTÍCULO 16. TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA.</b> 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.</p>	<p><b>ARTÍCULO 15. TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA.</b> 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.</p>	<p><b>ARTÍCULO 15. TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA.</b> 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.</p>	<p><b>ARTÍCULO 18. IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES.</b> Adiciónese el Parágrafo 6°, al artículo 145 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:</p>	<p><b>ARTÍCULO 17. IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES.</b> Adiciónese el Parágrafo 6°, al artículo 145 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:</p>	<p><b>ARTÍCULO 17. IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES.</b> Adiciónese el Parágrafo 6°, al artículo 145 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:</p>
<p><b>PARÁGRAFO 6.</b> Para los vehículos dedicados a gas combustible, la tarifa aplicable</p>	<p><b>PARÁGRAFO 6.</b> Para los vehículos dedicados a gas combustible, la tarifa aplicable</p>	<p><b>PARÁGRAFO 6.</b> Para los vehículos dedicados a gas combustible, la tarifa aplicable</p>	<p><b>PARÁGRAFO 6.</b> Para los vehículos dedicados a gas combustible, las tarifas de</p>	<p><b>PARÁGRAFO 6.</b> Para los vehículos dedicados a gas combustible, las tarifas de</p>	<p><b>PARÁGRAFO 6.</b> Para los vehículos dedicados a gas combustible, las tarifas de</p>


<p>combustible, las tarifas de impuestos sobre los vehículos aplicables no podrán superar en ningún caso, el uno por ciento (1%) del valor comercial del vehículo.</p>	<p><del>será del uno por ciento (1%) sobre el valor comercial del vehículo.</del></p>	<p>impuestos sobre los vehículos aplicables no podrán superar en ningún caso, el uno por ciento (1%) del valor comercial del vehículo.</p>	<p>Técnico-Mecánica consagrada en los artículos 10 y 11 de la Ley 1383 de 2010.</p>	<p>Técnico-Mecánica consagrada en los artículos 10 y 11 de la Ley 1383 de 2010.</p>	<p>Técnico-Mecánica consagrada en los artículos 10 y 11 de la Ley 1383 de 2010.</p>
<p><b>ARTÍCULO 19. EXENCIÓN DE CERTIFICADO DE EMISIONES CONTAMINANTES Y DESCUENTOSOBRE LA REVISION TECNICO-MECANICA.</b> 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><b>ARTÍCULO 18. EXENCIÓN DEL CERTIFICADO DE EMISIONES CONTAMINANTES Y DESCUENTO SOBRE LA REVISION TECNICO-MECANICA.</b> 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><b>ARTÍCULO 18. EXENCIÓN DEL CERTIFICADO DE EMISIONES CONTAMINANTES Y DESCUENTO SOBRE LA REVISION TECNICO-MECANICA.</b> 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><b>PARÁGRAFO 2.</b> 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><b>PARÁGRAFO 2.</b> 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><b>PARÁGRAFO 2.</b> 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><b>PARÁGRAFO 1.</b> 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</p>	<p><b>PARÁGRAFO 1.</b> 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</p>	<p><b>PARÁGRAFO 1.</b> 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</p>	<p><b>ARTÍCULO 20. INICIATIVA DE PREVENCIÓN EN SALUD.</b> 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><del><b>ARTÍCULO 20. INICIATIVA DE PREVENCIÓN EN SALUD.</b> 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.</del></p>	<p><del><b>ARTÍCULO 20. INICIATIVA DE PREVENCIÓN EN SALUD.</b> 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.</del></p>
			<p><b>ARTÍCULO 21. SOCIALIZACIÓN.</b> 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</p>	<p><b>ARTÍCULO 19. SOCIALIZACIÓN.</b> 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 y las demás entidades gubernamentales relacionadas con la ampliación del abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del sector de gas combustible en el país, se</p>	<p><b>ARTÍCULO 19. SOCIALIZACIÓN.</b> 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 y las demás entidades gubernamentales relacionadas con la ampliación del abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del sector de gas combustible en el país, se</p>
<p>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>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>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>usuarios que realicen las actividades de autogeneración y de cogeneración de energía a base de gas natural podrán actuar para todos los propósitos, independientemente de la cantidad de gas natural que utilicen, como los usuarios no regulados del servicio de gas natural definidos por la Comisión de Regulación de Energía y Gas.</p>	<p>usuarios que realicen las actividades de autogeneración y de cogeneración de energía a base de gas natural podrán actuar para todos los propósitos, independientemente de la cantidad de gas natural que utilicen, como los usuarios no regulados del servicio de gas natural definidos por la Comisión de Regulación de Energía y Gas.</p>	<p>usuarios que realicen las actividades de autogeneración y de cogeneración de energía a base de gas natural podrán actuar para todos los propósitos, independientemente de la cantidad de gas natural que utilicen, como los usuarios no regulados del servicio de gas natural definidos por la Comisión de Regulación de Energía y Gas.</p>
<p><b>ARTÍCULO 22. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS.</b> 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.</p>	<p><b>ARTÍCULO 20. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS.</b> 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.</p>	<p><b>ARTÍCULO 20. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS.</b> 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.</p>	<p><b>ARTÍCULO 23. VIGENCIA Y DEROGATORIAS.</b> La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p><b>ARTÍCULO 23. VIGENCIA Y DEROGATORIAS.</b> La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p><b>ARTÍCULO 23. VIGENCIA Y DEROGATORIAS.</b> La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>
<p><b>ARTÍCULO 21.</b> Todas las erogaciones que se causen con ocasión de la implementación y ejecución de la presente Ley deberán consultar la situación fiscal de la Nación y ajustarse al Marco de Gasto de Mediano Plazo de cada sector involucrado, en concordancia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y las normas orgánicas de presupuesto.</p>	<p><b>ARTÍCULO 21.</b> Todas las erogaciones que se causen con ocasión de la implementación y ejecución de la presente Ley deberán consultar la situación fiscal de la Nación y ajustarse al Marco de Gasto de Mediano Plazo de cada sector involucrado, en concordancia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y las normas orgánicas de presupuesto.</p>	<p><b>ARTÍCULO 21.</b> Todas las erogaciones que se causen con ocasión de la implementación y ejecución de la presente Ley deberán consultar la situación fiscal de la Nación y ajustarse al Marco de Gasto de Mediano Plazo de cada sector involucrado, en concordancia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y las normas orgánicas de presupuesto.</p>	<p>Así las cosas, se acoge el texto aprobado en el Senado de la República en su mayoría, atendiendo que los cambios incluidos en tercer y cuarto debate en el Senado de la República mejoraron no sólo la redacción, sino que precisaron el alcance de la iniciativa, todo lo anterior contando con la concertación del autor y ponente de la Cámara de Representantes.</p>	<p>Adicionalmente, resulta importante resaltar que este texto ha sido resultado de la concertación entre el legislativo y el ejecutivo, gracias a la revisión del mismo por parte del Ministerio de Minas y Energía y del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, quienes hicieron ajustes técnicos que permitieron la adecuada aplicación de la reforma propuesta.</p>	<p>Acceptando la eliminación del artículo 10 y acogiendo el texto del artículo 17 de cámara.</p>
<p><b>ARTÍCULO 22. INCENTIVOS PARA LAS ACTIVIDADES DE AUTOGENERACIÓN Y DE COGENERACIÓN DE ENERGÍA CON GAS NATURAL.</b> Los</p>	<p><b>ARTÍCULO 22. INCENTIVOS PARA LAS ACTIVIDADES DE AUTOGENERACIÓN Y DE COGENERACIÓN DE ENERGÍA CON GAS NATURAL.</b> Los</p>	<p><b>ARTÍCULO 22. INCENTIVOS PARA LAS ACTIVIDADES DE AUTOGENERACIÓN Y DE COGENERACIÓN DE ENERGÍA CON GAS NATURAL.</b> Los</p>	<p>En consecuencia, los suscritos conciliadores solicitamos a las plenarias del Senado de la República y la Cámara de Representantes, aprobar la conciliación al PROYECTO DE LEY No. 391 DE 2021 SENADO,</p>		

<p>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="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: center;">  <p><b>JOSÉ DAVID NAME CARDOZO</b> H. Senador de la República Conciliador</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><b>EDWIN GILBERTO BALLESTEROS ARCHILA</b> H. Representante a la Cámara Conciliador</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 20px;"> <div style="text-align: center;">  <p><b>DIIDER LOBO CHINCHILLA</b> H. Senador de la República Conciliador</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p><b>BUENAVENTURA LEÓN LEÓN</b> H. Representante a la Cámara Conciliador</p> </div> </div>	<p style="text-align: center;"><b>TEXTO CONCILIADO AL PROYECTO DE LEY NO. 391 DE 2021 SENADO – 044 DE 2019 CÁMARA, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NO. 213 DE 2019 CÁMARA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>"POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL ABASTECIMIENTO, CONTINUIDAD, CONFIABILIDAD Y COBERTURA DEL GAS COMBUSTIBLE EN EL PAÍS"</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DECRETA:</b></p> <p><b>ARTÍCULO 1. OBJETO.</b> Incentivar el abastecimiento de gas combustible en el país y ampliar su utilización, con el fin de generar impactos positivos en el medio ambiente, en la calidad de vida y la salud de la población, además el acceso al servicio público, según lo establecido en la Ley 1955 de 2019.</p> <p><b>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES.</b> 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,</p>
<p>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><b>ARTÍCULO 3. ABASTECIMIENTO Y OFERTA NACIONAL DE GAS COMBUSTIBLE.</b> El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Minas y Energía y sus entidades adscritas, dictará normas que garanticen el abastecimiento y la confiabilidad en el suministro de gas combustible en el mercado, como eje de la transición energética. Para efectos de incrementar la oferta, establecerá mecanismos que viabilicen y promuevan la producción nacional, siguiendo criterios de eficiencia, seguridad energética y responsabilidad ambiental. Para ello tendrá en cuenta la implementación de nuevas tecnologías e infraestructura disponibles que garanticen la protección del medio ambiente.</p> <p>No obstante, para garantizar el abastecimiento de la demanda potencial, los costos de la infraestructura de regasificación e importación que sea impulsada por el Gobierno Nacional a través del Plan de Abastecimiento de Gas Natural y GLP, serán asumidos por la demanda que se beneficie de la misma. Esto es, aquellos usuarios cuya disposición a pagar de mediano y largo plazo supere el costo de prestación del servicio que incluye, entre otros, el precio del gas importado, tarifas de regasificación, cargo para remunerar la infraestructura, tarifas de transporte, tarifas de distribución y comercialización.</p> <p>Adicionalmente, la CREG deberá garantizar la eficiencia económica en las tarifas de dicha infraestructura de regasificación e importación de gas combustible, de conformidad con el artículo 87 de la Ley 142 de 1994.</p> <p><b>ARTÍCULO 4. DESARROLLO DEL GAS COMBUSTIBLE.</b> El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Minas y Energía y sus entidades adscritas, adoptará una política pública que establezca las condiciones para promover la masificación del uso de gas combustible y garantizar su abastecimiento, como eje de la transición energética. Para lo cual, dentro de los 2 (dos) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, el Ministerio de Minas y Energía deberá incluir en el Plan de Abastecimiento de Gas Natural y GLP los proyectos necesarios para la conexión al Sistema Nacional de Transporte - SNT de gas natural proveniente de los hallazgos offshore.</p> <p>Sin perjuicio de las competencias propias de los órganos de control, la Comisión de Regulación de Energía y Gas - CREG, dentro de los 2 (dos) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, dará cumplimiento al artículo 126 de la Ley 142 de 1994, actualizando la metodología tarifaria del transporte de gas natural.</p> <p><b>ARTÍCULO 5. INNOVACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVOS USOS DEL GAS COMBUSTIBLE.</b> 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, podrán incentivar la</p>	<p>promoción del uso de nuevas tecnologías, mediante la cofinanciación de ejecución de proyectos, con cargo a su presupuesto.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> 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><b>ARTÍCULO 6. SUBSIDIOS AL CONSUMO DE GLP DISTRIBUIDO POR CILINDROS.</b> El Gobierno Nacional según la normatividad vigente, podrá otorgar subsidios al consumo del servicio público domiciliario de GLP distribuido por cilindros, según los lineamientos establecidos en la Ley 142 de 1994 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 por usuario será un porcentaje del costo del consumo básico o de subsistencia definido por la UPME que no podrá superar el 50% para el estrato 1 y el 40% para el estrato 2.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1.</b> 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 municipios del país que no cuenten con redes de gas combustible y no sea técnica o económicamente viable suministrar gas combustible por redes, teniendo en cuenta el Plan Indicativo de Expansión y Cobertura de Gas Combustible.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2.</b> El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Minas y Energía, realizarán alianzas con el sector privado que comercializa GLP en cilindros en territorios apartados y de difícil acceso y que no tienen Empresas de Servicio Público Domiciliario, con el fin de poder ampliar la cobertura de subsidios mencionados en el presente artículo. Las alianzas con el sector privado serán mediante concurso por medio de una subasta de primer precio a sobre cerrado con vigilancia de la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3.</b> 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. La asignación de estos subsidios quedará condicionada a la disponibilidad presupuestal existente".</p> <p><b>ARTÍCULO 7. PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE LEÑA, CARBÓN Y RESIDUOS POR GAS COMBUSTIBLE.</b> El Ministerio de Minas y Energía desarrollará el Programa de Sustitución de leña, carbón, residuos, kerosene, gasolina y alcohol por gas combustible para la cocción de alimentos, el cual tendrá una duración de hasta diez (10) años y a través del cual se podrá subsidiar, financiar o cofinanciar la conexión de cada usuario al servicio público de gas combustible. Tal conexión podrá incluir mangueras, reguladores y estufas, así como otros artefactos requeridos para poder hacer uso del gas combustible. Lo anterior con el fin de asegurar el acceso al servicio público de gas combustible para aquellas familias que continúan cocinando con leña, carbón, residuos, kerosene, gasolina y alcohol.</p>

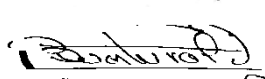
<p>Podrán ser beneficiarios del Programa de Sustitución de leña, carbón, residuos, kerosene, gasolina y alcohol por Gas Combustible los usuarios que, conforme al SISBEN, utilicen como combustible para cocinar carbón, residuos, kerosene, gasolina y alcohol y que a su vez pertenezcan a los estratos 1 y 2 o, comunidades indígenas que utilizan los mencionados combustibles para cocinar.</p> <p>El Ministerio de Minas y Energía expedirá los lineamientos para la ejecución y aprobación de los programas de sustitución de leña, carbón, residuos, kerosene, gasolina y alcohol por gas combustible, para lo que tendrá en cuenta la disponibilidad presupuestal y en caso de ser necesario podrá priorizar los municipios con niveles altos e intermedios de Necesidades Básicas Insatisfechas, municipios rurales y zonas de difícil acceso y tendrá en cuenta el nivel de cobertura del servicio de gas combustible por redes.</p> <p>El programa de Sustitución de leña, carbón, residuos, kerosene, gasolina y alcohol por Gas Combustible podrá ser financiado con recursos del Presupuesto General de la Nación, rubro que se señalará en la Ley anual del presupuesto.</p> <p>Así mismo, el Ministerio de Minas y Energía podrá utilizar los recursos otorgados en el Presupuesto General de la Nación al proyecto de infraestructura de GLP por red y Fondo Especial Cuota de Fomento, para subsidiar, financiar o cofinanciar la conexión de cada usuario al servicio público de gas combustible. La conexión podrá incluir lo señalado en el primer inciso del presente artículo.</p> <p><b>ARTÍCULO 8. GENERACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA CON GAS COMBUSTIBLE.</b> El Gobierno Nacional priorizará los proyectos de sustitución de diésel por gas combustible para la generación de energía eléctrica. 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 1° de la Ley 1955 de 2019.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> Para efectos de impulsar los Proyectos de Sustitución de Diésel por gas combustible para la generación de energía eléctrica, el Ministerio de Minas y Energía dictará las disposiciones necesarias en lo referente a la destinación desde los Fondos especiales y cupos de electro combustibles.</p> <p><b>ARTÍCULO 9. DECLARATORIA DE INTERÉS NACIONAL Y ESTRATÉGICO.</b> 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 para la población.</p> <p><b>ARTÍCULO 10. CIRCULACIÓN VEHICULAR.</b> 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><b>ARTÍCULO 11. IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS.</b> El Ministerio Transporte, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, reglamentará un mecanismo de identificación vehicular, que permita a las autoridades nacionales, territoriales y municipales reconocer 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> <p><b>ARTÍCULO 12. FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN DE COMBUSTIBLES - SICOM.</b> 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 financiendot del sistema. Lo anterior, condicionado a la disponibilidad presupuestal existente en los proyectos de inversión específicos para tal fin.</p> <p><b>ARTÍCULO 13. TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS.</b> A partir de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley y por 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><b>PARÁGRAFO 1.</b> 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 otorgará mayor puntaje dentro de los criterios de calificación en el proceso licitatorio.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2.</b> 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><b>PARÁGRAFO 3.</b> 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><b>ARTÍCULO 14. INICIATIVA PÚBLICA DE USO DE VEHÍCULOS A GAS COMBUSTIBLE.</b> 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><b>PARÁGRAFO 1.</b> 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><b>PARÁGRAFO 2.</b> Para garantizar el cumplimiento de la meta dispuesta en el presente artículo, los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Transportes y Hacienda y Crédito Público, deberán estructurar un programa con sus respectivas estrategias para el logro de la iniciativa pública establecida.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3.</b> La Contraloría General de la República será la entidad encargada de hacer seguimiento y control al cumplimiento del presente artículo.</p> <p><b>ARTÍCULO 15. TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA.</b> El Gobierno Nacional, a través de los ministerios de Minas y Energía, de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Transportes 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.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> 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 Transportes, tasas compensadas o subsidiadas, subsidios cruzados, entre otros.</p> <p><b>ARTÍCULO 16. TRANSPORTE DE SERVICIO ESPECIAL.</b> 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 Transportes 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.</p> <p><b>ARTÍCULO 17. IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS AUTOMOTORES.</b> Adiciónese el Parágrafo 6°, al artículo 145 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:</p>	<p><b>PARÁGRAFO 6.</b> Para los vehículos dedicados a gas combustible, las tarifas de impuestos sobre los vehículos aplicables no podrán superar en ningún caso, el uno por ciento (1%) del valor comercial del vehículo.</p> <p><b>ARTÍCULO 18. EXENCIÓN DEL CERTIFICADO DE EMISIONES CONTAMINANTES Y DESCUENTO SOBRE LA REVISIÓN TÉCNICO- MECÁNICA.</b> 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><b>PARÁGRAFO 1.</b> 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><b>PARÁGRAFO 2.</b> 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><b>ARTÍCULO 19. SOCIALIZACIÓN.</b> 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 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 gas combustible.</p> <p><b>ARTÍCULO 20. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS.</b> 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 medioambiente, 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.</p> <p><b>ARTÍCULO 21.</b> Todas las erogaciones que se causen con ocasión de la implementación y ejecución de la presente Ley deberán consultar la situación fiscal de la Nación y ajustarse al Marco de Gasto de Mediano Plazo de cada sector involucrado, en concordancia con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y las normas orgánicas de presupuesto.</p> <p><b>ARTÍCULO 22. INCENTIVOS PARA LAS ACTIVIDADES DE AUTOGENERACIÓN Y DE COGENERACIÓN DE ENERGÍA CON GAS NATURAL.</b> Los usuarios que realicen las actividades de autogeneración y de cogeneración de energía a base de gas natural podrán actuar para todos los propósitos, independientemente de la cantidad de gas natural que utilicen, como los usuarios no regulados del servicio de gas natural definidos por la Comisión de Regulación de Energía y Gas.</p>

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

  
**JOSÉ DAVID NAME CARDOZO**  
H. Senador de la República  
Conciliador

  
**EDWIN GILBERTO BALLESTEROS ARCHILA**  
H. Representante a la Cámara  
Conciliador

  
**DIDIER LORO CHINCHILLA**  
H. Senador de la República  
Conciliador

  
**BUENAVENTURA LEÓN LEÓN**  
H. Representante a la Cámara  
Conciliador

**CONTENIDO**

Gaceta número 700 - viernes, 18 de junio de 2021

SENADO DE LA REPÚBLICA

INFORMES DE CONCILIACIÓN

Informe de conciliación del proyecto de ley número 212 de 2019 Senado – 489 de 2020 Cámara, por medio de la cual se reduce la jornada laboral semanal de manera gradual, sin disminuir el salario de los trabajadores y se dictan otras disposiciones ..... 1

Informe de conciliación al proyecto de ley número 391 de 2021 Senado, 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 ..... 5