



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVIII - Nº 516

Bogotá, D. C., miércoles, 12 de junio de 2019

EDICIÓN DE 29 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

INFORMES DE CONCILIACIÓN

INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 302 DE 2018 CÁMARA, 61 DE 2017 SENADO “ANA CECILIA NIÑO”

por el cual se prohíbe el uso de asbesto en el territorio nacional y se establecen garantías de protección a la salud de los colombianos

Bogotá, D. C., junio de 2019

Doctores

ERNESTO MACÍAS TOVAR

Presidente Senado de la República

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN

Presidente Cámara de Representantes

Ciudad

Referencia: Informe de Conciliación al Proyecto de Ley número 302 de 2018 Cámara, 61 de 2017 Senado “Ana Cecilia Niño”

Respetados Presidentes:

De acuerdo con los artículos 161 de la Constitución Política y 186 de la Ley 5ª de 1992, la suscrita Senadora y el Representante a la Cámara integrantes de la Comisión Accidental de Conciliación nos permitimos someter a consideración de las Plenarias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, el texto conciliado del proyecto de la referencia, dirimiendo de esta manera las diferencias existentes entre los textos aprobados por las respectivas Plenarias de las Cámaras.

Para cumplir con nuestro cometido, procedimos a realizar un análisis de los textos aprobados en las respectivas Cámaras, del cual concluimos que el texto aprobado por la Cámara de Representantes acoge lo aprobado y debatido en Senado y mantiene el espíritu de la iniciativa.

Por lo anterior, hemos convenido mantener el texto aprobado en segundo debate por la plenaria de Cámara de Representantes, así como el título aprobado por esta, considerando que las modificaciones realizadas complementaron y enriquecieron el contenido del mismo, resaltando la participación de todos los partidos políticos. No obstante, la única salvedad será no incluir el parágrafo 3 del artículo 7 en razón al concepto emitido por la Superintendencia de Industria y Comercio, resaltando la imposibilidad de darle cumplimiento a lo establecido en dicho parágrafo, dadas las funciones legales de cada una de las entidades.

TEXTO CONCILIADO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 302 DE 2018 CÁMARA, 61 DE 2017 SENADO “ANA CECILIA NIÑO”

por el cual se prohíbe el uso de asbesto en el territorio nacional y se establecen garantías de protección a la salud de los colombianos.

El Congreso de la República

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto preservar la vida, la salud y el ambiente de los trabajadores y todos los habitantes del territorio nacional frente a los riesgos que representa la exposición al asbesto para la salud pública, colectiva e individual en cualquiera de sus modalidades o presentaciones.

Artículo 2º. Prohibición. A partir del primero (1º) de enero de 2021 se prohíbe explotar, producir, comercializar, importar, distribuir o exportar cualquier variedad de asbesto y de los productos con él elaborados en el territorio nacional.

Parágrafo. La prohibición dispuesta en el presente artículo no aplicará ni generará consecuencias jurídicas respecto al asbesto instalado antes de la fecha establecida.

Artículo 3°. Política pública para sustitución de asbesto instalado. El Gobierno nacional, contará con un periodo de cinco (5) años contados a partir de la promulgación de la presente Ley, para formular una política pública de sustitución del asbesto instalado.

Parágrafo 1°. Durante este periodo, el Ministerio del Trabajo, de Salud y Protección Social, Ambiente y Desarrollo Sostenible y Comercio Industria y Turismo, establecerán de manera coordinada mediante reglamentación conjunta, las medidas regulatorias necesarias que permitan cumplir la presente norma y reducir hasta su eliminación de manera segura y sostenible el uso del asbesto en las diferentes actividades industriales del país.

Parágrafo 2°. Durante este periodo, las entidades a que hace referencia el parágrafo primero de este artículo establecerán las medidas necesarias para garantizar la identificación y la reconversión productiva de los trabajadores expuestos y relacionados con la cadena de extracción, procesamiento, almacenamiento, distribución y comercialización del asbesto, así como las medidas de identificación y monitoreo sobre la salud de estos trabajadores por un periodo umbral de 20 años.

Parágrafo 3°. En ningún caso la aplicación de lo dispuesto en la presente Ley deberá (i) obstaculizar las relaciones laborales, y/o; (ii) generar el despido o terminación del contrato de ninguna persona, en razón de la sustitución del asbesto. Estas medidas pretenden evitar el impacto desproporcionado de la prohibición sobre los trabajadores de las empresas que usan asbesto.

Artículo 4°. Títulos para la explotación de asbesto. A partir de la expedición de esta ley, no podrán otorgarse concesiones, licencias o permisos, ni prórrogas, para la explotación y exploración del asbesto en el territorio nacional.

Parágrafo 1°. Las actividades que cuenten con título, contrato, licencia ambiental o con el instrumento de control y manejo ambiental equivalente para la explotación y exploración de asbesto, deberán iniciar la fase de desmantelamiento y abandono cumpliendo la normativa vigente para dicha fase, especialmente lo establecido en el artículo 2.2.2.3.9.2 del Decreto 1076 de 2015, o la norma que la modifique, sustituya o adicione, con el fin de preservar la vida, la salud y el ambiente de todos los habitantes del territorio nacional, a más tardar el primero (1°) de enero de 2021.

Parágrafo 2°. Mientras se encuentren vigentes los títulos en los términos del parágrafo anterior, el Ministerio de Salud y Protección Social, el Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Trabajo y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible evaluarán anualmente el cumplimiento de las regulaciones de orden técnico, de higiene, seguridad y laborales sobre la exploración y explotación

de asbesto, a los títulos o permisos vigentes, de conformidad con lo dispuesto en el capítulo XII, de la Ley 685 de 2001. Así mismo, el Ministerio del Trabajo, a través de las direcciones territoriales, velará porque se dé estricto cumplimiento a la normatividad vigente.

Artículo 5°. Plan de adaptación laboral y reconversión productiva. El Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Trabajo, Agricultura y Desarrollo Rural, Minas y Energía, Comercio Industria y Turismo, Educación, Salud y Protección Social, y el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) adelantarán un Plan de Adaptación Laboral y reconversión productiva que garantice a los trabajadores de las minas e industria del asbesto la continuidad del derecho al trabajo y el seguimiento a sus condiciones de salud por medio de programas de formación, capacitación y fortalecimiento empresarial en actividades diferentes a la minería de asbesto.

El plan de adaptación laboral y reconversión productiva tendrá por objetivos:

1. Identificar a los trabajadores afectados por la exposición al asbesto.
2. Generar los estudios epidemiológicos necesarios para la observancia a la salud de estos trabajadores.
3. Dictar medidas que garanticen la reubicación de un trabajo, un nuevo empleo o la participación en las actividades económicas propias de la reconversión productiva, que no genere las afectaciones a la salud que produce el contacto con el asbesto.
4. Establecer los programas o proyectos de reconversión a que haya lugar, que involucren las dimensiones ambiental y productiva.
5. Implementar un programa especial para el municipio de Campamento, Antioquia, con el fin de que todos los trabajadores de la mina tengan una adecuada adaptación laboral y económica.

Artículo 6°. Comisión Nacional para la sustitución del asbesto. Créase la Comisión Nacional para la sustitución del Asbesto, que estará conformada por los siguientes integrantes: dos delegados del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, dos delegados del Ministerio de Salud y Protección Social, dos delegados del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, dos delegados del Ministerio de Minas y Energía, dos delegados del Ministerio del Trabajo, que serán designados por el Ministro de la Rama correspondiente, un delegado de Colciencias postulado por el Director General, un Veedor Ciudadano y un integrante de Universidades que represente a la academia, elegido por convocatoria pública. Los Ministerios desarrollarán las funciones encomendadas a la Comisión, en el ámbito de su competencia funcional.

La Comisión tendrá a su cargo las siguientes funciones, sin perjuicio de las que establezca posteriormente el Gobierno nacional:

1. Supervisar el efectivo cumplimiento de la sustitución del asbesto en todas sus formas, a lo largo de todo el territorio nacional, en el plazo establecido en esta ley.
2. El seguimiento de las medidas aquí establecidas con el objetivo de sustituir el asbesto en el período de transición señalado en esta ley.
3. Expedir el Programa Nacional de Eliminación de Enfermedades Relacionadas con el Asbesto (PNEERA), con referencia al expedido por la Organización Mundial de la Salud y la Organización Internacional del Trabajo.
4. Elaborar el plan de adaptación laboral y reconversión productiva de que habla el artículo 5° de la presente ley.

Artículo 7°. *Sanciones.* A partir del primero (1) de enero de 2021, será sancionado todo aquel, persona natural o jurídica, que continúe con la explotación, producción, comercialización, importación, distribución y/o exportación de cualquier variedad de asbesto y de los productos con este elaborados, se le impondrá una sanción económica que oscilará entre los cien (100) y los cinco mil (5.000) smlmv, sin perjuicio de las acciones penales y disciplinarias que hubiere lugar por los mismos hechos.

Parágrafo 1°. El procedimiento para imponer dicha sanción será adelantado por la Superintendencia de Industria y Comercio en los asuntos de su competencia, y por las demás entidades de inspección, vigilancia y control, entre otras, el Ministerio de Salud y Protección Social, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), en aplicación de las normas sancionatorias especiales aplicables por cada entidad según la naturaleza de los hechos objeto de sanción o, en su defecto, de acuerdo a lo establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Parágrafo 2°. Como parte integral del seguimiento a las disposiciones establecidas en la presente Ley, la Autoridad Ambiental competente, deberá realizar un estudio y seguimiento de la calidad del aire, el cual deberá medir y monitorear la concentración de fibras de asbesto en las plantas y áreas de explotación como en los territorios donde exista mayor infraestructura con este material y dar cuenta de los procesos sancionatorios por incumplimiento al que haya lugar.

Artículo 8°. *De la Comisión Nacional de Salud Ocupacional del Asbesto, Crisolito y Otras Fibras.* A partir del primero (1°) de enero de 2021 la Comisión Nacional de Salud Ocupacional

del Asbesto, Crisolito y Otras Fibras, cesará sus funciones.

Artículo 9°. *Monitoreo e investigación científica.* Corresponderá al Ministerio de Salud y Protección Social a través del Instituto Nacional de Salud, en acopio con Colciencias, instituciones científicas públicas o privadas, nacionales o internacionales, realizar el monitoreo e investigaciones científicas constante relacionadas con el objeto de la presente ley.

Parágrafo. El Gobierno nacional, por medio del Ministerio de Salud y Protección Social y el Ministerio de Ciencia y Tecnología e Innovación, informará las Comisiones Séptimas Constitucionales Permanentes de Senado y Cámara de Representantes al comienzo de cada legislatura, durante un término de cinco (5) años, sobre el avance de las investigaciones y estudios que se encuentren realizando en los casos relacionados con el objeto de la presente ley, los cuales tendrán un énfasis especial en el tratamiento de enfermedades generadas por el asbesto y en el desarrollo de industrias y nuevos materiales sustituidos para fortalecer la producción nacional.

Artículo 10. *Informe de gestión.* El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Ministerio de Salud y Protección Social, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Ministerio de Minas y Energía, Ministerio del Trabajo, en el marco de sus competencias presentarán un informe al comienzo de cada legislatura a las Comisiones Séptimas Constitucionales Permanentes de Senado y Cámara de Representantes sobre los avances obtenidos en materia de la presente ley.

Artículo 11. *Deber de reglamentación.* Como consecuencia de las actividades de investigación o monitoreo y la existencia de material científico avalado por las autoridades internacionales en materia de salud, el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Salud y Protección Social, deberá adoptar las decisiones tendientes a limitar, reducir y eliminar el uso, comercialización y/o toda forma de distribución de una sustancia o materia prima que representan nocividad para la salud pública colectiva.

Parágrafo. El Ministerio de Salud y Protección Social, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Trabajo, deberán desarrollar campañas de divulgación y promoción del manejo adecuado del asbesto instalado y su tratamiento como desecho peligroso de conformidad con el Decreto 4741 de 2005.

Artículo 12. *Ruta de atención integral para personas expuestas al asbesto.* Créase la ruta integral para la atención integral para personas expuestas al asbesto, mediante la cual se deberá suministrar información y orientación acerca de los derechos, medidas y recursos con los que cuenta, y de atención en salud, incluyendo los exámenes

medicolegales y especializados orientados al diagnóstico y tratamiento.

Parágrafo 1°. El Gobierno nacional reglamentará en un plazo máximo de seis (6) meses posteriores a la expedición de la presente ley, la puesta en marcha de la ruta integral y su funcionamiento en los distintos entes territoriales.

Parágrafo 2°. Las Aseguradoras de Riesgos Laborales (ARL) y las entidades promotoras de salud (EPS), a las que se encuentren afiliados los trabajadores expuestos, incluirá los exámenes medicolegales, y dará aplicación a lo dispuesto en el presente artículo para estos trabajadores.

Artículo 13. vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

De los Honorables Congresistas,



NADIA BLEIL SCAFF
H. Senadora de la República



MAURICIO TORO ORJUELA
H. Representante de la Cámara

* * *

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

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

Bogotá, D. C., junio de 2019

Doctores

ERNESTO MACÍAS TOVAR

Presidente del honorable Senado de la República

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN

Presidente de la honorable Cámara de Representantes

Ciudad

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

Respetados señores Presidentes:

De conformidad con las designaciones efectuadas por las Presidencias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, y de acuerdo a los artículos 161 de la Constitución

Política y 186 de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos someter a consideración de las Plenarias del Senado y de la Cámara de Representantes, para continuar su trámite correspondiente, el texto conciliado del proyecto de ley de la referencia. Para cumplir dicha labor, nos reunimos para estudiar y analizar los textos aprobados por las plenarias de Cámara de Representantes y Senado de la República, con el fin de llegar a un texto conciliado por unanimidad.

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

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

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

Adicionalmente, resaltamos el esfuerzo de los ponentes en el Senado de mejorar la comprensión y la técnica legislativa, fusionando algunas partes del articulado, modificando su orden de presentación y haciendo más comprensible su redacción, teniendo en cuenta la complejidad conceptual y técnica del proyecto de ley.

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

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA	TEXTO APROBADO PLENARIA SENADO	COMENTARIOS
<i>por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano imponiendo restricciones a las emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones.</i>	<i>por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones.</i>	Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República.
Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto reglamentar los niveles máximos de emisiones para vehículos con motor de ciclo diésel que circulan por el territorio nacional, con el fin de resguardar los derechos fundamentales a la vida, salud y al medio ambiente sano.	Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes al aire provenientes de fuentes móviles que circulen por el territorio nacional, haciendo énfasis en el material particulado, con el fin de resguardar la vida, la salud y goce de ambiente sano.	Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República.
<p>Artículo 2°. Definiciones.</p> <p>ALVW: Adjusted Loaded Vehicle Weight. Promedio numérico del peso neto vehicular y el peso bruto vehicular.</p> <p>Categoría M: Vehículo automotor con al menos cuatro ruedas, diseñado y construido para el transporte de pasajeros. Está dividido en tres categorías: M1, M2 y M3.</p> <p>Categoría M1: Vehículo diseñado y construido para transportar hasta 8 pasajeros más el conductor.</p> <p>Categoría M2: Vehículo diseñado y construido para transportar más de 8 pasajeros más el conductor y cuyo peso bruto vehicular no supere las 5 toneladas.</p> <p>Categoría M3: Vehículo diseñado y construido para transportar más de 8 pasajeros más el conductor y cuyo peso bruto vehicular supere las 5 toneladas.</p> <p>Categoría N: Vehículo automotor con al menos cuatro ruedas, diseñado y construido para el transporte de carga. Está dividido en tres categorías: NI, N2 y N3.</p> <p>Categoría N1: Vehículo diseñado y construido para transportar carga, con un peso bruto vehicular no superior a 3,5 toneladas. Esta categoría se divide en tres clases de acuerdo al peso de referencia.</p> <p>Categoría N2: Vehículo diseñado y construido para transportar carga, con un peso bruto vehicular superior a 3,5 toneladas y que no exceda 12 toneladas.</p> <p>Categoría N3: Vehículo diseñado y construido para transportar carga, con un peso bruto vehicular superior a 12 toneladas.</p> <p>Ciclo: Es el tiempo necesario para que el vehículo alcance la temperatura normal de operación en condiciones de marcha mínima o ralentí. Para las fuentes móviles equipadas con electroventilador, es el período que transcurre entre el encendido del ventilador del sistema de enfriamiento y el momento en que el ventilador se detiene.</p>	<p>Artículo 2°. Definiciones.</p> <p>Ciclo: Es el tiempo necesario para que el vehículo alcance la temperatura normal de operación en condiciones de marcha mínima o ralentí. Para las fuentes móviles equipadas con electroventilador, es el período que transcurre entre el encendido del ventilador del sistema de enfriamiento y el momento en que el ventilador se detiene.</p> <p>Ciclo ESC: Ciclo Europeo de Estado Continuo. Ciclo de prueba dinámico establecido por la Unión Europea con el fin de certificar emisiones de vehículos pesados.</p> <p>Ciclo ETC: Ciclo Europeo de Transición. Ciclo de prueba dinámico establecido por la Unión Europea con el fin de certificar emisiones de vehículos pesados.</p> <p>Ciclo FTP: Ciclo de prueba dinámico establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA), para los vehículos livianos y medianos y especificado en el Código Federal de Regulaciones, partes 86 a 99.</p> <p>Euro VI: La norma Euro 6 está recogida en el reglamento 715/2007 adoptado por la UE (cuyo objeto establece requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor). Se establecen las disposiciones sobre las emisiones de los vehículos de las categorías M1, M2, M3, N1, N2 y N3. El Euro 6 es una normativa de protección medioambiental que entró en vigor en septiembre de 2015. Su propósito es limitar las emisiones de ciertos gases contaminantes que emiten los vehículos.</p> <p>HDV: Heavy-Duty Vehicle. Cualquier vehículo automotor con un peso bruto vehicular superior a 3.856 kg o con un peso neto vehicular superior a 2.722 kg o con un área frontal básica superior a 4,18 m². Los motores diésel usados en estos vehículos se dividen en tres clases de servicio llamados LHDDE, MHDDE y HHDDE, de acuerdo con el peso bruto vehicular. Los motores Otto usados en estos vehículos se dividen en dos clases de servicio llamados LHDGE y HHDGE, de acuerdo con el peso bruto s</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República.</p> <p>Se eliminan las definiciones de Ciclo, Ciclo ESC, Ciclo ETC, Ciclo FTP, HDV, Marcha Mínima o Ralentí, WHSC, WLTC que no son necesarias porque se eliminaron algunos artículos dentro del trámite legislativo. Por esta razón las definiciones mencionadas no se incluyen dentro del articulado, lo que hace innecesaria su consagración en el texto.</p>

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA	TEXTO APROBADO PLENARIA SENADO	COMENTARIOS
<p>Ciclo ESC: Ciclo Europeo de Estado Continuo. Ciclo de prueba dinámico establecido por la Unión Europea con el fin de certificar emisiones de vehículos pesados.</p> <p>Ciclo ETC: Ciclo Europeo de Tracción. Ciclo de prueba dinámico establecido por la Unión Europea con el fin de certificar emisiones de vehículos pesados.</p> <p>Ciclo FTP: Ciclo de prueba dinámico establecido por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA), para los vehículos livianos y medianos y especificado en el Código Federal de Regulaciones, partes 86 a 99.</p> <p>CO: Monóxido de Carbono.</p> <p>EPA: Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos.</p> <p>HC: Hidrocarburos.</p> <p>HCNM: Hidrocarburos diferentes al metano.</p> <p>HDV: Heavy-Duty Vehicle. Cualquier vehículo automotor con un peso bruto vehicular superior a 3.856 kg o con un peso neto vehicular superior a 2.722 kg o con un área frontal básica superior a 4,18 m². Los motores diésel usados en estos vehículos se dividen en tres clases de servicio llamados LHDDE, MHDDE y HHDDE, de acuerdo con el peso bruto vehicular. Los motores Otto usados en estos vehículos se dividen en dos clases de servicio llamados LHDGE y HHDGE, de acuerdo con el peso bruto vehicular. También pertenecen a esta categoría los MDPV.</p> <p>HHDDE: Heavy Heavy-Duty Diésel Engines (Incluye Urban Bus). Cualquier motor diésel instalado en un HDV cuyo peso bruto vehicular sea superior a 14.969 kg.</p> <p>HHDGE: Heavy Heavy-Duty Gasoline Engines (Incluye Urban Bus). Cualquier motor a gasolina instalado en un HDV cuyo peso bruto vehicular sea superior a 6.350 kg.</p> <p>HLDT: Heavy Light-Duty Truck. Cualquier LDT con un peso bruto vehicular superior a 2.722 kg. Se divide en dos categorías, LDT3 y LDT4, dependiendo del peso ALVW.</p> <p>LDT: Light-Duty Truck. Cualquier vehículo automotor con un peso bruto vehicular de 3.856 kg o menos, con un peso neto de 2.722 kg o menos y con un área frontal básica de 4,18 m² o menos, que está diseñado principalmente para transporte de carga y de pasajeros, o es una derivación de este vehículo, o está diseñado principalmente para el transporte de pasajeros con una capacidad de más de 12 personas, o que se consigue con elementos adicionales que permiten su operación y uso fuera de las carreteras o autopistas. Se divide en dos categorías, LLDT y HLDT, dependiendo del peso bruto vehicular.</p>	<p>vehicular. También pertenecen a esta categoría los MDPV.</p> <p>Marcha Mínima o Ralentí: Son las especificaciones de velocidad del motor establecidas por el fabricante o ensamblador del vehículo, requeridas para mantenerlo funcionando sin carga y en neutro (para cajas manuales) y en parqueo (para cajas automáticas). Cuando no se disponga de la especificación del fabricante o ensamblador del vehículo, la condición de marcha mínima o ralentí se establecerá a un máximo de 900 revoluciones por minuto del motor.</p> <p>Sistema de Autodiagnóstico a Bordo (OBD): Dispositivos o sistemas instalados a bordo del vehículo y conectados al módulo electrónico de control, que tiene como objetivo identificar el deterioro o el mal funcionamiento de los componentes del sistema de control de emisiones, alertar al usuario del vehículo para proceder al mantenimiento o a la reparación del sistema de control de emisiones, almacenar y proveer acceso a las ocurrencias de defectos y/o fallas en los sistemas de control y contar con información sobre el estado de mantenimiento y reparación de los sistemas del control de emisiones.</p> <p>Vehículo Ciclo Diésel: Vehículo que opera con un motor de combustión interna cuya función se basa en un ciclo termodinámico, en el cual se inyecta en la cámara de combustión el combustible después de haberse realizado una compresión de aire por el pistón. La relación de compresión de la carga del aire es lo suficientemente alta como para encender el combustible inyectado, es decir, el calor se aporta a presión constante. Para efectos de esta ley, se incluyen los vehículos ciclo diésel que operen con combustible diésel y sus mezclas con biodiésel, gas natural o gas licuado de petróleo.</p> <p>WHSC: World Harmonized Stationary Cycle. Programa de pruebas dinámicas en régimen estable o estado estacionario, definido por el reglamento técnico mundial (GTR) No. 4 y desarrollado por el grupo ECPE GRPE de la ONU bajo procedimiento mundial de certificación armonizada de servicio pesado (WHDC) para las emisiones del escape del motor.</p> <p>WHTC: World Harmonized Transient Cycle. Programa de pruebas dinámicas en régimen transitorio o transiente, definido por el reglamento técnico mundial (GTR) No. 4 y desarrollado por el grupo ECPE GRPE de la ONU bajo procedimiento mundial de certificación armonizada de servicio pesado (WHDC) para las emisiones del escape del motor, y se basa en el patrón mundial de uso real de vehículos comerciales pesados.</p>	

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA	TEXTO APROBADO PLENARIA SENADO	COMENTARIOS
<p>LDT1: Light-Duty Truck 1. Cualquier vehículo LLDT con un peso LVW hasta de 1.701 kg.</p> <p>LDT2: Light-Duty Truck 2. Cualquier vehículo LLDT con un peso LVW superior a 1.701 kg.</p> <p>LDT3: Light-Duty Truck 3. Cualquier vehículo HLDT con un peso ALVW hasta de 2.608 kg.</p> <p>LDT4: Light-Duty Truck 4. Cualquier vehículo HLDT con un peso ALVW superior a 2.608 kg.</p> <p>LDV: Light-Duty Vehicle: Vehículo de pasajeros o una derivación de este, con capacidad hasta de 12 pasajeros y un peso bruto vehicular menor o igual a 3.856 kg.</p> <p>LHDDE: Light Heavy-Duty Diesel Engines. Cualquier motor diésel instalado en un HDV cuyo peso bruto vehicular sea superior a 3.856 kg y que no supere 8.845 kg.</p> <p>LHDGE: Light Heavy-Duty Gasoline Engines. Cualquier motor a gasolina instalado en un HDV cuyo peso bruto vehicular sea superior a 3.856 kg y menor o igual a 6.350 kg.</p> <p>LLDT: Light Light-Duty Truck. Cualquier LDT con un peso bruto vehicular hasta 2.722 kg. Se divide en dos categorías, LDT1 y LDT2, dependiendo del peso LVW.</p> <p>LVW: Loaded Vehicle Weigth. Peso neto vehicular más 136 kg.</p> <p>Marcha Mínima o Ralentí: Son las especificaciones de velocidad del motor establecidas por el fabricante o ensamblador del vehículo, requeridas para mantenerlo funcionando sin carga y en neutro (para cajas manuales) y en parqueo (para cajas automáticas). Cuando no se disponga de la especificación del fabricante o ensamblador del vehículo, la condición de marcha mínima o ralentí se establecerá a un máximo de 900 revoluciones por minuto del motor.</p> <p>MDPV: Medium-Duty Passenger Vehicle. Cualquier HDV con un peso vehicular inferior a 4.537 kg y diseñado principalmente para transporte de pasajeros. Esta definición no incluye: vehículos que no tengan su unidad de carga adjunta (cabezotes), vehículos con capacidad superior a 12 personas, vehículos cuyo diseño tenga atrás del conductor capacidad para más de 9 personas, vehículos equipados con un área de carga abierta de 1,83 metros o más (por ejemplo, pick-up). Una cabina cubierta sin acceso al compartimiento de los pasajeros será considerada “área de carga abierta” para propósitos de esta definición.</p> <p>MHDDE: Medium Heavy-Duty Diesel Engines. Cualquier motor diésel instalado en un HDV cuyo peso bruto</p>	<p>WLTC: Worldwide harmonized Light vehicles Test Cycles. Prueba realizada en dinamómetro de chasis para la determinación de emisiones y consumo de combustible de vehículos ligeros.</p>	

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA	TEXTO APROBADO PLENARIA SENADO	COMENTARIOS
<p>vehicular sea superior a 8.845 kg y que no supere 14.969 kg.</p> <p>MP: Material Particulado.</p> <p>NOx: Óxidos de Nitrógeno.</p> <p>NTE: Not-to-Exceed testing. Conducción de cualquier tipo que pudiera ocurrir dentro de los límites de un área de control predefinida para no ser excedida, incluida la operación en condiciones estacionarias o transitorias y bajo condiciones ambientales variables. Los límites de emisión NTE son mayores que los límites FTP correspondientes.</p> <p>Peso Bruto Vehicular: Peso máximo de diseño del vehículo cargado, especificado por el fabricante del mismo.</p> <p>SET: Supplemental Emission Test. Prueba de estado estacionario definida por la EPA, para asegurar que las emisiones de motores de servicio pesado son controladas durante la conducción en estado estacionario. Los límites de emisión SET son numéricamente iguales a los límites de FTP.</p> <p>Sistema de Autodiagnóstico a Bordo (OBD): Dispositivos o sistemas instalados a bordo del vehículo y conectados al módulo electrónico de control, que tiene como objetivo identificar el deterioro o el mal funcionamiento de los componentes del sistema de control de emisiones, alertar al usuario del vehículo para proceder al mantenimiento o a la reparación del sistema de control de emisiones, almacenar y proveer acceso a las ocurrencias de defectos y o fallas en los sistemas de control y contar con información sobre el estado de mantenimiento y reparación de los sistemas del control de emisiones.</p> <p>Urban bus: Vehículo propulsado por un HHDV, diseñado para transportar 15 o más pasajeros.</p> <p>Vehículo Ciclo Diésel: Vehículo que opera con un motor de combustión interna cuya función se basa en un ciclo termodinámico, en el cual se inyecta en la cámara de combustión el combustible después de haberse realizado una compresión de aire por el pistón. La relación de compresión de la carga del aire es lo suficientemente alta como para encender el combustible inyectado, es decir, el calor se aporta a presión constante. Para efectos de esta Ley, se incluyen los vehículos ciclo diésel que operen con combustible diésel y sus mezclas con biodiésel, gas natural o gas licuado de petróleo.</p> <p>WHSC: World Harmonized Stationary Cycle. Programa de pruebas dinámicas en régimen estable o estado estacionario, definido por el reglamento técnico mundial (GTR) número 4 y desarrollado por el grupo ECPE GRPE de la ONU bajo procedimiento mundial</p>		

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA	TEXTO APROBADO PLENARIA SENADO	COMENTARIOS																																																	
<p>de certificación armonizada de servicio pesado (WHDC) para las emisiones del escape del motor.</p> <p>WHTC: World Harmonized Transient Cycle. Programa de pruebas dinámicas en régimen transitorio o transiente, definido por el reglamento técnico mundial (GTR) número 4 y desarrollado por el grupo ECPE GRPE de la ONU bajo procedimiento mundial de certificación armonizada de servicio pesado (WHDC) para las emisiones del escape del motor, y se basa en el patrón mundial de uso real de vehículos comerciales pesados.</p> <p>WLTC: Worldwide harmonized Light vehicles Test Cycles. Prueba realizada en dinamómetro de chasis para la determinación de emisiones y consumo de combustible de vehículos ligeros.</p>																																																			
	<p>Artículo 3°. Acciones pertinentes para garantizar el mejoramiento de la calidad de los combustibles. El Ministerio de Minas y Energía desarrollará las acciones pertinentes para garantizar la producción, importación, almacenamiento, adición y calidad en la distribución de combustibles necesarios para el cumplimiento de los estándares de emisión definidos en la presente ley, de la siguiente manera:</p> <table border="1" data-bbox="597 1290 1021 1470"> <thead> <tr> <th>Combustible</th> <th>Contenido de azufre</th> <th>Fecha de cumplimiento</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Diésel</td> <td>15 - 10 ppm</td> <td>1° de enero de 2023</td> </tr> <tr> <td>10 ppm</td> <td>1° de diciembre de 2025</td> </tr> </tbody> </table>	Combustible	Contenido de azufre	Fecha de cumplimiento	Diésel	15 - 10 ppm	1° de enero de 2023	10 ppm	1° de diciembre de 2025	<p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República. Este artículo hizo parte de la reestructuración que se le dio en el Senado considerando que hace parte del objeto del presente proyecto (art. 1°).</p>																																									
Combustible	Contenido de azufre	Fecha de cumplimiento																																																	
Diésel	15 - 10 ppm	1° de enero de 2023																																																	
	10 ppm	1° de diciembre de 2025																																																	
<p>Artículo 3°. Vehículos pesados nuevos con motores diésel. A partir del 1° de enero de 2020, todos los vehículos de carga nuevos con motor de ciclo diésel, que se importen o ensamblen en el país, deben cumplir con los límites máximos de emisión en prueba dinámica definidos a continuación:</p> <p>Límites máximos de emisiones permisibles para motores ciclo diésel de vehículos pesados, evaluados mediante ciclos de la Unión Europea (ESC - ETC).</p> <table border="1" data-bbox="162 1875 583 2017"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Ciclo</th> <th rowspan="2">Subcategoría</th> <th>CO</th> <th>HC</th> <th>HCNM</th> <th>NOx</th> <th>PM</th> <th>NP</th> </tr> <tr> <th colspan="6">g/kW-h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>ESC</td> <td>N2, N3,</td> <td>1,50</td> <td>0,46</td> <td>-</td> <td>3,50</td> <td>0,02</td> <td>1x10⁻¹²</td> </tr> <tr> <td>ETC</td> <td>M2, M3</td> <td>4,00</td> <td>-</td> <td>0,55</td> <td>3,50</td> <td>0,03</td> <td>1x10⁻¹²</td> </tr> </tbody> </table> <p>Límites máximos de emisiones permisibles para motores ciclo diésel de vehículos pesados, evaluados mediante ciclos de Estados Unidos (FTP).</p> <table border="1" data-bbox="162 2176 583 2279"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Ciclo</th> <th rowspan="2">Subcategoría</th> <th>CO</th> <th>HC</th> <th>NOx</th> <th>PM</th> <th>NP</th> </tr> <tr> <th colspan="5">g/bhp-h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>FTP</td> <td>HdV*</td> <td>15,50</td> <td>1,30</td> <td>4,00</td> <td>0,05</td> <td>8x10⁻¹¹</td> </tr> </tbody> </table> <p>Parágrafo 1°. A partir del 1° de enero de 2020 los vehículos de servicio público de transporte terrestre de pasajeros y de transporte terrestre automotor de car</p>	Ciclo	Subcategoría	CO	HC	HCNM	NOx	PM	NP	g/kW-h						ESC	N2, N3,	1,50	0,46	-	3,50	0,02	1x10 ⁻¹²	ETC	M2, M3	4,00	-	0,55	3,50	0,03	1x10 ⁻¹²	Ciclo	Subcategoría	CO	HC	NOx	PM	NP	g/bhp-h					FTP	HdV*	15,50	1,30	4,00	0,05	8x10 ⁻¹¹	<p>Artículo 4°. Vehículos nuevos con motor ciclo diésel. A partir del 1° de enero de 2023 las fuentes móviles terrestres con motor ciclo diésel que se fabriquen, ensamblen o importen al país, con rango de operación nacional, tendrán que cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes al aire correspondientes a tecnologías Euro VI, su equivalente o superiores</p> <p>Parágrafo 1°. Para la verificación del cumplimiento del estándar Euro VI se deberá utilizar el procedimiento para el ciclo mundial de conducción armonizada WHTC.</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República.</p>
Ciclo			Subcategoría	CO	HC	HCNM	NOx	PM	NP																																										
	g/kW-h																																																		
ESC	N2, N3,	1,50	0,46	-	3,50	0,02	1x10 ⁻¹²																																												
ETC	M2, M3	4,00	-	0,55	3,50	0,03	1x10 ⁻¹²																																												
Ciclo	Subcategoría	CO	HC	NOx	PM	NP																																													
		g/bhp-h																																																	
FTP	HdV*	15,50	1,30	4,00	0,05	8x10 ⁻¹¹																																													

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA	TEXTO APROBADO PLENARIA SENADO	COMENTARIOS																																															
<p>ga que se importen o ensamblen en el territorio nacional tendrán que cumplir con lo establecido en el presente artículo.</p> <p>Parágrafo 2°. Para obtener la aprobación del Certificado de Emisiones por Prueba Dinámica, el comercializador representante de marca, importador, fabricante o ensamblador debe presentar ante la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o quien haga sus veces, el formato respectivo acompañado con el reporte técnico de la prueba o ensayo. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible procederá a verificar que la información allegada en el formato respectivo cumple con los requisitos exigidos en la presente resolución.</p>																																																	
<p>Artículo 4°. Vehículos pesados nuevos con motor diésel. A partir del 1° de enero de 2030, todos los vehículos de carga pesada con motor de ciclo diésel, que se importen o ensamblen en el país, deben cumplir con los límites máximos de emisión en prueba dinámica definidos a continuación:</p> <p>Límites máximos de emisiones permisibles para motores ciclo diésel de vehículos pesados, evaluados mediante ciclos de la Unión Europea (WHSC - WHTC):</p> <table border="1" data-bbox="159 1329 581 1470"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Ciclo</th> <th rowspan="2">Subcategoría</th> <th>CO</th> <th>HC</th> <th>HCNM</th> <th>NOx</th> <th>PM</th> <th>NP</th> </tr> <tr> <th colspan="6">g/kW-h</th> <th>1/kW-h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>WHSC</td> <td>N2, N3,</td> <td>1,50</td> <td>0,13</td> <td>-</td> <td>0,40</td> <td>0,01</td> <td>8x10¹¹</td> </tr> <tr> <td>WHTC</td> <td>M2, M3</td> <td>4,00</td> <td>-</td> <td>0,16</td> <td>0,46</td> <td>0,01</td> <td>6x10¹¹</td> </tr> </tbody> </table> <p>Límites máximos de emisiones permisibles para motores ciclo diésel de vehículos pesados, evaluados mediante ciclos de Estados Unidos (SET - NET):</p> <table border="1" data-bbox="159 1620 581 1761"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Ciclo</th> <th rowspan="2">Subcategoría</th> <th>CO</th> <th>HC</th> <th>NOx</th> <th>PM</th> </tr> <tr> <th colspan="4">g/bhp-h</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>SET & NTE</td> <td>HDV*</td> <td>15,50</td> <td>0,14</td> <td>0,02</td> <td>0,01</td> </tr> </tbody> </table> <p>*Excepto para MDPV.</p> <p>Parágrafo 1°. A partir del 1° de enero de 2030 los vehículos de servicio público de transporte terrestre de pasajeros y de transporte terrestre automotor de carga que se encuentren circulando por el territorio nacional tendrán que cumplir con lo establecido en el presente artículo.</p> <p>Parágrafo 2°. Para obtener la aprobación del Certificado de Emisiones por Prueba Dinámica, el comercializador representante de marca, importador, fabricante o ensamblador debe presentar ante la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o quien haga sus veces, el formato respectivo acompañado con el reporte técnico de la prueba o ensayo. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible procederá a verificar que la informa</p>	Ciclo	Subcategoría	CO	HC	HCNM	NOx	PM	NP	g/kW-h						1/kW-h	WHSC	N2, N3,	1,50	0,13	-	0,40	0,01	8x10 ¹¹	WHTC	M2, M3	4,00	-	0,16	0,46	0,01	6x10 ¹¹	Ciclo	Subcategoría	CO	HC	NOx	PM	g/bhp-h				SET & NTE	HDV*	15,50	0,14	0,02	0,01	<p>Artículo eliminado.</p>	<p>Se acoge la eliminación del artículo, de acuerdo al texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República.</p>
Ciclo			Subcategoría	CO	HC	HCNM	NOx	PM	NP																																								
	g/kW-h						1/kW-h																																										
WHSC	N2, N3,	1,50	0,13	-	0,40	0,01	8x10 ¹¹																																										
WHTC	M2, M3	4,00	-	0,16	0,46	0,01	6x10 ¹¹																																										
Ciclo	Subcategoría	CO	HC	NOx	PM																																												
		g/bhp-h																																															
SET & NTE	HDV*	15,50	0,14	0,02	0,01																																												

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA	TEXTO APROBADO PLENARIA SENADO	COMENTARIOS																																																						
<p>ción allegada en el formato respectivo cumple con los requisitos exigidos en la presente resolución.</p> <p>Parágrafo 3°. Los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Transporte reglamentarán el uso de los sistemas de autodiagnóstico a bordo para todos los vehículos de servicio público de transporte terrestre de pasajeros y de transporte terrestre automotor de carga que utilicen motores tipo diésel.</p> <p>Parágrafo 4°. El Ministerio de Minas y Energía desarrollará las acciones pertinentes para garantizar los requerimientos técnicos necesarios para operar los motores diésel homologados bajo los estándares definidos en el presente artículo.</p>																																																								
<p>Artículo 5°. Vehículos medianos y livianos. A partir del 1° de enero de 2030, todos los vehículos medianos y livianos con motor de ciclo diésel, que se importen o ensamblen en el país, deberán cumplir con los límites definidos a continuación:</p> <p>Límites máximos de emisiones permisibles para motores ciclo diésel de vehículos livianos y medianos, evaluados mediante ciclos de la Unión Europea (WLTC):</p> <table border="1" data-bbox="159 1264 584 1427"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Ciclo</th> <th rowspan="2">Subcategoría</th> <th>CO</th> <th>NOx</th> <th>HC+NOx</th> <th>PM</th> <th>NP</th> </tr> <tr> <th colspan="5">g/km</th> <th>#/km</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">WLTC</td> <td>M1</td> <td>0,50</td> <td>0,08</td> <td>0,17</td> <td>0,005</td> <td>6x10¹¹</td> </tr> <tr> <td>Clase I</td> <td>0,50</td> <td>0,08</td> <td>0,17</td> <td>0,005</td> <td>6x10¹¹</td> </tr> <tr> <td>Clase II</td> <td>0,63</td> <td>0,105</td> <td>0,195</td> <td>0,005</td> <td>6x10¹¹</td> </tr> <tr> <td>Clase III</td> <td>0,74</td> <td>0,125</td> <td>0,215</td> <td>0,005</td> <td>6x10¹¹</td> </tr> </tbody> </table> <p>Límites máximos de emisiones permisibles para motores ciclo diésel de vehículos livianos y medianos, evaluados mediante ciclos de Estados Unidos (FTP):</p> <table border="1" data-bbox="159 1612 584 1754"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Ciclo</th> <th rowspan="2">Subcategoría</th> <th>CO</th> <th>HCNM</th> <th>HCHO</th> <th>MP</th> </tr> <tr> <th colspan="4">g/km</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>FTP</td> <td>LDV, LDT1, LDT2, LDT3, LDT4, MDPV</td> <td>2,61</td> <td>0,099</td> <td>0,002</td> <td>0,002</td> </tr> </tbody> </table> <p>Parágrafo 1°. Para obtener la aprobación del Certificado de Emisiones por Prueba Dinámica, el comercializador representante de marca, importador, fabricante o ensamblador debe presentar ante la Dirección de Licencias, Permisos y Trámites Ambientales del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o quien haga sus veces, el formato respectivo acompañado con el reporte técnico de la prueba o ensayo. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible procederá a verificar que la información allegada en el formato respectivo cumple con los requisitos exigidos en la presente resolución.</p>	Ciclo	Subcategoría	CO	NOx	HC+NOx	PM	NP	g/km					#/km	WLTC	M1	0,50	0,08	0,17	0,005	6x10 ¹¹	Clase I	0,50	0,08	0,17	0,005	6x10 ¹¹	Clase II	0,63	0,105	0,195	0,005	6x10 ¹¹	Clase III	0,74	0,125	0,215	0,005	6x10 ¹¹	Ciclo	Subcategoría	CO	HCNM	HCHO	MP	g/km				FTP	LDV, LDT1, LDT2, LDT3, LDT4, MDPV	2,61	0,099	0,002	0,002	<p>Artículo eliminado.</p>	<p>Se acoge la eliminación del artículo, de acuerdo al texto aprobado en plenaria del Senado, atendiendo al comentario del artículo 4° aprobado en Senado.</p>
Ciclo			Subcategoría	CO	NOx	HC+NOx	PM	NP																																																
	g/km					#/km																																																		
WLTC	M1	0,50	0,08	0,17	0,005	6x10 ¹¹																																																		
	Clase I	0,50	0,08	0,17	0,005	6x10 ¹¹																																																		
	Clase II	0,63	0,105	0,195	0,005	6x10 ¹¹																																																		
	Clase III	0,74	0,125	0,215	0,005	6x10 ¹¹																																																		
Ciclo	Subcategoría	CO	HCNM	HCHO	MP																																																			
		g/km																																																						
FTP	LDV, LDT1, LDT2, LDT3, LDT4, MDPV	2,61	0,099	0,002	0,002																																																			
<p>Anteriormente discutido dentro del párrafo 1 del artículo 4° y el artículo 1°.</p>	<p>Artículo 5°. Vehículos en circulación. A partir del 1° de enero de 2035 todos los vehículos con motor diésel que circulen por el territorio nacional tendrán</p>	<p>Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República. Este artículo hizo parte de la reestructuración que se le dio en el Senado por</p>																																																						

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA	TEXTO APROBADO PLENARIA SENADO	COMENTARIOS
	que cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes al aire correspondiente a tecnologías Euro VI en uso, su equivalente o superiores.	lo que se eliminó el artículo 4° aprobado en plenaria de Cámara, teniendo en cuenta la similitud del contenido especialmente respecto del párrafo 1 de dicho artículo, y considerando que hace parte del objeto del presente proyecto (art. 1°).
<p>Artículo 6°. Regulación y Control. Los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Transporte estarán a cargo de la ejecución de los estudios técnicos necesarios que permitan establecer el marco regulatorio y de control y vigilancia para realizar la evaluación de emisiones contaminantes de los vehículos en uso, en pruebas sobre rodillos con cargas simuladas o prueba dinámica simple. Los resultados de estos estudios deberán presentarse en un plazo no superior a dos (2) años a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 1°. En un plazo no superior a dos (2) años posterior a la entrega de los resultados de los estudios técnicos, los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y Transporte deberán establecer el mecanismo de verificación para vehículos de carga pesada de servicio público de transporte terrestre de pasajeros y de transporte terrestre automotor de carga en uso, con prueba dinámica simple, según los parámetros establecidos en esta norma.</p> <p>Parágrafo 2°. En un plazo no superior a dos (2) años, a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y Transporte deberán reglamentar las metodologías de monitoreo y control de emisiones de los Centros de Diagnóstico Automotor (CDA) que operan en el territorio nacional.</p>	Artículo eliminado.	Se acoge la eliminación del artículo, de acuerdo al texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República.
<p>Artículo 7°. Circulación de vehículos con motor de dos tiempos en el territorio nacional. A partir del 1° de enero de 2022 quedará prohibida la circulación de vehículos con motor de dos tiempos en el territorio nacional.</p>	<p>Artículo 6°. Motocicletas nuevas. A partir del 1° de enero de 2021 todas las motocicletas que se fabriquen, ensamblen o importen para circular por el territorio nacional, deberán cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes al aire correspondiente a Euro 3, su equivalente o superior.</p> <p>Parágrafo 1°. Motocicletas en circulación. El Ministerio de Transporte en conjunto con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible establecerán un plan y cronograma de renovación del parque automotor de motocicletas en circulación para que a 2030 se cumplan con los límites máximos permisibles de emisión correspondientes a Euro 3, su equivalente o superior.</p>	Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República.
Anteriormente discutido dentro del artículo 6°.	Artículo 7°. Mecanismo de verificación del cumplimiento. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en un plazo no superior a dos (2) años a partir de la entrada en vigencia de la	Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República. Se elimina la palabra “ simple ”, porque el concepto técnico correcto es “prueba dinámica”.

TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA	TEXTO APROBADO PLENARIA SENADO	COMENTARIOS
	presente ley, reglamentará el mecanismo para verificar el cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes al aire generado por fuentes móviles mediante prueba dinámica simple que será realizada en el territorio nacional.	Este artículo hizo parte de la reestructuración que se le dio en el Senado por lo que se eliminó el artículo 6° aprobado en plenaria de Cámara, teniendo en cuenta la similitud del contenido especialmente respecto del párrafo 1 de dicho artículo.
Anteriormente discutido dentro del párrafo del artículo 4°.	Artículo 8°. Sistemas de Autodiagnóstico a Bordo (OBD). Los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Transporte, en un plazo no superior a dos (2) años, reglamentarán el uso e inspección de los sistemas de autodiagnóstico a bordo para los todos los vehículos con motor ciclo diésel. Así mismo, reglamentarán la vigilancia y control de los automotores con motor ciclo diésel mediante el uso de los sistemas de autodiagnóstico a bordo.	Se acoge el texto aprobado en la plenaria del Senado. Este artículo hizo parte de la reestructuración que se le dio en el Senado por lo que se eliminó el artículo 4° aprobado en plenaria de Cámara, teniendo en cuenta la similitud del contenido especialmente respecto del párrafo 3 de dicho artículo.
Artículo 8°. Incentivos al uso de energías renovables y transporte sostenible. A partir del 1° de enero de 2030 todos los SITM, SETP, SITP y SITR que estén en proceso de implementación u operando, deberán contar con un mínimo de 20% de la flota total vinculada con tecnología cero emisiones. Parágrafo 1°. Las autoridades de tránsito locales y los entes gestores de los SITM, SETP, SITP y SITR verificarán el cumplimiento de lo dispuesto en el inciso anterior.	Artículo 9°. Promoción al uso de energías renovables y transporte sostenible. A partir del 1° de enero de 2030 todos los Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM), Sistemas Estratégicos Transporte Público (SETP), Sistemas Integrados Transporte Público (SITP) y los Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR) deberán contar con un mínimo de 20% de la flota total nueva correspondiente tecnología cero emisiones.	Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República. Se adiciona la palabra “a” por razones de redacción y técnica legislativa.
Artículo 9°. Comisión Intersectorial de Calidad del Aire. Intégrese la Comisión Intersectorial de Calidad del Aire, en todos los municipios y distritos, la cual estará presidida por la máxima autoridad del ejecutivo local o departamental y podrá ser delegada en la autoridad ambiental correspondiente. Esta tendrá el objetivo de formular, implementar y hacer seguimiento a los nuevos programas de reducción de la contaminación en los municipios y distritos, identificando acciones y medidas que permitan reducir los niveles de concentración de los contaminantes a niveles por debajo de los máximos establecidos. Dicha comisión estará integrada por las autoridades de transporte, ambiente, salud, y planeación, o quien haga sus veces.	Artículo 10. Comisión Intersectorial de Calidad del Aire. Intégrese la Comisión Intersectorial de Calidad del Aire, en todos los municipios y distritos, la cual estará presidida por la máxima autoridad del ejecutivo local o departamental. Esta tendrá el objetivo de formular, implementar y hacer seguimiento a los nuevos programas de reducción de la contaminación en los municipios y distritos, identificando acciones y medidas que permitan reducir los niveles de concentración de los contaminantes a niveles por debajo de los máximos establecidos. Dicha comisión estará integrada por las autoridades de transporte, ambiente, salud, minas y energía, y planeación, o quien haga sus veces. Parágrafo 1°. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible reglamentará las funciones de esta Comisión, la cual a su vez deberá establecer su Secretaría Técnica, adoptar su reglamento de funcionamiento y definir un plan de acción basado en la transparencia y acceso a la información.	Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República.
	Artículo 11. Decretos de control de emisiones: El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o quien haga sus veces, dentro de sus funciones podrá presentar decretos de Control de Emisiones en los cuales los niveles de emisión que se exijan a los vehículos y motos sean más estrictos que los permitidos en la presente ley.	Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República. Este artículo hizo parte de la reestructuración que se le dio en el Senado considerando que hace parte del objeto del presente proyecto (art. 1°).


TEXTO APROBADO PLENARIA CÁMARA	TEXTO APROBADO PLENARIA SENADO	COMENTARIOS
	Artículo 12. (Nuevo). El Ministerio de Ambiente en conjunto con el Ministerio de Salud fomentarán la participación de Universidades y el sector privado, para propiciar la investigación y la generación de alternativas para mejorar la calidad de aire, disminuir concentraciones contaminantes en el aire y prevenir sus efectos en la salud. De igual manera la implementación de sistemas de seguimiento y monitoreo a la calidad del aire.	Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República. Se adiciona el título “Fomento a la participación ambiental” al artículo 12, atendiendo a la técnica legislativa y con el fin de conservar la uniformidad del proyecto de ley.
Artículo 10. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.	Artículo 13. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.	Se acoge el texto aprobado en la Plenaria del Senado de la República.

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

Cordialmente,



LUCIANO GRISALES LONDOÑO
Representante a la Cámara – Conciliador
Partido Liberal



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

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

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

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

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

Artículo 2°. Definiciones.

Euro VI: La norma Euro 6 está recogida en el reglamento 715/2007 adoptado por la UE

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

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

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

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

Artículo 3°. Acciones pertinentes para garantizar el mejoramiento de la calidad de los combustibles. El Ministerio de Minas y Energía

desarrollará las acciones pertinentes para garantizar la producción, importación, almacenamiento, adición y calidad en la distribución de combustibles necesarios para el cumplimiento de los estándares de emisión definidos en la presente ley, de la siguiente manera:

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

Artículo 4°. Vehículos nuevos con motor ciclo diésel. A partir del 1° de enero de 2023 las fuentes móviles terrestres con motor ciclo diésel que se fabriquen, ensamblen o importen al país, con rango de operación nacional, tendrán que cumplir con los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes al aire correspondientes a tecnologías Euro VI, su equivalente o superiores.

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

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

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

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

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

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

Así mismo, reglamentarán la vigilancia y control de los automotores con motor ciclo diésel mediante el uso de los sistemas de autodiagnóstico a bordo.

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

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

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


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


Artículo 11. Decretos de control de emisiones. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o quien haga sus veces, dentro de sus funciones podrá presentar decretos de Control de Emisiones en los cuales los niveles de emisión que se exijan a los vehículos y motos sean más estrictos que los permitidos en la presente ley.

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

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

Cordialmente,


LUCIANO GRISALES LONDOÑO
 Representante a la Cámara – Conciliador
 Partido Liberal


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

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 266 DE 2018 CÁMARA

por medio del cual se crean disposiciones especiales de transporte.

CONSIDERACIONES DE LOS PONENTES

Los acuerdos de paz suscritos por el Gobierno nacional contemplan una política de desarrollo agrario integral que tiene como objetivo, el cierre de brechas entre el campo y la ciudad, objetivo que supone un fortalecimiento de los medios de acceso a las zonas rurales del territorio colombiano, facilitando el desplazamiento de pasajeros y carga como parte de la dinámica económica de los sectores que tradicionalmente se dedican a las actividades agrícolas y comercialización de productos; en la búsqueda de este propósito, resulta especialmente importante establecer condiciones que fomenten y regulen la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, carga y/o mixto en aquellas regiones en donde se imposibilita la interacción campo-ciudad, debido a las difíciles condiciones de acceso y a la carencia de empresas prestadoras del servicio de transporte.

El desarrollo vial en términos de infraestructura y prestación del servicio de transporte se constituye en un factor determinante frente a la integración de las regiones y el crecimiento económico de las mismas; en zonas de difícil acceso o zonas afectadas por el conflicto, la dinámica económica obedece en su mayoría al agro, sector que como es conocido centra sus mayores dificultades en el acceso de los campesinos a los medios de transporte requeridos para movilizar sus productos, lo que dificulta la dinamización de los mercados y comercialización de productos agropecuarios.

En el departamento del Cauca, se ha identificado, por ejemplo, la necesidad de adelantar procesos de formalización, legalización, ampliación de cobertura y fortalecimiento de las cooperativas y empresas prestadoras del servicio de transporte público; empresas que por años prestaron sus servicios en regiones de difícil acceso, aun en medio del conflicto armado y que en la actualidad debido a la imperiosa necesidad de movilizar pasajeros y los productos agrícolas de estas regiones, continúan operando sin las condiciones necesarias para hacerlo; lo que obliga al Gobierno nacional a través de las instituciones facultadas, a regular estas situaciones diferenciales que requieren una especial intervención del Estado.

Si lo que se busca es reducir el impacto y los efectos del conflicto en el territorio, e impedir su repetición, es menester impulsar condiciones de desarrollo en las zonas rurales de Colombia, mediante la transformación del campo, en donde sin duda, el transporte de pasajeros y mixto exige una importante intervención, estableciendo una regulación especial

aplicable en aquellos territorios de difícil acceso y/o afectados por el conflicto armado.

En la actualidad, las cooperativas o empresas prestadoras del servicio de transporte, en los municipios y zonas rurales del Cauca, prestan sus servicios de manera limitada, pues solo les es posible operar dentro del municipio de origen, cuando las dinámicas sociales y comerciales de estas zonas requieren poder acceder a centros de acopio cercanos, sin que ello implique una operación intermunicipal que en términos económicos y administrativos se traducen en una mayor carga para estas pequeñas y medianas empresas; para lo cual, se debe prever un permiso especial que cubra zonas concretas de operación y faciliten la movilización desde el municipio de origen a zonas o centros de acopio cercanos, atendiendo las características especiales del territorio.

Las acciones encaminadas al cierre de brechas regionales en temas como salud y educación han presentado un avance lento; tal como consta en los Informes presentados por la Contraloría General de la República, por lo que resulta necesario contar con estrategias diferenciadas para buscar que las regiones con menor crecimiento y desarrollo se acerquen a aquellas con mejores resultados; lo cual solo será posible dinamizando los mercados regionales a través del desarrollo agrario integral. Estas políticas deben lograr no solo un impacto positivo en el crecimiento económico nacional, sino efectos de mayor alcance en la construcción de una sociedad más equitativa y en paz.

Con el objeto de impulsar el desarrollo económico en las regiones a través de la formalización de la prestación del servicio de transporte público en sus diferentes modalidades y a efectos de garantizar la calidad, seguridad y accesibilidad del mismo en los municipios de difícil acceso como consecuencia de las condiciones topográficas, geográficas, culturales, sociales y económicas; se requiere expedir reglamentación especial para el otorgamiento de permisos especiales que faciliten la prestación del servicio de transporte público y la organización técnica, administrativa y operativa del mismo generando un impacto en el marco de la política de desarrollo agrario integral contenida en los acuerdos de paz.

En concordancia con la Ley 1955 de 2019, *por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad*, su artículo 300 estableció:

Zonas Diferenciales para el Transporte.

Modifíquese el artículo 182 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así: Artículo 182. Zonas Diferenciales para el Transporte. Para garantizar las condiciones de accesibilidad y seguridad, promover la formalización del servicio de transporte público y garantizar a los pobladores los servicios

de tránsito, el Ministerio de Transporte podrá crear zonas diferenciales para el transporte y el tránsito. Dichas zonas estarán constituidas por un municipio y/o grupos de municipios, donde no existan sistemas de transporte cofinanciados por la Nación, y cuya vocación rural o características geográficas, económicas, sociales, étnicas u otras propias del territorio impidan la normal prestación de los servicios de transporte o tránsito en las condiciones de la normativa vigente y aplicable. La extensión geográfica de la zona diferencial será determinada por el Ministerio de Transporte.

El Ministerio de Transporte y los gobiernos locales, en forma coordinada, podrán expedir reglamentos de carácter especial y transitorio en materia de servicio de transporte público o servicios de tránsito con aplicación exclusiva en estas zonas.

Los actos administrativos expedidos conforme a lo determinado como Zonas Estratégicas para el Transporte (ZET), con anterioridad a la presente ley, se entenderán sujetos a lo establecido en este artículo para las Zonas Diferenciales de Transporte y mantendrán su vigencia.

Parágrafo. En lo relacionado con el transporte escolar, el Ministerio de Educación Nacional acompañará al Ministerio de Transporte en el proceso de caracterización de las zonas diferenciales para el transporte, dando prioridad a zonas rurales o de frontera, con el fin de que las autoridades territoriales en el marco de sus competencias puedan garantizar el acceso efectivo de la población al sistema de educación.

Y teniendo como primordial fortalecer el desarrollo económico y social de las zonas establecidas para el posconflicto y apoyar aquellas cooperativas o asociaciones que, en medio de las dificultades, se dedicaron a garantizar y a apoyar el servicio público de transporte, consideramos pertinente establecer unas condiciones diferentes para la prestación del servicio en estas zonas del país, ya que la realidad geográfica y social así lo exigen.

I. ANTECEDENTES

Dentro de los Acuerdos de Paz firmados por el Gobierno nacional en La Habana, se establecieron unas políticas para impulsar el desarrollo de las regiones que por años fueron relegadas y a la luz de la normativa vigente, carecen de la legalidad necesaria para desarrollar en forma óptima y confiable sus actividades; por ejemplo, el literal e del punto 4.1.3.3 de los acuerdos versa: **e. Planes para zonas apartadas y con baja concentración de población.** En zonas con baja concentración de población y que por su ubicación y distancia son de difícil acceso, lo que dificulta la provisión de bienes y servicios para el bienestar y buen vivir de la población y su integración territorial, se adelantarán medidas especiales para la sustitución de los cultivos de uso ilícito, la recuperación de los ecosistemas, la creación de nuevas oportunidades de empleo relacionadas

con transporte fluvial, programas de recuperación ambiental, protección de bosques y fauna, etc. Lo anterior sin perjuicio de alternativas de relocalización de las comunidades allí asentadas, cuando sea posible y necesario y en concertación con las comunidades, para mejorar sus condiciones de vida. Se evidencia el compromiso del Estado colombiano, para fortalecer la prestación de servicios básicos y necesarios, que por las condiciones no pueden ser prestados de forma tradicional y con especial protección por los habitantes de la zona de influencia.

II. CONTEXTO

La historia de Colombia en los últimos sesenta años ha estado marcada por el conflicto armado. En sus inicios, la desigual repartición de la tierra y la falta de espacios para participación política dieron cabida al uso de la violencia y la lucha armada. Un método que en los años siguientes se fue reforzando con la irrupción del narcotráfico, el narcoterrorismo, la presencia de nuevos actores políticos y armados en un contexto de lucha revolucionaria y guerra contra el terrorismo que han ido transformando el conflicto en su razón de ser y métodos de subsistencia.

En este contexto, los grupos armados han justificado el uso de la violencia por considerarla el único método para poder transformar la sociedad y con la intención de no permitir cambios considerados como ilegítimos. Así pues, la fractura creada por las desigualdades, el uso de la violencia y la lucha por el poder han marcado las dinámicas sociales y políticas que han tenido lugar en Colombia, hoy se abre un nuevo capítulo en la historia con los actuales procesos de paz.

Pero todo es producto de años y años de guerra, e incontables víctimas directas e indirectas, El informe ¡Basta Ya! del Centro de Memoria Histórica, publicado en 2013, señala que entre 1958 y 2012 el conflicto causó la muerte de 40.787 combatientes y 177.307 civiles. El número de desaparecidos entre 1981 y 2010 fue de 25.000, el de secuestrados 27.023 y el de asesinados 150.000. De esta última cifra, el 38,4 por ciento fue responsabilidad de los paramilitares, el 16,8 por ciento de la guerrilla y el 10,1 por ciento de la Fuerza Pública (Centro de Memoria Histórica, 2013).

En la misma línea, el Anuario de Procesos de Paz 2015 de la Escuela de Cultura de Paz apunta que en 40 años de conflicto interno hubo 39.000 colombianos que fueron víctimas de secuestro, con una tasa de impunidad del 92 por ciento. Un 37 por ciento de los secuestros fueron atribuidos a las Farc-EP y un 30 por ciento al ELN. El anuario reporta que según el Uppsala Conflict Data Programme (UCDP) se registra un mínimo de 1.000 muertos anuales relacionados con el combate (Escuela de Cultura de Paz, 2015).

Por otro lado, la organización Acnur sostiene que desde 1997 se han producido 3,9 millones de desplazamientos forzosos en Colombia (Acnur,

2013). La sociedad civil ha resultado afectada en su mayoría por el conflicto armado y desde hace muchos años realiza protestas en contra de la violencia ejercida por todos los involucrados en el conflicto. Las comunidades de mujeres, afrodescendientes e indígenas, entre otros, representan un papel crucial en las demandas ciudadanas, desde 1998 (el año en el que se creó el Consejo Nacional de Paz) aportan en el diálogo de paz, dirigiendo sus peticiones tanto a las guerrillas como a los grupos paramilitares y al Gobierno.

En cuanto al número de personas desplazadas el informe ¡Basta Ya! reporta 5,7 millones de víctimas entre 1985 y 2012 (Centro de Memoria Histórica, 2013)¹.

Dentro de los territorios más afectados por la guerra se encuentran en los departamentos de Antioquia, Santander, Meta, Cauca, Magdalena y Putumayo; en sus regiones más apartadas o las zonas que debido a sus condiciones se ofrecían condiciones óptimas a los grupos armados; como corredores, como tierras para el cultivo de cocaína entre otras; ahora con la firma de los acuerdos de paz y encontrando que vuelven la calma y los ciudadanos a sus hogares, se evidencian prácticas que se venían dando desde tiempos atrás para el correcto funcionamiento del transporte tanto de pasajeros como de mercancías y que desobedecen las prácticas de los centros poblados y la normativa nacional.

Hoy en día con la firma de los acuerdos, los habitantes de las regiones antes mencionadas y muchas otras, requieren garantizar la calidad de vida dentro de sus hogares, por lo cual deben optimizar sus servicios básicos, entre los cuales encontramos el servicio público de pasajeros, mixto y de carga. Es evidente que estos rincones del país, las grandes empresas prestadoras del servicio no cuentan con la capacidad o los insumos necesarios para la correcta prestación del servicio y que desde antes se presta con unas condiciones excepcionales a la normativa nacional.

III. FUNDAMENTOS JURÍDICOS

En materia de transporte

Dentro del ordenamiento Jurídico Nacional, el Ministerio de Transporte como lo establece el Decreto número 087 de 2011, es el organismo del Gobierno nacional encargado de formular y adoptar las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica del transporte, el tránsito y la infraestructura, en los modos carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo del país.

El Ministerio de Transporte es la cabeza del Sector Transporte, el cual está constituido por el Ministerio, el Instituto Nacional de Vías (Invías), la Agencia Nacional de Infraestructuras (ANI), la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil), la Superintendencia de Puertos y Transporte (Supertransporte) y la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV).

Conforme a lo anterior es el Ministerio de Transporte el encargado de expedir las resoluciones y demás normas que rigen la prestación del servicio dentro del territorio nacional y para lo cual cuenta con Leyes como la 336 de 1996 que como bien lo expresa su artículo 1: *La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del Transporte Público Aéreo, Marítimo, Fluvial, Férreo, Masivo, Terrestre y su operación en el Territorio Nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.* De esta se desprenden una cantidad de Resoluciones y en especial Decretos como el 170 de 2001, *por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor, Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros.* Y el Decreto número 175 de 2001, *por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto.*

En materia de educación

Este Decreto número 431 de 2017 tiene como objeto reglamentar la habilitación de las empresas dedicadas a este servicio y la prestación por parte de estas de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los convenios internacionales.

¿Cómo debe operar el transporte escolar en Colombia?

Las empresas prestadoras del servicio público de transporte escolar terrestre deberán tener tarjeta de operación vigente, la cual es expedida por el Ministerio de Transporte y cuya vigencia es de dos años, la cual podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas.

De igual manera, las empresas deben expedir un extracto de contrato y el conductor del vehículo, durante la prestación del servicio, portarlo en papel membreteado de la empresa y firmado por el representante legal de la misma.

Las empresas que se dediquen al transporte de estudiantes deben pintar en la parte posterior de la carrocería de los vehículos franjas alternas de 10 centímetros de ancho en colores amarillo y negro, con inclinación de 45 grados y una altura mínima de 69 centímetros.

¹ CIDOB - Barcelona Centre for International Affairs (2015). Conflicto en Colombia: antecedentes históricos y actores. Recuperado de: www.cidob.org/es/publicaciones/documentacion/dossiers/dossier_proceso_de_paz_en_colombia/dossier_proceso_de_paz_en_colombia/conflicto_en_colombia_antecedentes_historicos_y_actores

Todos los vehículos deberán llevar el aviso “Escolar” en la parte superior delantera y trasera de la carrocería y portar la Calcomanía del ¿Cómo Conduzco? #767 opción 3, dentro y fuera del vehículo.

Solo podrá contratarse con empresas de transporte legalmente habilitadas para esta modalidad. Además, para garantizar la protección de los estudiantes, los vehículos dedicados a este servicio deberán llevar un adulto en representación del plantel educativo.

En materia de infraestructura física

Igualmente, las normas son exigentes y en ocasiones poco prácticas al establecer las condiciones técnicas de los vehículos que se utilizan para la prestación del servicio de transporte en sus diferentes modalidades, haciendo que sea poco probable que el servicio se preste en algunas partes del territorio nacional, en especial en aquellas a las cuales nos referimos por estar apartadas, carecer de vías y demás factores que hacen que miles de colombianos no puedan llegar a sus hogares, trasladar el fruto de sus cultivos y en miles de casos permitirles a sus familiares llegar a las aulas de clase.

IV. FUNDAMENTOS SOCIOECONÓMICOS

En zonas de conflicto, los pequeños productores cambian sus decisiones de producción para minimizar los costos del conflicto armado.

“Se dedican más a actividades que generan retornos en el corto plazo, como los cultivos transitorios y el ganado. Entonces en vez de cultivar, por ejemplo, cacao y café, que son cultivos más permanentes y que dan más rentabilidad, pero que toman más tiempo en cosechar, se concentran en ganadería y dejan un porcentaje alto de la tierra sin explotar, precisamente porque están en medio del conflicto armado y prefieren no explotarla y reducir sus inversiones anuales”, El análisis se concentra en dos decisiones cruciales de producción agrícola: el uso del suelo y las decisiones de inversión. Los resultados muestran que, aunque con el tiempo los pequeños productores se acostumbran a vivir en medio del conflicto y aumentan sus inversiones.

La investigación muestra que, pese a estos ajustes, la producción continúa siendo menor de lo que habría sido en ausencia del conflicto, pues la presencia de grupos armados está asociada con un incremento en la tierra sin explotar. “Por ejemplo, los hogares con 4 años de presencia de grupos armados tienen en promedio 7,4 puntos porcentuales más de tierra sin usar y 7,7 puntos porcentuales más de pastos subutilizados; así lo expresa el libro Costos Económicos y Sociales del Conflicto en Colombia de la Facultad de Economía de la Universidad de los Andes.

Ahora en la etapa del posconflicto, la producción del agro en manos de pequeños campesinos que se dedican al cultivo de la tierra y la producción a una baja o mediana escala, general la garantía imperante

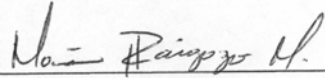
de poder comercializar el producto de su trabajo; situación que no se es prácticamente viable, ya que la producción en las zonas alejadas de las grandes urbes y de los centros poblados acarrea unos costos inimaginables, tanto en tiempo como en recurso. Ahora con una política pública bien estructurada en materia de transporte de carga o mixto enfocado a esta población vulnerada, mejorará la calidad de vida de los ciudadanos y fortalecerá la producción nacional.

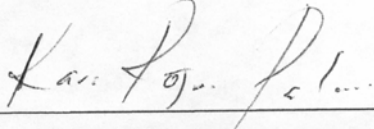
Los últimos resultados del Índice Sintético de Calidad Educativa (ISCE), que evalúa el progreso, el desempeño, la eficiencia y el ambiente escolar de las instituciones educativas en Colombia para 2016 expuso: Al terminar 2015, en Colombia había más de 5 millones de niñas, niños y adolescentes por fuera del sistema educativo nacional, un tercio del total de menores de edad que habitan en el país. De esa población que no asistía a la escuela, el 40 % vivía en zonas rurales afectadas por el conflicto armado. Hoy en día, esta situación no ha cambiado significativamente.

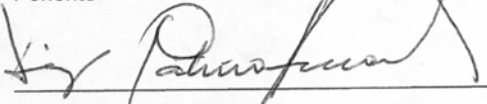
Uno de los resultados más preocupantes del informe demuestra que en 2016 el promedio de años de educación en una zona rural fue de 5,5 años por estudiante, mientras que en una urbana fue de 9,6. “Un niño de la ciudad está recibiendo más de un 50 % adicional de educación que uno del campo”, se lee en el documento. Además, las cifras de asistencia a primaria y secundaria en el campo son mucho menores que las de la ciudad, y la deserción escolar en las zonas rurales es casi el doble que la de los centros urbanos. De hecho, el estudio informó que 13,8% de los niños del campo entre 12 y 15 años no asistían al colegio.

Conforme a lo anterior, nace la imperante oportunidad de mejorar los servicios educativos en las zonas de posconflicto, en concordancia con lo expuesto en el punto 1.3.2.2 de los Acuerdos de La Habana y el potencial desarrollo expresado en una Colombia más y mejor educada; garantizar el acceso a las instituciones educativas es un paso primordial y necesario, que para las zonas rurales del posconflicto y otras con iguales características es imposible de garantizar.

De los honorables Congressistas,


 H.R MÓNICA M. RAIGOZA
 Coordinador Ponente

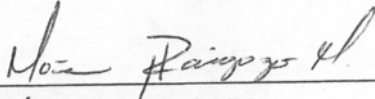

 H.R KARINA ESTEFANÍA ROJANO PALACIO
 Ponente


 H.R DIEGO PATIÑO AMARILES
 Ponente

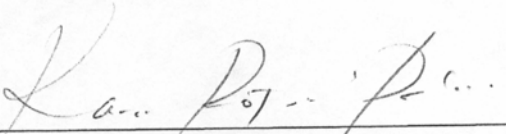
Proposición

Con fundamento en las anteriores consideraciones, solicitamos a la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara de Representantes dar Primer Debate, al Proyecto de ley número 266 de 2018 Cámara, por medio del cual se crean disposiciones especiales de transporte.

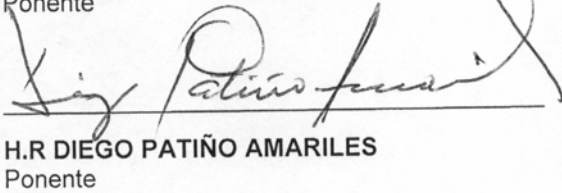
De los Congressistas,



H.R MÓNICA M. RAIGOZA
Coordinador Ponente



H.R KARINA ESTEFANÍA ROJANO PALACIO
Ponente



H.R DIEGO PATIÑO AMARILES
Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 266 DE 2018 CÁMARA

por medio del cual se crean disposiciones especiales de transporte.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

Disposiciones Generales

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto regular la expedición de permisos de tránsito especial por parte del Ministerio de Transporte, que faciliten la prestación del servicio público de transporte de pasajeros o mixto en zonas de características especiales de transporte, como componente importante en la ejecución de la política de desarrollo agrario integral contemplada dentro de los acuerdos de paz firmados por el Gobierno nacional.

Artículo 2°. *Definición.* Entiéndase por zonas de características especiales de transporte, las zonas de difícil acceso en términos de infraestructura vial y seguridad, así como aquellas identificadas en el marco de los acuerdos de paz firmados por el Gobierno nacional como zonas de posconflicto; en todo caso, el Ministerio de Transporte podrá delimitar las zonas con características especiales de transporte en las que apliquen los permisos de tránsito especial.

Artículo 3°. *Permisos de tránsito especial.* El Ministerio de Transporte, en coordinación con las autoridades locales competentes, podrá otorgar permisos de tránsito especial a cooperativas, pequeñas y medianas empresas de transporte

público que se encuentren legalmente constituidas; con el objetivo de facilitar la prestación del servicio de transporte público de pasajeros o mixto en municipios o zonas con características especiales de transporte.

Parágrafo. El permiso de que trata el presente artículo deberá permitir la operación del servicio de transporte público de pasajeros o mixto fuera del municipio de origen y hasta aquellas zonas en las que por sus condiciones especiales se requieran; las mismas deberán ser debidamente delimitadas dentro del cuerpo del permiso especial.

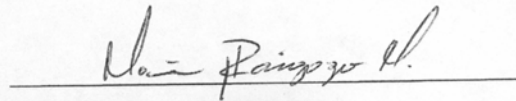
Artículo 4°. *Reglamentación especial.* Facúltase al Ministerio de Transporte para expedir la reglamentación que regule los requisitos y el trámite para el otorgamiento de los permisos de tránsito especial y determine las zonas en que por sus características aplique, teniendo como marco la política de desarrollo agrario integral y lo establecido en los acuerdos de paz suscritos por el Gobierno nacional para las zonas de posconflicto.

Parágrafo 1°. Estos reglamentos serán de aplicación exclusiva en los municipios que pertenecen a las zonas de que trata el artículo 2, y reconocerán las características y particularidades económicas, culturales y sociales de estos territorios.

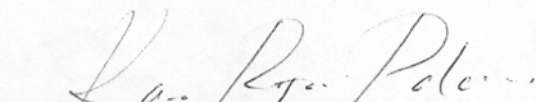
Parágrafo 2°. A partir de la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte contará con un plazo máximo de seis (6) meses para reglamentar la materia.

Artículo 5°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

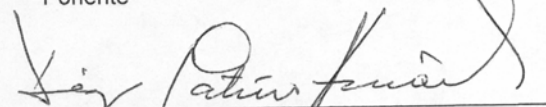
De la honorable Cámara de Representantes.



H.R MÓNICA M. RAIGOZA
Coordinador Ponente



H.R KARINA ESTEFANÍA ROJANO PALACIO
Ponente



H.R DIEGO PATIÑO AMARILES
Ponente

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

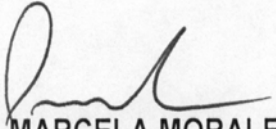
Bogotá, D. C., 11 de junio de 2019

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número

266 de 2018 Cámara, *por medio del cual se crean disposiciones especiales de transporte.*

Dicha ponencia fue firmada por los honorables Representantes Mónica Raigoza (Coordinadora Ponente), Karina Rojano, Diego Patino.

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6 - 264/ del 11 de junio de 2019, se solicita la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República.



DIANA MARCELA MORALES ROJAS
Secretaria General

* * *

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 306 DE 2018 CÁMARA

por la cual se modifica el artículo 64 de la Ley 30 de 1992, por el cual se organiza el servicio público de la educación superior.

Bogotá, 10 de junio de 2019

Presidenta

MÓNICA MARÍA RAIGOZA MORALES

Comisión Sexta - Cámara de Representantes

Congreso de la República

Ciudad

Referencia: Informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 306 de 2018 Cámara, por la cual se modifica el artículo 64 de la Ley 30 de 1992, por el cual se organiza el servicio público de la educación superior.

Respetada Presidenta:

En cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, por medio del presente escrito me permito rendir informe de ponencia positiva con modificaciones para segundo debate al proyecto de ley de la referencia.

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El 19 de diciembre de 2018 se radicó en la Secretaría General de la Cámara, el Proyecto de ley 306 de 2018 Cámara, de iniciativa del honorable Representante Alejandro Vega Pérez. Por designación de la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional de la honorable Cámara de Representantes fui nombrado como ponente para primer debate de dicha iniciativa.

El 30 de abril de 2019 se radicó ponencia positiva con modificaciones para primer debate, en la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional de la honorable Cámara de Representantes.

El proyecto de ley fue aprobado en sesión del 21 de mayo de 2019 de la Comisión Sexta Constitucional de la honorable Cámara de Representantes, la cual acogió el texto propuesto en la ponencia para

primer debate en su totalidad, por unanimidad. Por designación de la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara fui nombrado como ponente para segundo debate del proyecto.

II. OBJETO DEL PROYECTO

El proyecto de ley presentado a consideración del honorable Congreso de la República, tiene por objeto garantizar la participación de los Gobernadores en los Consejos Superiores Universitarios, tanto de carácter nacional como departamental, en desarrollo de la descentralización territorial.

III. JUSTIFICACIÓN

Este proyecto de ley tiene su fundamento constitucional en los artículos 67 y 288 de la Constitución Política. El artículo 67 establece:

“Artículo 67. La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura.

La educación formará al colombiano en el respeto a los derechos humanos, a la paz y a la democracia; y en la práctica del trabajo y la recreación, para el mejoramiento cultural, científico, tecnológico y para la protección del ambiente.

El Estado, la sociedad y la familia son responsables de la educación, que será obligatoria entre los cinco y los quince años de edad y que comprenderá como mínimo, un año de preescolar y nueve de educación básica.

La educación será gratuita en las instituciones del Estado, sin perjuicio del cobro de derechos académicos a quienes puedan sufragarlos.

Corresponde al Estado regular y ejercer la suprema inspección y vigilancia de la educación con el fin de velar por su calidad, por el cumplimiento de sus fines y por la mejor formación moral, intelectual y física de los educandos; garantizar el adecuado cubrimiento del servicio y asegurar a los menores las condiciones necesarias para su acceso y permanencia en el sistema educativo.

La Nación y las entidades territoriales participarán en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales, en los términos que señalen la Constitución y la ley” (subrayado por fuera del texto).

Por su parte, el artículo 288 dispone:

“La ley orgánica de ordenamiento territorial establecerá la distribución de competencias entre la Nación y las entidades territoriales.

Las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales serán ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad en los términos que establezca la ley” (subrayado por fuera de texto).

Las normas anteriormente transcritas permiten concluir que: (i) en Colombia la educación es concebida como un servicio público con una función social; (ii) como tal, el Estado tiene la obligación de

regular, inspeccionar y vigilar la educación; (iii) por lo tanto la Nación, como las entidades territoriales deben participar en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales; y (iv) quien define las competencias de participación de la Nación y las entidades territoriales en la educación es el legislador.

Teniendo en cuenta –entre otros- estos parámetros constitucionales, el legislador promulgó la Ley 30 de 1992, por el cual se organiza el servicio público de la educación superior. Específicamente en el capítulo segundo del título tercero, esta ley regula la organización y elección de las directivas de las universidades del Estado y de las otras instituciones de educación superior estatales u oficiales. El artículo 62 de esta ley establece:

“La dirección de las universidades estatales u oficiales corresponde al Consejo Superior Universitario, al Consejo Académico y al Rector.

Cada universidad adoptará en su estatuto general una estructura que comprenda entre otras, la existencia de un Consejo Superior Universitario y un Consejo Académico, acordes con su naturaleza y campos de acción.

Parágrafo. La dirección de las demás instituciones estatales u oficiales de Educación Superior que no tengan el carácter de universidad, corresponde al Rector, al Consejo Directivo y al Consejo Académico. La integración y funciones de estos Consejos serán las contempladas en los artículos 64, 65, 68 y 69 de la presente ley”.

Por su parte, el artículo 64 dispone:

“El Consejo Superior Universitario es el máximo órgano de dirección y gobierno de la universidad y estará integrado por:

- a) El Ministro de Educación Nacional o su delegado, quien lo presidirá en el caso de las instituciones de orden nacional;
- b) El Gobernador, quien preside en las universidades departamentales;
- c) Un miembro designado por el Presidente de la República, que haya tenido vínculos con el sector universitario;
- d) Un representante de las directivas académicas, uno de los docentes, uno de los egresados, uno de los estudiantes, uno del sector productivo y un ex-rector universitario;
- e) El Rector de la institución con voz y sin voto.

Parágrafo 1°. En las universidades distritales y municipales tendrán asiento en el Consejo Superior los respectivos alcaldes quienes ejercerán la presidencia y no el Gobernador.

Parágrafo 2°. Los estatutos orgánicos reglamentarán las calidades, elección y período de permanencia en el Consejo Superior, de los miembros contemplados en el literal d) del presente artículo.

Como se puede observar, la Ley 30 de 1992 creó, para las universidades, el Consejo Superior Universitario, que es el máximo órgano de dirección y gobierno. Su composición, sin embargo, establecida en el artículo 64, se ha prestado para interpretaciones, fundamentalmente porque la redacción de norma no dejó total claridad sobre la participación simultánea del Ministro de Educación y de los Gobernadores en las Universidades de carácter nacional.

Este aspecto quedó en evidencia principalmente en la Sentencia C-589 de 1997, M. P. Carlos Gaviria Díaz, en que la Corte estudió una demanda de inconstitucionalidad en contra del artículo 64, en la que, entre otras cosas, el actor argumentó que la norma violaba la autonomía universitaria porque favorecía sectores extrauniversitarios con marcado carácter gubernamental. En dicha oportunidad, las consideraciones presentadas, la Corte no le dio la razón al demandante, y declaró exequible la norma, pues consideró que:

“En el caso de las universidades públicas ha de aceptarse que de ella haga parte el Estado, por cuanto este tiene la responsabilidad y la obligación de promoverla, fortalecerla y proveerla de recursos. Ahora bien: su participación en esa comunidad en los máximos órganos de gobierno no puede ser mayoritaria ni desproporcionada, en cuanto al número de representantes. Sin embargo, ello no impide a los representantes gubernamentales actuar en igualdad de condiciones respecto de los demás miembros de dichos organismos, y su voto, obviamente, tendrá el mismo valor que el de aquellos. Su presencia en esas instancias, entonces se justifica en la medida en que sirva para materializar el puente que debe unir a la sociedad, que reclama una universidad independiente pero decisiva en la búsqueda de soluciones a los problemas que la aquejan. La universidad, por su parte, sin admitir la interferencia de los poderes públicos, tiene la obligación de contribuir efectivamente al mejoramiento de las condiciones de vida de la sociedad en la que está incurso y de rendirle cuentas no solo de la utilización de los recursos que el Estado le asigna, sino en general del ejercicio de la especial condición que el constituyente les ha dado: la autonomía.

En consecuencia, si bien es cierto que la participación de los representantes del Estado en el Consejo Superior Universitario no vulnera, en principio, la autonomía universitaria, también lo es que dicha participación no puede constituirse en un mecanismo a través del cual el Estado ejerza el control absoluto sobre los entes universitarios, de ahí que la representación no pueda ser mayoritaria.

Según la norma acusada, el Consejo Superior Universitario está integrado por: el Ministro de Educación, o su delegado, quien lo presidirá, en las universidades del orden nacional; o el gobernador, quien lo presidirá en las universidades departamentales; o el alcalde, quien lo presidirá en las municipales.

La participación de tales funcionarios no tiene por objeto imponer la política de sus gobiernos en el desarrollo de la educación, sino coordinar las políticas nacionales o territoriales con las que fije el órgano de dirección universitario, a fin de que esta se integre al sistema general; no hay que olvidar que tanto la Nación como las entidades territoriales, en los términos del artículo 67 de la Constitución, tienen el deber de participar en la dirección, financiación y administración de los servicios educativos estatales, en los términos que señalen la Constitución y la ley”.

Así las cosas, en dicha oportunidad, para concluir que la participación de los miembros no era desmedida en la norma, la Corte explicó que, según su interpretación, la participación del ministro en los Consejos Superiores Universitarios, excluía la de los gobernadores. Así también lo consideró la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, al resolver una consulta de la entonces Ministra de Educación encargada, Isabel Segovia Ospina, sobre la participación de los gobernadores en los Consejos Superiores Universitarios. La conclusión de la Sala fue que el gobernador no hacía parte del Consejo Superior Universitario de las instituciones de educación superior del orden municipal ni del nacional¹.

Sin embargo, una reciente sentencia, muy posterior a los pronunciamientos citados anteriormente, de la Sección Primera del Consejo de Estado, desvirtuó los argumentos esbozados en los mismos. En esa ocasión, el actor demandó al Consejo Superior de la Amazonia (universidad nacional de carácter oficial), por excluir en su Estatuto General al gobernador del Caquetá como miembro del Consejo Superior de la Universidad. En esa oportunidad, el Consejo de Estado le dio la razón al demandante y ordenó la nulidad parcial de la norma demandada. Específicamente, la Sección Primera consideró:

“La voluntad del Legislador, como se desprende del artículo 64 de la Ley 30 de 1992, fue la de que los Gobernadores fueran miembros de los Consejos Superiores de las Universidades tanto del nivel Nacional como del Departamental, de lo contrario, de manera expresa los hubiera excluido del nivel nacional, como sí lo hizo respecto de las Universidades Distritales y Municipales en el párrafo del mismo artículo.

La Sala entonces prohíja la sentencia de 24 de julio de 2008, traída a colación en el auto que decretó la medida cautelar, porque el asunto planteado en este proceso fue objeto de pronunciamiento en esa oportunidad por parte de la Sección Quinta de esta Corporación (Expediente núm. 2007-00049-01, Consejera ponente doctora Susana Buitrago Valencia), en la cual sostuvo que el Gobernador sí es miembro del Consejo Superior de una Universidad Oficial del orden nacional, en los siguientes términos:

“... resulta absolutamente claro que el Gobernador sí forma parte del Consejo Superior de la Universidad de Córdoba, tanto por mandato legal de la Ley 30 de 1992 como de los propios estatutos de dicha institución. Según el artículo 64 de la Ley 30, cuando la Universidad es del orden departamental, el Gobernador del Departamento preside el Consejo Superior Universitario. En el caso de las universidades del orden nacional, preside el Ministro de Educación o su delegado, pero el Gobernador es una de los integrantes de dicho cuerpo colegiado.

La Universidad de Córdoba, creada mediante la Ley 37 de 1966 es un ente estatal universitario del orden nacional, ... y, como tal, tiene un Consejo Superior del cual forma parte el Gobernador, Consejo que, en razón al carácter nacional de la institución universitaria, es presidido por el Ministro de Educación o su Delegado”.

Si bien la Corte Constitucional mediante Sentencia C-589 de 13 de noviembre de 1997, traída a colación por la entidad demandada, frente a la participación de los representantes del Estado en el Consejo Superior de las Universidades Estatales manifestó en sus considerandos, que solo dos miembros proceden del Gobierno, a saber, “el Ministro de Educación o su Delegado, a nivel nacional; o el Gobernador o el Alcalde, a nivel departamental, distrital o municipal, y el designado por el Presidente de la República. Existe otro miembro, ajeno al gobierno y a la universidad que pertenece al sector productivo, y los otros cinco (5) hacen parte de la comunidad universitaria”, dicho pronunciamiento respondió a una demanda de inexequibilidad, en la cual lo cuestionado o el tema de discusión fue la autonomía de que gozan las universidades conforme a la Constitución Política y la participación del Estado, que el actor consideró excesiva; el tema jurídico no fue si el Gobernador hacía parte del Consejo Superior de la Universidad del nivel Nacional, luego al no constituir la razón de la decisión, se trata de un pronunciamiento que no tiene fuerza vinculante y no puede ser utilizado para desconocer el tenor expreso de la ley, porque constituye una manifestación incidental o accesorio para resolver el problema jurídico, que no incide en el fondo de la decisión”².

De ahí que la redacción actual de la norma se esté prestando para diferentes interpretaciones que deben ser resueltas por el legislador. En tal sentido, acogiendo la interpretación realizada por la Sección Primera, y en aras no solo de velar porque se mantenga el sentido original de la norma, sino también de garantizar que las entidades territoriales tengan participación en los asuntos de la educación de sus territorios, este proyecto lo que busca es que exista claridad en la norma sobre la participación de los Gobernadores en los Consejos Superiores Universitarios.

¹ Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Rad. N° 11001-03-06-000-2010-00008-00(1987). 10 de junio de 2010. C. P. Luis Fernando Álvarez Jaramillo.

² Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso-Administrativo. Sección Primera. Sentencia de 4 de junio de 2015. C. P. María Elizabeth García González.

A su vez, con el fin de evitar que la inasistencia de quien presida el respectivo Consejo Superior Universitario no entorpezca la realización de las sesiones, el proyecto contempla un sistema de presidencia en caso de ausencia.

IV. BIBLIOGRAFÍA

- Asamblea Nacional Constituyente. Constitución Política de 1991.
- Congreso de la República. Ley 30 de 1993.
- Corte Constitucional. Sentencia C-589 de 1997, M. P. Carlos Gaviria Díaz
- Consejo de Estado, Sala de Consulta y Servicio Civil, Rad. N° 11001-03-06-000-2010-00008-00(1987). 10 de junio

de 2010. C. P. Luis Fernando Álvarez Jaramillo.

- Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso-Administrativo. Sección Primera. Sentencia de 4 de junio de 2015. C. P. María Elizabeth García González

V. PLIEGO DE MODIFICACIONES

En esta ponencia se proponen los siguientes cambios al texto propuesto en el proyecto: (i) se modifica una palabra del título, atendiendo a la técnica legislativa; (ii) se elimina la modificación relativa a la elección de los miembros del Consejo Superior Universitario dispuestos en el literal d) del artículo 64 propuesta en el articulado original, con el fin de garantizar plenamente la autonomía universitaria.

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	MODIFICACIÓN PROPUESTA
<p>“por la cual se modifica el artículo 64 de la Ley 30 de 1992, por el cual se organiza el servicio público de la educación superior”.</p>	<p>“por la cual se modifica el artículo 64 de la ley 30 de 1992, por el <u>la</u> cual se organiza el servicio público de la educación superior”.</p>
<p>Artículo 1°. El artículo 64 de la Ley 30 de 1992 quedará así: Artículo 64. El Consejo Superior Universitario es el máximo órgano de dirección y gobierno de la universidad y estará integrado por: a) El Ministro de Educación Nacional o su delegado, quien por derecho propio, lo presidirá en el caso de las instituciones de orden nacional. b) El Gobernador del respectivo departamento donde tenga su sede principal la universidad, o su delegado, quien lo presidirá en ausencia del Ministro de Educación o su delegado. En las universidades departamentales lo presidirá el gobernador o su delegado por derecho propio. c) Un miembro designado por el Presidente de la República, que haya tenido vínculos con el sector universitario, quien lo presidirá en ausencia de los dos miembros anteriores. d) Un representante de las directivas académicas, uno de los docentes, uno de los egresados, uno de los estudiantes, uno del sector productivo y un ex-rector universitario, quienes serán elegidos por voto popular al interior de la respectiva universidad, de conformidad con lo dispuesto en los estatutos. e) El Rector de la institución con voz y sin voto. Parágrafo 1°. En las universidades distritales y municipales tendrán asiento en el Consejo Superior los respectivos alcaldes quienes ejercerán la presidencia y no el gobernador. Parágrafo 2°. Los estatutos orgánicos reglamentarán las calidades, elección y período de permanencia en el Consejo Superior, de los miembros contemplados en el literal d) del presente artículo.</p>	<p>Artículo 1°. El artículo 64 de la Ley 30 de 1992 quedará así: Artículo 64. El Consejo Superior Universitario es el máximo órgano de dirección y gobierno de la universidad y estará integrado por: a) El Ministro de Educación Nacional o su delegado, quien por derecho propio, lo presidirá en el caso de las instituciones de orden nacional. b) El Gobernador del respectivo departamento donde tenga su sede principal la universidad, o su delegado, quien lo presidirá en ausencia del Ministro de Educación o su delegado. En las universidades departamentales lo presidirá el gobernador o su delegado por derecho propio. c) Un miembro designado por el Presidente de la República, que haya tenido vínculos con el sector universitario, quien lo presidirá en ausencia de los dos miembros anteriores. d) Un representante de las directivas académicas, uno de los docentes, uno de los egresados, uno de los estudiantes, uno del sector productivo y un ex-rector universitario, quienes serán elegidos por voto popular al interior de la respectiva universidad, de conformidad con lo dispuesto en los estatutos. e) El Rector de la institución con voz y sin voto. Parágrafo 1°. En las universidades distritales y municipales tendrán asiento en el Consejo Superior los respectivos alcaldes quienes ejercerán la presidencia y no el gobernador. Parágrafo 2°. Los estatutos orgánicos reglamentarán las calidades, elección y período de permanencia en el Consejo Superior, de los miembros contemplados en el literal d) del presente artículo.</p>

Cordialmente,


H.R. RODRIGO ARTURO ROJAS LARA
 Representante a la Cámara por Boyacá
 Partido Liberal
 Ponente

VI. PROPOSICIÓN

Con base en las anteriores consideraciones, presento ponencia positiva con modificaciones y solicito a la Plenaria de la honorable Cámara de Representantes, dar segundo debate al **Proyecto de**

ley número 306 de 2018 Cámara, “por la cual se modifica el artículo 64 de la Ley 30 de 1992, por el cual se organiza el servicio público de la educación superior”, con las modificaciones propuestas.

De los honorables Representantes,


H.R. RODRIGO ARTURO ROJAS LARA
 Representante a la Cámara por Boyacá
 Partido Liberal
 Ponente

VII. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 306 DE 2018 CÁMARA

por la cual se modifica el artículo 64 de la Ley 30 de 1992, por la cual se organiza el servicio público de la educación superior”

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 64 de la Ley 30 de 1992 quedará así:

Artículo 64. El Consejo Superior Universitario es el máximo órgano de dirección y gobierno de la universidad y estará integrado por:

- a) El Ministro de Educación Nacional o su delegado, quien por derecho propio, lo presidirá en el caso de las instituciones de orden nacional;
- b) El Gobernador del respectivo departamento donde tenga su sede principal la universidad, o su delegado, quien lo presidirá en ausencia del Ministro de Educación o su delegado. En las universidades departamentales lo presidirá el gobernador o su delegado por derecho propio;
- c) Un miembro designado por el Presidente de la República, que haya tenido vínculos con el sector universitario, quien lo presidirá en ausencia de los dos miembros anteriores;
- d) Un representante de las directivas académicas, uno de los docentes, uno de los egresados, uno de los estudiantes, uno del sector productivo y un ex-rector universitario.
- e) El Rector de la institución con voz y sin voto.

Parágrafo 1°. En las universidades distritales y municipales tendrán asiento en el Consejo Superior los respectivos alcaldes quienes ejercerán la presidencia y no el gobernador.

Parágrafo 2°. Los estatutos orgánicos reglamentarán las calidades, elección y período de permanencia en el Consejo Superior, de los miembros contemplados en el literal d) del presente artículo.

Artículo 2°. Los estatutos orgánicos universitarios deberán ser actualizados a la entrada en vigencia de la presente ley, en el término máximo de un año, so pena de incurrir en falta disciplinaria conforme a la ley.

Artículo 3°. Esta ley rige desde su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Cordialmente,


H.R. RODRIGO ARTURO ROJAS LARA
 Representante a la Cámara por Boyacá
 Partido Liberal
 Ponente

CÁMARA DE REPRESENTANTES
 COMISIÓN SEXTA
 CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D. C., 11 de junio de 2019

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el pliego de modificaciones, el texto que se propone para segundo debate y el texto aprobado en primer debate del **Proyecto de ley número 306 de 2018 Cámara**, “*por la cual se modifica el artículo 64 de la Ley 30 de 1992, por el cual se organiza el servicio público de la educación superior*”.

La ponencia fue firmada por el honorable Representante Rodrigo Rojas Lara.

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6 - 263 / del 11 de junio de 2019, se solicita la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República.


DIANA MARCELA MORALES ROJAS
 Secretaria General

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA VEINTIUNO (21) DE MAYO DE 2019, AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 306 DE 2018 CÁMARA

por la cual se modifica el artículo 64 de la Ley 30 de 1992, por el cual se organiza el servicio público de la educación superior.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. El artículo 64 de la Ley 30 de 1992 quedará así:

Artículo 64. El Consejo Superior Universitario es el máximo órgano de dirección y gobierno de la universidad y estará integrado por:

- a) El Ministro de Educación Nacional o su delegado, quien, por derecho propio, lo presidirá en el caso de las instituciones de orden nacional;
- b) El Gobernador del respectivo departamento donde tenga su sede principal la universidad, o su delegado, quien lo presidirá en ausencia del Ministro de Educación o su delegado. En las universidades departamentales lo

presidirá el gobernador o su delegado por derecho propio;

- c) Un miembro designado por el Presidente de la República, que haya tenido vínculos con el sector universitario, quien lo presidirá en ausencia de los dos miembros anteriores;
- d) Un representante de las directivas académicas, uno de los docentes, uno de los egresados, uno de los estudiantes, uno del sector productivo y un ex rector universitario, quienes serán elegidos por voto popular al interior de la respectiva universidad, de conformidad con lo dispuesto en los estatutos;
- e) El Rector de la institución con voz y sin voto.

Parágrafo 1°. En las universidades distritales y municipales tendrán asiento en el Consejo Superior los respectivos alcaldes quienes ejercerán la presidencia y no el gobernador.

Parágrafo 2°. Los estatutos orgánicos reglamentarán las calidades, elección y período de permanencia en el Consejo Superior, de los miembros contemplados en el literal d) del presente artículo.

Artículo 2°. Los estatutos orgánicos universitarios deberán ser actualizados a la entrada en vigencia de la presente ley, en el término máximo de un año, so pena de incurrir en falta disciplinaria conforme a la ley.

Artículo 3°. Esta ley rige desde su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

**CÁMARA DE REPRESENTANTES -
COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE**

21 de mayo de 2019

En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el **Proyecto de ley número 306 de 2018 Cámara**, “*por la cual se modifica el artículo 64 de la Ley 30 de 1992, por el cual se organiza el servicio público de la educación superior*” (Acta N° 035 de 2019) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 14 de mayo de 2019 según Acta número 034 de 2019; respectivamente, en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.

MÓNICA MARÍA RAIGOZA MORALES

Presidente



DIANA MARCELA MORALES ROJAS

Secretaría

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 360 DE 2019 CÁMARA, 193 DE 2018 SENADO

por medio del cual se modifica el parágrafo del artículo 38 de la Ley 996 de 2005.

Síntesis del proyecto

A través del proyecto de ley se propone una reforma a la Ley de Garantías Electorales, esta reforma pretende levantar la prohibición que tiene los gobernadores, alcaldes municipales y/o distritales, secretarios, gerentes y directores de entidades descentralizadas del orden municipal de celebrar convenios interadministrativos con Entidades del orden nacional.

Trámite del proyecto

Origen: Legislativo

Autores: honorable Senador Álvaro Uribe Vélez, Honorio Miguel Henríquez, Santiago Valencia, entre otros.

ANTECEDENTES

Hace aproximadamente 13 años se sancionó la Ley 996 de 2005, conocida como la Ley de Garantías Electorales, que pretendía definir el marco legal en el cual se tenía que desarrollar el debate electoral a la Presidencia de la República, esto en aras de propender a la igualdad de los candidatos, debido a que, en su momento estaba vigente la figura de reelección de Presidente de la República. En otras palabras, esta ley nace para desarrollar lo estipulado en el Acto Legislativo 02 del 27 de diciembre de 2004, donde se reglamentaba la expedición de una Ley Estatutaria.

Esta Ley Estatutaria se tramitó bajo el contexto de que el Candidato presidente, no hiciera uso de los componentes propios del cargo del primer mandatario para el debate electoral, es decir, evitaba un desequilibrio por faltas de garantías a las elecciones presidenciales, en ese sentido, la reelección presidencial contenía varias restricciones que buscaban prevenir la arbitrariedad; sin embargo, en la actualidad esas restricciones se encuentran vigentes, entre esas tenemos: (i) prohibir que las Entidades Territoriales, en el nivel central y descentralizado, celebren convenios interadministrativos para ejecutar recursos públicos, (ii) prohibir a todos los entes del Estado, contratar directamente hasta la elección del Presidente.

Por otro lado, esta Ley de Garantías Electorales, también estableció una serie de prohibiciones dirigidas a los Gobernadores, Alcaldes, Secretarios, Gerentes y Directores de Entidades Descentralizada, durante los cuatro (4) meses previos a las elecciones, entre esas prohibiciones está la de “No celebrar Convenios Interadministrativos para la ejecución de recursos públicos”, esto con la finalidad de garantizar los principios de la función administrativa previsto en el artículo 209.

Fue así, como la Corte Constitucional a través del control automático que le realizó en su momento el proyecto de ley estatutaria Sentencia C- 1153 de 2005, manifestó la necesidad de una ley de garantías para permitir que el debate democrático se haga a través de las ideas y las propuestas, y no basado en el músculo económico de los que se disputan y así condicionar la participación en política de los servidores públicos.

Es importante señalar que esta ley ha cumplido con sus múltiples finalidades como: 1) garantías a la oposición; 2) prohibir la participación en política de servidores públicos; 3) derecho al acceso equitativo a los medios de comunicación que hagan uso del espectro electromagnético; 4) derecho de réplica en condiciones de equidad cuando el Presidente de la República sea candidato, y 5) normas sobre inhabilidades para candidatos a la Presidencia de la República.

Sin embargo, la figura de la reelección presidencial fue eliminada, mediante el Acto Legislativo 02 de 2015 conocida como la Reforma de Equilibrio de Poderes, a través de esta se modificó el artículo 197 de la Constitución Política, que establece que no podrá ser elegido Presidente de la República el ciudadano que a cualquier título hubiere ejercido la Presidencia.

Con la eliminación de la reelección, disminuye el riesgo de celebrar convenios interadministrativos entre entidades territoriales con entidades del orden nacional que tenga como finalidad prácticas clientelistas, por tal razón, se considera conveniente que esta limitación abarque a los convenios interadministrativos que pertenezcan al mismo orden y que se levante la limitación para que los convenios interadministrativos se puedan celebrar, durante los 4 meses previos a las elecciones, si se trata de entidades de diferente orden, es decir, convenios interadministrativos celebrados entre entidades territoriales y entidades del orden nacional.

Marco Jurídico

- **Ley 996 de 2005**, “por medio de la cual se reglamenta la elección de Presidente de la República, de conformidad con el artículo 152 literal f) de la Constitución Política de Colombia, y de acuerdo con lo establecido en el Acto Legislativo 02 de 2004, y se dictan otras disposiciones.
- **Ley 1150 de 2007** en su artículo 2°, numeral 4, literal c), “por medio de la cual se introducen medidas para la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993 y se dictan otras disposiciones generales sobre la contratación con Recursos Públicos”.

Jurisprudencia

- **C-1153 de 2005** Control de Constitucionalidad de Ley Estatutaria de Garantías Electorales.

OTRAS CONSIDERACIONES

La prohibición estipulada en el párrafo del artículo 38 de la Ley 996 de 2005, se fundamentó

en aras de respetar el equilibrio entre la guarda de la moralidad administrativa y la eficacia administrativa, entendiéndose la “moralidad como aquella que persigue que toda la gestión administrativa estatal esté encaminada al recto cumplimiento de los principios, las reglas y los valores establecidos en la Constitución y las leyes y, por ende, se encuentra consagrado en la defensa de lo colectivo” (Hernández Hernández, 2012).

Así mismo, la Corte Constitucional ha definido la eficacia administrativa “como una cualidad de la acción administrativa en la que se expresa la vigencia del Estado Social en el **ámbito** jurídico-administrativo. Así mismo añade que, en definitiva, la eficacia es la traducción de los deberes constitucionales positivos en que se concreta el valor superior de la igualdad derivado directamente de la nota o atributo de socialidad del Estado”.

Sin embargo, no se puede dejar de mencionar, que, aunque la prohibición de celebrar convenios interadministrativos se hizo en aras de fortalecer estos principios, ha resultado contraproducente la limitación en tiempos previos a elecciones, debido a que, han perjudicado a las Entidades Territoriales a la ejecución de recursos y de obras que buscan el desarrollo y bienestar de los ciudadanos.

Es preciso señalar, que los convenios interadministrativos son un instrumento para que las entidades públicas puedan aunar esfuerzos de cualquier **índole**, encaminado a ejecutar actividades de manera armónica, cuando individualmente no se encuentre en capacidad de desarrollarlos por sí mismas. Es decir, “constituye un objeto o una técnica especial para la gestión pública, esto es, para lograr, la realización de los fines atribuidos por el ordenamiento a las entidades” (Jorge Santos, 2011).

La Ley 1150 de 2007 en su artículo 2°, numeral 4, literal c), manifiesta que la modalidad de contratación directa procede en:

Contratos interadministrativos, siempre que las obligaciones derivadas del mismo tengan relación directa con el objeto de la entidad ejecutora señalado en la ley o en sus reglamentos.

Se exceptúan los contratos de obra, suministro, prestación de servicios de evaluación de conformidad respecto de las normas o reglamentos técnicos, encargos fiduciarios y fiducia pública cuando las instituciones de educación superior públicas o las Sociedades de Economía Mixta con participación mayoritaria del Estado, o las personas jurídicas sin ánimo de lucro conformadas por la asociación de entidades públicas, o las federaciones de entidades territoriales sean las ejecutoras. Estos contratos podrán ser ejecutados por las mismas, siempre que participen en procesos de licitación pública o contratación abreviada de acuerdo con lo dispuesto por los numerales 1 y 2 del presente artículo.

La garante de la Constitución ha interpretado, esta figura de esta manera:

El convenio interadministrativo constituye un consenso de voluntades entre entidades públicas y es generador de obligaciones entre las partes que lo suscriben. Su naturaleza jurídica ha sido definida por la jurisprudencia del Consejo de Estado como “expresión de la voluntad colegiada” y es asimilado a un contrato administrativo. Los convenios interadministrativos hacen parte de la actividad contractual del Estado, mediante la cual se obligan, de manera subjetiva, las entidades que lo suscriben, con fines comunes y de interés público.

En ese sentido, se concluye que el convenio interadministrativo es una herramienta fundamental, para desarrollar los fines esenciales del Estado, teniendo en cuenta que se trata de un trabajo mancomunado que involucra a dos entidades, sea de orden territorial o de orden nacional, gracias a esta modalidad, se ha mejorado la gestión de la administración, no obstante, limitarla es obstaculizar la eficacia administrativa, por tal razón, es necesario, que esta limitación esté encaminada a las Entidades del mismo orden, empero, sea habilitada para los convenios de las entidades de diferente nivel.

Se considera, que se debe quitar esa restricción para el nivel nacional y mantenerla para el orden territorial, porque un mandatario local *sí* podría tener interés de fortalecer su cuadro político en su territorio para poder llegar a una instancia mayor, pero a nivel nacional el riesgo se mitiga, por razón a que el cargo presidencial será objeto de cambio cada cuatro (4) años.

Por todo lo anterior y teniendo en cuenta que las reglas del juego de la democracia han cambiado, porque en la actualidad no existe la reelección en Colombia, se hace menester actualizar el contexto de la normatividad nacional, de acuerdo con la realidad, para que de esta manera las Entidades Territoriales puedan ejecutar los recursos.

Proposición

En conclusión y con fundamento en lo anteriormente expuesto, se rinde informe de ponencia positiva y en consecuencia, se solicita a los honorables Senadores de la Plenaria de la honorable Cámara de Representantes, **dar segundo debate al Proyecto de ley número 360 de 2019 Cámara, 193 de 2018 Senado**, “*por medio del cual se modifica el párrafo del artículo 38 de la Ley 996 de 2005*”. Con el texto aprobado por las Comisiones Primeras conjuntas de Senado y Cámara de Representantes.

Cordialmente,


MARGARITA MARÍA RESTREPO ARANGO
Representante Ponente

TEXTO DE ARTICULADO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 360 DE 2019 CÁMARA, 193 DE 2018 SENADO

por medio del cual se modifica el párrafo del artículo 38 de la Ley 996 de 2005.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Modifíquese el párrafo del artículo 38 de la Ley 996 de 2005, así:

Los gobernadores, alcaldes municipales y/o distritales, secretarios, gerentes y directores de entidades descentralizadas del orden municipal, departamental o distrital, dentro de los cuatro (4) meses anteriores a las elecciones, no podrán celebrar convenios interadministrativos con entidades de su mismo nivel territorial para la ejecución de recursos públicos, ni participar, promover y destinar recursos públicos de las entidades a su cargo, como tampoco de las que participen como miembros de sus juntas directivas, en o para reuniones de carácter proselitista.

Quedan exceptuados de la presente prohibición los convenios interadministrativos para la ejecución de recursos que celebren las entidades del orden nacional con las entidades territoriales, como también el aporte de recursos de las entidades territoriales a dichos convenios y la celebración de contratos de enajenación de bienes inmuebles.

Tampoco podrán inaugurar obras públicas o dar inicio a programas de carácter social en reuniones o eventos en los que participen candidatos a la Presidencia y Vicepresidencia de la República, el Congreso de la República, gobernaciones departamentales, asambleas departamentales, alcaldías y concejos municipales o distritales. Tampoco podrán hacerlo cuando participen voceros de los candidatos.

No podrán autorizar la utilización de inmuebles o bienes muebles de carácter público para actividades proselitistas, ni para facilitar el alojamiento, ni el transporte de electores de candidatos a cargos de elección popular. Tampoco podrán hacerlo cuando participen voceros de los candidatos.

La nómina del respectivo ente territorial o entidad no se podrá modificar dentro de los cuatro (4) meses anteriores a las elecciones a cargos de elección popular, salvo que se trate de provisión de cargos por faltas definitivas, con ocasión de muerte o renuncia irrevocable del cargo correspondiente debidamente aceptada, y en los casos de aplicación de las normas de carrera administrativa.

Artículo 2°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir del 1° de enero de 2020 y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,


Margarita María Restrepo Arango
Ponente

TEXTO APROBADO POR LAS COMISIONES PRIMERAS DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA Y DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 193 DE 2018 SENADO, 360 DE 2019 CÁMARA

por medio de la cual se modifica el párrafo del artículo 38 de la Ley 338 de 2005.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Modifíquese el párrafo del artículo 38 de la Ley 996 de 2005, así:

Los gobernadores, alcaldes municipales y/o distritales, secretarios, gerentes y directores de entidades descentralizadas del orden municipal, departamental o distrital, dentro de los cuatro (4) meses anteriores a las elecciones, no podrán celebrar convenios interadministrativos con entidades de su mismo nivel territorial para la ejecución de recursos públicos, ni participar, promover y destinar recursos públicos de las entidades a su cargo, como tampoco de las que participen como miembros de sus juntas directivas, en o para reuniones de carácter proselitista.

Quedan exceptuados de la presente prohibición los convenios interadministrativos para la ejecución de recursos que celebren las entidades del orden nacional con las entidades territoriales, como también el aporte de recursos de las entidades territoriales a dichos convenios y la celebración de contratos de enajenación de bienes inmuebles.

Tampoco podrán inaugurar obras públicas o dar inicio a programas de carácter social en reuniones o eventos en los que participen candidatos a la Presidencia y Vicepresidencia de la República, el Congreso de la República, gobernaciones departamentales, asambleas departamentales, alcaldías y concejos municipales o distritales. Tampoco podrán hacerlo cuando participen voceros de los candidatos.

No podrán autorizar la utilización de inmuebles o bienes muebles de carácter público para actividades proselitistas, ni para facilitar el alojamiento, ni el transporte de electores de candidatos a cargos de elección popular. Tampoco podrán hacerlo cuando participen voceros de los candidatos.

La nómina del respectivo ente territorial o entidad no se podrá modificar dentro de los cuatro (4) meses anteriores a las elecciones a cargos de elección popular, salvo que se trate de provisión de cargos por faltas definitivas, con ocasión de muerte o renuncia irrevocable del cargo correspondiente debidamente aceptada, y en los casos de aplicación de las normas de carrera administrativa.

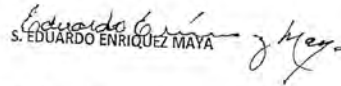
Artículo 2°. Vigencia. La presente ley rige a partir del primero de enero de 2020 y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

En los anteriores términos fue aprobado el **Proyecto de ley número 193 de 2018 Senado, número 360 de 2019 Cámara**, “por medio del cual se modifica el párrafo del artículo 38 de la Ley 996 de 2005”, como consta en la Sesión Conjunta de las Comisiones Primeras de Senado y Cámara del día 28 de mayo de 2019, correspondiente al Acta número 10 Sesiones Conjuntas.


FABIO AMIN SALEME
H. Senador de la República


MARGARITA MARIA RESTREPO ARANGO
H. Representante a la Cámara

Presidente,


S. EDUARDO ENRIQUEZ MAYA

Secretarios Generales,


GUILLERMO LEON GIRALDO GIL
Secretario General Comisión Primera
H. Senado de la República


AMPARO Y. CALDERON PERDOMO
Secretaria General Comisión Primera
H. Cámara de Representantes

CONTENIDO

Gaceta número 516 - Miércoles, 12 de junio de 2019	
CÁMARA DE REPRESENTANTES	
INFORMES DE CONCILIACIÓN Págs.	
Informe de Conciliación y texto conciliado al Proyecto de Ley número 302 de 2018 Cámara, 61 de 2017 Senado “Ana Cecilia Niño”, por el cual se prohíbe el uso de asbesto en el territorio nacional y se establecen garantías de protección a la salud de los colombianos.....	1
Informe de conciliación y texto definitivo conciliado al Proyecto de ley número 134 de 2017 Cámara, 255 de 2018 Senado, por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones.....	4
PONENCIAS	
Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto al Proyecto de ley número 266 de 2018 Cámara, por medio del cual se crean disposiciones especiales de transporte.....	16
Informe de ponencia para segundo debate, pliego de modificaciones, texto propuesto y texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta al Proyecto de ley número 306 de 2018 Cámara, por la cual se modifica el artículo 64 de la Ley 30 de 1992, por el cual se organiza el servicio público de la educación superior.....	21
Informe de ponencia para segundo debate, texto de articulado propuesto y texto aprobado por las Comisiones Primeras del honorable Senado de la República y de la honorable Cámara de Representantes del proyecto de ley número 360 de 2019 Cámara, 193 de 2018 Senado, por medio del cual se modifica el párrafo del artículo 38 de la Ley 996 de 2005.....	26