



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXVIII - N° 532

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

EDICIÓN DE 17 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 396 DE CÁMARA DE 2019

por medio del cual se interpreta el artículo 388 de la Ley 5ª de 1992.

Bogotá, D. C., 12 de junio de 2019.

Doctor

GABRIEL SANTOS GARCÍA.

Presidente Comisión Primera.

Honorable Cámara de Representantes.

Ciudad

Referencia: Informe de ponencia para primer debate en Cámara del Proyecto de ley número 396 de 2019 Cámara, "por medio del cual se interpreta el artículo 388 de la Ley 5ª de 1992.

Respetado Presidente:

Encumplimiento del honroso encargo impartido, por medio de la presente remito a su despacho, con el fin de que se ponga a consideración para discusión de la Comisión Primera de la Cámara de Representantes, el informe de ponencia para primer debate en Cámara al **Proyecto de ley número 396 de 2019 Cámara, por medio del cual se interpreta el artículo 388 de la Ley 5ª de 1992.**

Cordialmente,

Cordialmente,

ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS
Representante a la Cámara
Ponente Coordinador

EDWARD DAVID RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara
Ponente

ELBERT DÍAZ LOZANO
Representante a la Cámara

JUAN CARLOS WILLS OSPINA
Representante a la Cámara

ERWIN ARIAS BETANCUR
Representante a la Cámara

INTIRAUÚL ASPRILLA REYES
Representante a la Cámara

GERMÁN NAVAS TALERO
Representante a la Cámara

LUIS ALBERTO ALBAN URBANO
Representante a la Cámara

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 396 DE CÁMARA DE 2019

por medio del cual se interpreta el artículo 388 de la Ley 5ª de 1992.

La presente ponencia consta de las siguientes partes:

- I. TRÁMITE.
- II. OBJETIVO DE LA PROPUESTA.
- III. CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA.
- IV. MARCO NORMATIVO.
- V. IMPACTO FISCAL.
- VI. PROPOSICIÓN.

I. TRÁMITE

El proyecto es de la autoría del honorable Congresista: Carlos Ardila Espinosa y otros, el proyecto objeto de estudio fue publicado en la *Gaceta del Congreso* número 507 de 2019, y recibido en la Comisión Primera de la Cámara de Representantes el día 10 de junio de 2019. Por designación de la Mesa Directiva de esa Comisión le correspondió a los representantes honorable Representante Andrés David Calle Aguas -C-; honorable Representante Edward

David Rodríguez Rodríguez; honorable Representante Elbert Díaz Lozano; honorable Representante Juan Carlos Wills Ospina; honorable Representante Erwin Arias Betancur; honorable Representante Inti Raúl Asprilla Reyes; honorable Representante Germán Navas Talero; honorable Representante Luis Alberto Albán, rendir Informe de Ponencia para primer debate en la Cámara de Representantes.

II. OBJETIVO DE LA PROPUESTA

Se hace necesario interpretar la Ley 5ª de 1992 con la autoridad que la Constitución le confiere expresamente al Congreso en el artículo 150, y así aclarar y hacer explícita la facultad que tiene cada Congresista de tener asistentes o asesores de su Unidad de Trabajo Legislativo en cualquier lugar del territorio nacional, para apoyarle en todas las funciones del Congresista, incluidas las legislativas, de control, sociales, de campaña política, de rendición de cuentas, o cualquier otra relacionada con las funciones constitucionales y legales de los Senadores y Representantes a la Cámara.

III. CONVENIENCIA DE LA INICIATIVA

Dudas frente al régimen de las UTL que justifican la necesidad del presente proyecto.

Recientemente, diversas manifestaciones ciudadanas han expresado dudas acerca de si los integrantes de las Unidades de Trabajo Legislativo deben laborar dentro de las instalaciones del Congreso de la República, o si pueden hacerlo desde cualquier otro lugar del territorio nacional, especialmente desde las regiones en donde los Congresistas fueron electos o tienen simpatizantes.

Dichas manifestaciones ciudadanas son plenamente legítimas, sin embargo, generan inquietudes respecto de otros valores democráticos, claramente superiores, como la autonomía y soberanía de la Rama Legislativa, la descentralización, la debida representación del electorado, y el acercamiento de las instituciones públicas hacia la comunidad.

En efecto, la Rama Legislativa es sin duda la más importante de las Ramas dentro de una democracia, en el sentido de que es el órgano de representación por excelencia de todas las facciones políticas del país, y con dicha legitimidad representativa y democrática, expide las leyes que deben acatar todos los demás operadores jurídicos, funcionarios públicos y autoridades judiciales y administrativas.

Dicha importancia dentro de un sistema democrático justifica afianzar, por un lado, la autonomía e independencia de la Rama, especialmente en lo relativo a su funcionamiento interno y al apoyo que las Unidades de Trabajo Legislativo brindan a los Congresistas. Y de otro lado, respecto de la decisión autónoma e independiente

del Legislativo de ejecutar sus funciones políticas, legislativas, de rendición de cuentas, entre otras, desde cualquier lugar del territorio que se estime conveniente, a fin de promover la descentralización y la correcta representación de la población colombiana que se encuentra dispersa mucho más allá de las instalaciones del Congreso y de las fronteras del Distrito Capital. No por otra razón, sino por la de garantizar su independencia y autonomía respecto de las demás entidades públicas, la Rama Legislativa tiene la facultad constitucional y legal de, por ejemplo, organizar su Policía interna¹, o incluso de trasladar su sede a otro lugar distinto al del Capitolio Nacional ubicado en la Capital de la República².

Con todo, el aclarar que los miembros de las Unidades de Trabajo Legislativo pueden ejercer sus funciones desde cualquier lugar del territorio nacional es una medida conveniente, oportuna y ciertamente ajustada a los valores democráticos de nuestra Constitución, máxime en una época en la que los avances en las comunicaciones permiten sin mayores problemas el teletrabajo, y concomitantemente la posibilidad de hacer llegar a los Congresistas que sesionan en la capital, las inquietudes de la población que reside en los distintos entes territoriales.

IV MARCO NORMATIVO

El principal fundamento jurídico que sostiene esta iniciativa es la Constitución Política en su artículo 150, que indica en sus numerales relevantes para este caso:

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

1. Interpretar, reformar y derogar las leyes.
2. Expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones.
- (...)
20. Crear los servicios administrativos y técnicos de las Cámaras.
- (...)
23. Expedir las leyes que regirán el ejercicio de las funciones públicas y la prestación de los servicios públicos.

Igualmente, el 151 de la Constitución señala que el Congreso se dictará su propio reglamento mediante leyes orgánicas.

En materia de jurisprudencia, el Honorable Consejo de Estado ha indicado que los integrantes de las Unidades de Trabajo Legislativo pueden laborar en lugares distintos a las instalaciones del Congreso. Así lo dispuso en sentencia del

¹ Constitución Política artículo 135, num. 7.

² C. P. Artículo 140; Ley 5ª artículo 33.

28 de marzo de 2017, Radicado 2015-00111, en donde manifestó el Alto Tribunal:

“Por lo demás, se debe resaltar que legalmente nada exige que un empleado de la UTL del Congresista, deba desempeñar sus funciones en las instalaciones del Congreso de la República, por cuanto el artículo 385 de la Ley 5ª de 1992 de manera expresa señala que son los empleados de la planta de personal quienes deben prestar sus servicios en las dependencias donde fueron nombrados, o donde las necesidades del servicio lo exijan. En los términos de lo establecido en los artículos 367 y siguientes de la Ley 5ª de 1992, los empleados y/o contratistas de la Unidad de Trabajo Legislativo no hacen parte de la planta de personal del Senado de la República.

(...)

515/13 señaló, que en el proceso de pérdida de investidura se debe juzgar teniendo en cuenta la presunción de inocencia *que no cabe su aplicación por analogía ni por extensión*”, ya que, además, agregó que las causales de pérdida de investidura son de orden público, de interpretación restrictiva y Sentencia C-207 de 2003 tienen por consecuencia una sanción *“que impide al afectado el ejercicio pleno de sus derechos políticos en el futuro y a perpetuidad”*. (Cursivas y negritas originales).

En la misma providencia, estimó la alta Corporación.

“En todo caso, en virtud de lo dispuesto en el artículo 385 de la Ley 5ª de 1992, el congresista está facultado para asignar funciones a sus subordinados en una sede diferente a la ciudad de Bogotá y, particularmente, en la región en que fue electo.”

El mismo Alto Tribunal, en sentencia del año 1997, Radicado AC4192, dijo:

“Respecto del personal de la Unidad de Trabajo Legislativo que labora en Pasto, la Sala observa que existe una Resolución de la Mesa Directiva de la Cámara que faculta a los Representantes para fijar el lugar de trabajo de sus Asistentes. Asimismo, pudo establecerse en la inspección judicial que efectivamente los Asistentes del Representante cuestionado adelantan trabajos relacionados con la tarea legislativa.

Visto lo anterior, el cargo no prospera.”

También el Consejo de Estado determinó en sentencia del 24 de abril de 2018, Radicado 2017-01062:

“Por lo tanto, no se evidencia el incumplimiento de las funciones, como asistentes V y IV de la UTL del senador Segundo Senén Niño, respectivamente, de los señores Hollmann Édisson Molano Páez y Nelson Emiro Linares Zárate, que haya ameritado que el aludido

congresista hubiese tenido el deber de reportar alguna novedad para efectos salariales, **máxime cuando existen actividades de los miembros de la UTL que implican salir de la sede del Congreso para efectos de evidenciar necesidades de grupos sectoriales [45], con la finalidad de desarrollar la actividad legislativa de una mejor manera, que sea coherente con la realidad social.**” (Énfasis añadido).

Por su parte, la Honorable Corte Constitucional en sentencia C172 de 2010 consideró que los miembros de las UTL no solo apoyan al respectivo Congresista en los temas estrictamente legislativos, sino en todos los demás temas relacionados con las funciones constitucionales y legales del parlamentario, tales como campañas políticas, comunicaciones, entre otras. Dijo la Corte Constitucional:

3.3.3. A partir de lo visto, puede concluirse que las Unidades de Trabajo Legislativo introducidas por la Ley 186 de 1995 tuvieron por finalidad aumentar la eficiencia del trabajo desarrollado en el Congreso así como vincular a la actividad desplegada por los Congresistas a personas capaces de apoyarlos **en sus múltiples labores políticas, legislativas, técnicas, de comunicación y sociales**. En pocas palabras: **la creación de las Unidades de Trabajo Legislativo estuvo ligada a la idea de elevar el nivel del trabajo legislativo así como el buen desempeño de Senadores y Representantes en debates, campañas y durante la legislatura buscando, de un lado, tender puentes entre el trabajo articulado de las distintas Unidades de Trabajo Legislativo en el Congreso y las exigencias provenientes del exterior** e intentando, de otro lado, enlazar de la manera más eficiente posible la teoría con la práctica. Todo ello en la búsqueda por aumentar la legitimidad del Congreso, legitimidad cuestionada de manera constante, entre otras, por la ausencia de transparencia, por la falta de compromiso técnico e investigativo y por el alto índice de ausentismo, clientelismo y corrupción.” (Énfasis añadido).

Con todo, vemos que de antaño el derecho colombiano faculta a los congresistas para asignarles tareas a los integrantes de las UTL que se ejecutan por fuera de las instalaciones del Parlamento. Sin embargo, también se observan providencias en las que equivocadamente se ha examinado la labor de las UTL a la luz de otras normas que regulan las labores del personal de planta del Congreso³.

Por todo ello, para mayor claridad de nuestro sistema jurídico, promover la descentralización y la debida representación de las distintas

³ Ver por ejemplo CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. SECCIÓN

regiones del país, y para evitar interpretaciones extensivas de las normas sancionatorias o disciplinarias que atenten contra la democracia representativa, se hace necesario interpretar la ley de acuerdo a la facultad constitucional que tiene el Congreso en el artículo 150 de la Constitución Política, y aclarar expresamente que los integrantes de las UTL pueden laborar desde el lugar del territorio nacional que designe el respectivo Congresista. De esta manera, además, se reivindica la autonomía, independencia e inviolabilidad del Congreso como requisito fundamental para la existencia de cualquier democracia.

V. IMPACTO FISCAL

La presente ley no general IMPACTO FISCAL, porque no ordena gasto alguno ni otorga beneficios ni exenciones tributarios.

VI. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, de manera respetuosa solicito a la Comisión Primera de la Cámara de Representantes, dar primer debate con la finalidad de aprobar el **Proyecto de ley número 396 de 2019 Cámara**, “por medio del cual se interpreta el artículo 388 de la Ley 5ª de 1992.

Cordialmente,

Cordialmente,

 ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS Representante a la Cámara Ponente Coordinador	 EDWARD DAVID RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ Representante a la Cámara Ponente
 ELBERT DÍAZ LOZANO Representante a la Cámara	 JUAN CARLOS WILL OSPINA Representante a la Cámara
 ERWIN ARIAS BETANCUR Representante a la Cámara	 INTI RAÚL ASPRILLA REYES Representante a la Cámara
 GERMÁN NAVAS TALERO Representante a la Cámara	 LUIS ALBERTO ALBAN URBANO Representante a la Cámara

SEGUNDA. SUBSECCIÓN A. Consejero ponente: GABRIEL VALBUENA HERNÁNDEZ. Bogotá, D. C., seis (6) de diciembre de dos mil dieciocho (2018). Radicación número: 25000-23-42-000-2013-01833-01(2429-14). Actor: JUAN DARÍO URIBE SALCEDO Y OTROS. Demandado: SENADO DE LA REPÚBLICA. También CONSEJO DE ESTADO. SALA DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO. SECCIÓN SEGUNDA. SUBSECCIÓN A. Consejero ponente: WILLIAM HERNÁNDEZ GÓMEZ. Bogotá, D. C., diez (10) de noviembre de dos mil dieciséis (2016). Radicación número: 11001-03-25-000-2011-00651-00(2542-11). Actor: BEATRIZ ALICIA NOGUERA PARDEY. Demandado: PROCURADURÍA GENERAL DE LA NACIÓN.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 396 DE 2019 CÁMARA

por medio del cual se interpreta el artículo 388 de la Ley 5ª de 1992.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Interpretése el artículo 388 de la Ley 5ª de 1992, modificada por el artículo 1º de la Ley 186 de 1995 y todas las demás normas concordantes, de la siguiente manera: Primero, en el sentido de que los empleados y contratistas de las respectivas Unidades de Trabajo Legislativo pueden desempeñar sus múltiples funciones en cualquier lugar del territorio nacional que el Congresista designe. Segundo, en el sentido de que los empleados y contratistas de las respectivas Unidades de Trabajo Legislativo asisten, apoyan o asesoran al Congresista en el cumplimiento de todas sus funciones y labores, sean estas legislativas, políticas, de control, técnicas, sociales, de comunicación, rendición de cuentas o cualquier otra que el Congresista le asigne, relacionada con sus funciones constitucionales y legales.

Artículo 2º. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias

De los Honorables Congresistas,

De los Honorables Congresistas,

 ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS Representante a la Cámara Ponente Coordinador	 EDWARD DAVID RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ Representante a la Cámara Ponente
 ELBERT DÍAZ LOZANO Representante a la Cámara Ponente	 JUAN CARLOS WILL OSPINA Representante a la Cámara Ponente
 ERWIN ARIAS BETANCUR Representante a la Cámara Ponente	 INTI RAÚL ASPRILLA REYES Representante a la Cámara Ponente
 GERMÁN NAVAS TALERO Representante a la Cámara Ponente	 LUIS ALBERTO ALBAN URBANO Representante a la Cámara Ponente

INFORMES DE CONCILIACIÓN

**INFORME DE CONCILIACIÓN
AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 243
DE 2018 CÁMARA, 75 DE 2017 SENADO**

*por medio de la cual se promueve el uso
de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan
otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., junio 12 de 2019.

Presidente

ERNESTO MACÍAS TOVAR

Senado de la República

Presidente

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN
CAMARGO

Cámara de Representantes.

**Referencia: Informe de Conciliación
Proyecto de ley número 243 de 2018 Cámara,
75 de 2017 Senado, por medio de la cual se
promueve el uso de vehículos eléctricos en
Colombia y se dictan otras disposiciones.**

Respetados Presidentes:

Atendiendo las designaciones realizadas por
la Presidencia del Senado de la República y de la

Cámara de Representantes, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 161 de la Constitución Política en concordancia con la Ley 5ª de 1992, nos permitimos someter por su conducto a consideración de las Plenarias de las respectivas Corporaciones para continuar el trámite legislativo, el texto conciliado del proyecto de ley de la referencia.

Luego del análisis correspondiente, las designadas conciliadoras hemos decidido acoger en su integridad el texto aprobado por la Plenaria de la Cámara de representantes en sesión plenaria del día 11 de junio de 2019, al Proyecto de ley número 243 de 2018 Cámara, 75 de 2017 Senado, *por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones.*

Luego del análisis correspondiente, las designadas conciliadoras hemos decidido acoger en su integridad el texto aprobado por la Plenaria de la Cámara de representantes en sesión plenaria del día 11 de junio de 2019, al Proyecto de ley número 243 de 2018 Cámara 075 de 2017 Senado "por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones".



PAOLA ANDREA HOLGUIN MORENO
Senadora.



MARTHA VILLALBA HODWALKER.
Representante a la Cámara.

TEXTO APROBADO EN PLENARIA DE CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO CONCILIADO	COMENTARIO
<p>Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto generar esquemas de promoción al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.</p> <p>Artículo 2°. Definiciones. Para la interpretación y aplicación de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Movilidad Sostenible. Se entenderá por movilidad sostenible aquella que es capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos ecológicos básicos actuales o futuros. Es decir, debe incluir principios básicos de eficiencia, seguridad, equidad, bienestar (calidad de vida), competitividad y salud de conformidad a lo dispuesto por el World Business Council for Sustainable Development.</p> <p>Vehículo eléctrico: Un vehículo impulsado exclusivamente por uno o más motores eléctricos, que obtienen corriente de un sistema de almacenamiento de energía recargable, como baterías, u otros dispositivos portátiles de almacenamiento de energía eléctrica, incluyen-</p>	<p>Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto generar esquemas de promoción al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.</p> <p>Artículo 2°. Definiciones. Para la interpretación y aplicación de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p>Movilidad Sostenible. Se entenderá por movilidad sostenible aquella que es capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos ecológicos básicos actuales o futuros. Es decir, debe incluir principios básicos de eficiencia, seguridad, equidad, bienestar (calidad de vida), competitividad y salud de conformidad a lo dispuesto por el World Business Council for Sustainable Development.</p> <p>Vehículo eléctrico: Un vehículo impulsado exclusivamente por uno o más motores eléctricos, que obtienen corriente de un sistema de almacenamiento de energía recargable, como baterías, u otros dispositivos portátiles de almacenamiento de energía eléctrica, incluyen do-</p>	

<p>TEXTO APROBADO EN PLENARIA DE CÁMARA DE REPRESENTANTES</p>	<p>TEXTO CONCILIADO</p>	<p>COMENTARIO</p>
<p>celdas de combustible de hidrógeno o que obtienen la corriente a través de catenarias. Estos vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica a bordo como medio para suministrar energía eléctrica.</p> <p>Estación de carga rápida: Sistema que provee energía para la carga rápida de las baterías de vehículos eléctricos y que cuenta con una potencia de salida superior a 50 kilovatios.</p> <p>Estación de carga lenta: Equipo que provee energía para la carga lenta de baterías de vehículos eléctricos y que tiene una potencia de salida entre 7 kilovatios y 49 kilovatios.</p> <p>Zona de Parquímetro: Zonas debidamente demarcadas y señalizadas, destinadas para el estacionamiento de vehículos en las vías públicas, previo pago de una tasa de uso a la administración distrital o municipal.</p> <p>Vehículo de cero emisiones: Vehículo automotor impulsado por cualquier tecnología de motorización que en virtud de la generación de su energía para propulsión, no emite emisiones contaminantes al aire ni gases de efecto invernadero.</p> <p>Artículo 3°. Impuesto sobre Vehículos Automotores. Adiciónese el párrafo 5° al artículo 145 de la Ley 488 de 1998 el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo 5°. Para los vehículos eléctricos, las tarifas aplicables no podrán superar en ningún caso, el uno por ciento (1%) del valor comercial del vehículo.</p> <p>Artículo 4°. Descuento sobre la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. Dentro de los seis meses (6) siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, reglamentará los lineamientos técnicos necesarios para la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes en el caso de vehículos eléctricos; así mismo establecerán un descuento en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes consagrada en la Ley 1383 de 2010, a los vehículos eléctricos. La tarifa de descuento se establecerá teniendo en cuenta que estos vehículos tienen un equipamiento tecnológico diferente y no generan emisiones de gases contaminantes.</p> <p>Las compañías aseguradoras del sector financiero y cooperativo establecerán un descuento del diez (10%) en las primas de los seguros SOAT (Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito) de los</p>	<p>do celdas de combustible de hidrógeno o que obtienen la corriente a través de catenarias. Estos vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica a bordo como medio para suministrar energía eléctrica.</p> <p>Estación de carga rápida: Sistema que provee energía para la carga rápida de las baterías de vehículos eléctricos y que cuenta con una potencia de salida superior a 50 kilovatios.</p> <p>Estación de carga lenta: Equipo que provee energía para la carga lenta de baterías de vehículos eléctricos y que tiene una potencia de salida entre 7 kilovatios y 49 kilovatios.</p> <p>Zona de Parquímetro: Zonas debidamente demarcadas y señalizadas, destinadas para el estacionamiento de vehículos en las vías públicas, previo pago de una tasa de uso a la administración distrital o municipal.</p> <p>Vehículo de cero emisiones: Vehículo automotor impulsado por cualquier tecnología de motorización que en virtud de la generación de su energía para propulsión, no emite emisiones contaminantes al aire ni gases de efecto invernadero.</p> <p>Artículo 3°. Impuesto sobre Vehículos Automotores. Adiciónese el párrafo 5° al artículo 145 de la Ley 488 de 1998 el cual quedará así:</p> <p>Parágrafo 5°. Para los vehículos eléctricos, las tarifas aplicables no podrán superar en ningún caso, el uno por ciento (1%) del valor comercial del vehículo.</p> <p>Artículo 4°. Descuento sobre la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. Dentro de los seis meses (6) siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, reglamentará los lineamientos técnicos necesarios para la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes en el caso de vehículos eléctricos; así mismo establecerán un descuento en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes consagrada en la Ley 1383 de 2010, a los vehículos eléctricos. La tarifa de descuento se establecerá teniendo en cuenta que estos vehículos tienen un equipamiento tecnológico diferente y no generan emisiones de gases contaminantes.</p> <p>Las compañías aseguradoras del sector financiero y cooperativo establecerán un descuento del diez (10%) en las primas de los seguros SOAT (Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito) de los</p>	

TEXTO APROBADO EN PLENARIA DE CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO CONCILIADO	COMENTARIO
<p>vehículos eléctricos objeto de esta ley. El beneficio de primas será registrado ante la Superintendencia Financiera de Colombia para su comprobación.</p> <p>Artículo 5°. Incentivos al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones otorgados por parte de las entidades territoriales. Las entidades territoriales podrán desarrollar, promover y ofertar la adopción de esquemas de incentivos económicos para impulsar la movilidad eléctrica a nivel territorial tales como, descuentos sobre el registro o impuesto vehicular, tarifas diferenciadas de parqueaderos o exenciones tributarias.</p> <p>Artículo 6°. Restricción a la circulación vehicular. Los vehículos eléctricos y de cero emisiones estarán exentos durante un período de cinco años a partir de la fecha de matrícula del vehículo, de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de sus modalidades que la autoridad de tránsito local disponga, (pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad.</p> <p>Artículo 7°. Parqueaderos preferenciales. Las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo, en los municipios de categoría especial y los de primera y segunda categoría de acuerdo con lo establecido en la Ley 617 de 2000, deberán destinar un porcentaje mínimo del dos por ciento (2%) del total de plazas de parqueo habilitados, para el uso preferencial de vehículos eléctricos. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, deberá reglamentar vía decreto, la identificación de los parqueaderos preferenciales a los que se refiere el presente artículo, incluyendo un logotipo y color para los mismos.</p> <p>En ningún caso, el inciso anterior podrá atentar contra las plazas de parqueo para personas de movilidad reducida que consagra la Ley 1287 de 2009 ni la prioridad a los cicloparqueaderos que contempla la Ley 1811 de 2016.</p> <p>Artículo 8°. Iniciativa pública de uso de vehículos eléctricos. Dentro de los seis (6) años a la entrada en vigencia de la presente ley, el Gobierno nacional en su conjunto, los municipios de categoría 1 y Especial exceptuando los de Tumaco y Buenaventura y los prestadores del servicio público de transporte deberán cumplir con una cuota mínima del treinta (30) por ciento de vehículos eléctricos en los vehículos que anualmente sean comprados o contratados para su</p>	<p>vehículos eléctricos objeto de esta ley. El beneficio de primas será registrado ante la Superintendencia Financiera de Colombia para su comprobación.</p> <p>Artículo 5°. Incentivos al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones otorgados por parte de las entidades territoriales. Las entidades territoriales podrán desarrollar, promover y ofertar la adopción de esquemas de incentivos económicos para impulsar la movilidad eléctrica a nivel territorial tales como, descuentos sobre el registro o impuesto vehicular, tarifas diferenciadas de parqueaderos o exenciones tributarias.</p> <p>Artículo 6°. Restricción a la circulación vehicular. Los vehículos eléctricos y de cero emisiones estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de sus modalidades que la autoridad de tránsito local disponga, (pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad.</p> <p>Artículo 7°. Parqueaderos preferenciales. Las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo, en los municipios de categoría especial y los de primera y segunda categoría de acuerdo con lo establecido en la Ley 617 de 2000, deberán destinar un porcentaje mínimo del dos por ciento (2%) del total de plazas de parqueo habilitados, para el uso preferencial de vehículos eléctricos. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, deberá reglamentar vía decreto, la identificación de los parqueaderos preferenciales a los que se refiere el presente artículo, incluyendo un logotipo y color para los mismos.</p> <p>En ningún caso, el inciso anterior podrá atentar contra las plazas de parqueo para personas de movilidad reducida que consagra la Ley 1287 de 2009 ni la prioridad a los cicloparqueaderos que contempla la Ley 1811 de 2016.</p> <p>Artículo 8°. Iniciativa pública de uso de vehículos eléctricos. Dentro de los seis (6) años a la entrada en vigencia de la presente ley, el Gobierno nacional en su conjunto, los municipios de categoría 1 y Especial exceptuando los de Tumaco y Buenaventura y los prestadores del servicio público de transporte deberán cumplir con una cuota mínima del treinta (30) por ciento de vehículos eléctricos en los vehículos que anualmente sean comprados o contratados para su</p>	<p>En este artículo se elimina la expresión “durante un período de cinco años a partir de la fecha de matrícula del vehículo”, por ser contraria al objeto del proyecto de ley, toda vez que, el querer de los autores y ponentes y del mismo espíritu de la iniciativa, fue y es la de crear incentivos suficientes, sin restricciones para promover el uso de vehículos eléctricos en Colombia, tal como existe en otras partes del mundo, reduciendo al máximo la contaminación, generando ciudades más habitables.</p>

<p>TEXTO APROBADO EN PLENARIA DE CÁMARA DE REPRESENTANTES</p>	<p>TEXTO CONCILIADO</p>	<p>COMENTARIO</p>
<p>uso, teniendo en cuenta las necesidades de cada entidad para el caso del Gobierno nacional y la infraestructura con que cuenten.</p> <p>Parágrafo 1°. La anterior disposición sólo aplicará para los segmentos de vehículos eléctricos que para la fecha en que se compren o contraten, tengan una oferta comercial en Colombia.</p> <p>Parágrafo 2°. La Contraloría General de la República será la entidad encargada de hacer seguimiento y control al cumplimiento del presente artículo.</p> <p>Parágrafo 3°. Las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Masivo deberán implementar políticas públicas y acciones tendientes a garantizar que un porcentaje de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, sean eléctricos o de cero emisiones contaminantes cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas, cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando finalice su vida útil y requiera reemplazarse, de acuerdo con el siguiente cronograma:</p> <p>a) A partir de 2025, mínimo el diez (10) por ciento de los vehículos adquiridos.</p> <p>b) A partir de 2027, mínimo el veinte (20) por ciento de los vehículos adquiridos.</p> <p>c) A partir de 2029, mínimo el cuarenta (40) por ciento de los vehículos adquiridos.</p> <p>d) A partir de 2031, mínimo el sesenta (60) por ciento de los vehículos adquiridos.</p> <p>e) A partir de 2033, mínimo el ochenta (80) por ciento de los vehículos adquiridos.</p> <p>f) A partir de 2035, mínimo el cien (100) por ciento de los vehículos adquiridos.</p> <p>Parágrafo 4°. La disposición y cumplimiento del presente artículo se hará sin perjuicio de lo establecido en la Ley 80 de 1993, en particular con los principios de selección objetiva.</p> <p>Artículo 9°. Estaciones de carga rápida. Dentro de los tres (3) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, los municipios de categoría especial, excluyendo de estos a Buenaventura y Tumaco, podrán garantizar que existan en su territorio, como mínimo, cinco (5) estaciones de carga rápida en condiciones funcionales. Para la construcción de la infraestructura de las estaciones de que trata el presente artículo, los municipios podrán realizar asociaciones público privadas. Para el cumplimiento de la meta establecida en este artículo, se tendrán en</p>	<p>uso, teniendo en cuenta las necesidades de cada entidad para el caso del Gobierno nacional y la infraestructura con que cuenten.</p> <p>Parágrafo 1°. La anterior disposición sólo aplicará para los segmentos de vehículos eléctricos que para la fecha en que se compren o contraten, tengan una oferta comercial en Colombia.</p> <p>Parágrafo 2°. La Contraloría General de la República será la entidad encargada de hacer seguimiento y control al cumplimiento del presente artículo.</p> <p>Parágrafo 3°. Las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Masivo deberán implementar políticas públicas y acciones tendientes a garantizar que un porcentaje de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, sean eléctricos o de cero emisiones contaminantes cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas, cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando finalice su vida útil y requiera reemplazarse, de acuerdo con el siguiente cronograma:</p> <p>a) A partir de 2025, mínimo el diez (10) por ciento de los vehículos adquiridos.</p> <p>b) A partir de 2027, mínimo el veinte (20) por ciento de los vehículos adquiridos.</p> <p>c) A partir de 2029, mínimo el cuarenta (40) por ciento de los vehículos adquiridos.</p> <p>d) A partir de 2031, mínimo el sesenta (60) por ciento de los vehículos adquiridos.</p> <p>e) A partir de 2033, mínimo el ochenta (80) por ciento de los vehículos adquiridos.</p> <p>f) A partir de 2035, mínimo el cien (100) por ciento de los vehículos adquiridos.</p> <p>Parágrafo 4°. La disposición y cumplimiento del presente artículo se hará sin perjuicio de lo establecido en la Ley 80 de 1993, en particular con los principios de selección objetiva.</p> <p>Artículo 9°. Estaciones de carga rápida. Dentro de los tres (3) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, los municipios de categoría especial, excluyendo de estos a Buenaventura y Tumaco, podrán garantizar que existan en su territorio, como mínimo, cinco (5) estaciones de carga rápida en condiciones funcionales. Para la construcción de la infraestructura de las estaciones de que trata el presente artículo, los municipios podrán realizar asociaciones público privadas. Para el cumplimiento de la meta establecida en este artículo, se tendrán en</p>	

TEXTO APROBADO EN PLENARIA DE CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO CONCILIADO	COMENTARIO
<p>cuenta las estaciones operadas por privados pero puestas al servicio del público en general.</p> <p>Parágrafo 1°. En el mismo período de tiempo, Bogotá, D. C., deberá garantizar que existan como mínimo, veinte (20) estaciones de carga rápida en condiciones funcionales.</p> <p>Parágrafo 2°. La baja oferta de vehículos eléctricos no podrá ser una causal que exima a los municipios de cumplir la anterior disposición.</p> <p>Parágrafo 3°. La instalación de las estaciones de carga rápida es responsabilidad de los municipios. Sin embargo, el funcionamiento de las mismas será garantizado por las respectivas empresas de energía que prestan el servicio a cada municipio.</p> <p>Parágrafo 4°. En concordancia con el objeto de la presente ley, los municipios quedarán facultados para desarrollar infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en su espacio público.</p> <p>Parágrafo 5°. El Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Minas y Energía, reglamentará las condiciones necesarias para que en las estaciones de recarga de combustible fósil se pueda ampliar la oferta de servicios al incluir puntos de recarga para vehículos eléctricos.</p> <p>Artículo 10. Disposiciones urbanísticas. Las autoridades de planeación de los distritos y municipios de categoría especial, 0, 1, 2 y 3 junto con el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, reglamentarán los lineamientos técnicos necesarios para garantizar que los edificios de uso residencial y comercial, cuya licencia de construcción se radique en legal y debida forma, a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, cuenten con una acometida de electricidad para carga o el repostaje de vehículos eléctricos. Los accesos a la carga deberán contar con las medidas de seguridad necesarias orientadas a que sea el respectivo propietario quien acceda para efectos de asumir el costo del consumo.</p> <p>Parágrafo 1°. Para efectos del cumplimiento de la obligación establecida en el presente artículo, el constructor deberá dejar la infraestructura de soporte cercana al lugar de parqueo, sin incluir cableado, equipos de conexión para la recarga o repostaje correspondiente. Por su parte, el Ministerio de Minas y Energía establecerá las obligaciones y responsabilidades de las empresas prestadoras del servicio público de energía y del propietario del inmueble con respecto a la presente obligación.</p> <p>Parágrafo 2°. Los proyectos de Vivienda de Interés Social y de Interés Prio-</p>	<p>cuenta las estaciones operadas por privados pero puestas al servicio del público en general.</p> <p>Parágrafo 1°. En el mismo período de tiempo, Bogotá, D. C., deberá garantizar que existan como mínimo, veinte (20) estaciones de carga rápida en condiciones funcionales.</p> <p>Parágrafo 2°. La baja oferta de vehículos eléctricos no podrá ser una causal que exima a los municipios de cumplir la anterior disposición.</p> <p>Parágrafo 3°. La instalación de las estaciones de carga rápida es responsabilidad de los municipios. Sin embargo, el funcionamiento de las mismas será garantizado por las respectivas empresas de energía que prestan el servicio a cada municipio.</p> <p>Parágrafo 4°. En concordancia con el objeto de la presente ley, los municipios quedarán facultados para desarrollar infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en su espacio público.</p> <p>Parágrafo 5°. El Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Minas y Energía, reglamentará las condiciones necesarias para que en las estaciones de recarga de combustible fósil se pueda ampliar la oferta de servicios al incluir puntos de recarga para vehículos eléctricos.</p> <p>Artículo 10. Disposiciones urbanísticas. Las autoridades de planeación de los distritos y municipios de categoría especial, 0, 1, 2 y 3 junto con el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, reglamentarán los lineamientos técnicos necesarios para garantizar que los edificios de uso residencial y comercial, cuya licencia de construcción se radique en legal y debida forma, a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, cuenten con una acometida de electricidad para carga o el repostaje de vehículos eléctricos. Los accesos a la carga deberán contar con las medidas de seguridad necesarias orientadas a que sea el respectivo propietario quien acceda para efectos de asumir el costo del consumo.</p> <p>Parágrafo 1°. Para efectos del cumplimiento de la obligación establecida en el presente artículo, el constructor deberá dejar la infraestructura de soporte cercana al lugar de parqueo, sin incluir cableado, equipos de conexión para la recarga o repostaje correspondiente. Por su parte, el Ministerio de Minas y Energía establecerá las obligaciones y responsabilidades de las empresas prestadoras del servicio público de energía y del propietario del inmueble con respecto a la presente obligación.</p> <p>Parágrafo 2°. Los proyectos de Vivienda de Interés Social y de Interés Prio-</p>	

TEXTO APROBADO EN PLENARIA DE CÁMARA DE REPRESENTANTES	TEXTO CONCILIADO	COMENTARIO
<p>ritario estarán exceptuados del cumplimiento de la obligación contemplada en el presente artículo.</p> <p>Artículo 11. Todas las empresas importadoras de vehículos eléctricos o híbridos deben garantizar el importe de autopartes y repuestos para los vehículos de estas características. El Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Comercio reglamentarán la medida.</p> <p>Artículo 12. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>ritario estarán exceptuados del cumplimiento de la obligación contemplada en el presente artículo.</p> <p>Artículo 11. Todas las empresas importadoras de vehículos eléctricos o híbridos deben garantizar el importe de autopartes y repuestos para los vehículos de estas características. El Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Comercio reglamentarán la medida.</p> <p>Artículo 12. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	

TEXTO CONCILIADO DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 243 DE 2018 CÁMARA, 75 DE 2017 SENADO

por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto generar esquemas de promoción al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.

Artículo 2°. Definiciones. Para la interpretación y aplicación de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Movilidad Sostenible. Se entenderá por movilidad sostenible aquella que es capaz de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente, acceder, comunicarse, comercializar o establecer relaciones sin sacrificar otros valores humanos ecológicos básicos actuales o futuros. Es decir, debe incluir principios básicos de eficiencia, seguridad, equidad, bienestar (calidad de vida), competitividad y salud de conformidad a lo dispuesto por el World Business Council for Sustainable Development.

Vehículo eléctrico: Un vehículo impulsado exclusivamente por uno o más motores eléctricos, que obtienen corriente de un sistema de almacenamiento de energía recargable, como baterías, u otros dispositivos portátiles de almacenamiento de energía eléctrica, incluyendo celdas de combustible de hidrógeno o que obtienen la corriente a través de catenarias. Estos vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica a bordo como medio para suministrar energía eléctrica.

Estación de carga rápida: Sistema que provee energía para la carga rápida de las baterías de

vehículos eléctricos y que cuenta con una potencia de salida superior a 50 kilovatios.

Estación de carga lenta: Equipo que provee energía para la carga lenta de baterías de vehículos eléctricos y que tiene una potencia de salida entre 7 kilovatios y 49 kilovatios.

Zona de Parquímetro: Zonas debidamente demarcadas y señalizadas, destinadas para el estacionamiento de vehículos en las vías públicas, previo pago de una tasa de uso a la administración distrital o municipal.

Vehículo de cero emisiones: Vehículo automotor impulsado por cualquier tecnología de motorización que en virtud de la generación de su energía para propulsión, no emite emisiones contaminantes al aire ni gases de efecto invernadero.

Artículo 3°. Impuesto sobre Vehículos Automotores. Adiciónese el parágrafo 5° al artículo 145 de la Ley 488 de 1998 el cual quedará así:

Parágrafo 5. Para los vehículos eléctricos, las tarifas aplicables no podrán superar en ningún caso, el uno por ciento (1%) del valor comercial del vehículo.

Artículo 4°. Descuento sobre la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. Dentro de los seis meses (6) siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, reglamentará los lineamientos técnicos necesarios para la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes en el caso de vehículos eléctricos; así mismo establecerán un descuento en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica y de emisiones contaminantes consagrada en la Ley 1383 de 2010, a los vehículos eléctricos. La tarifa de descuento se establecerá teniendo en cuenta que estos vehículos tienen un equipamiento tecnológico diferente y no generan emisiones de gases contaminantes.

Las compañías aseguradoras del sector financiero y cooperativo establecerán un descuento

del diez (10%) en las primas de los seguros SOAT (Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito) de los vehículos eléctricos objeto de esta ley.

El beneficio de primas será registrado ante la Superintendencia Financiera de Colombia para su comprobación.

Artículo 5°. Incentivos al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones otorgados por parte de las entidades territoriales. Las entidades territoriales podrán desarrollar, promover y ofertar la adopción de esquemas de incentivos económicos para impulsar la movilidad eléctrica a nivel territorial tales como, descuentos sobre el registro o impuesto vehicular, tarifas diferenciadas de parqueaderos o exenciones tributarias.

Artículo 6°. Restricción a la circulación vehicular. Los vehículos eléctricos y de cero emisiones estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de sus modalidades que la autoridad de tránsito local disponga, (pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad.

Artículo 7°. Parqueaderos preferenciales. Las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo, en los municipios de categoría especial y los de primera y segunda categoría de acuerdo con lo establecido en la Ley 617 de 2000, deberán destinar un porcentaje mínimo del dos por ciento (2%) del total de plazas de parqueo habilitados, para el uso preferencial de vehículos eléctricos.

El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, deberá reglamentar vía decreto, la identificación de los parqueaderos preferenciales a los que se refiere el presente artículo, incluyendo un logotipo y color para los mismos.

En ningún caso, el inciso anterior podrá atentar contra las plazas de parqueo para personas de movilidad reducida que consagra la Ley 1287 de 2009 ni la prioridad a los cicloparqueaderos que contempla la Ley 1811 de 2016.

Artículo 8°. Iniciativa pública de uso de vehículos eléctricos. Dentro de los seis (6) años a la entrada en vigencia de la presente ley, el Gobierno nacional en su conjunto, los municipios de categoría 1 y Especial exceptuando los de Tumaco y Buenaventura y los prestadores del servicio público de transporte deberán cumplir con una cuota mínima del treinta (30) por ciento de vehículos eléctricos en los vehículos que anualmente sean comprados o contratados para su uso, teniendo en cuenta las necesidades de cada entidad para el caso del Gobierno nacional y la infraestructura con que cuentan.

Parágrafo 1°. La anterior disposición sólo aplicará para los segmentos de vehículos eléctricos

que para la fecha en que se compren o contraten, tengan una oferta comercial en Colombia.

Parágrafo 2°. La Contraloría General de la República será la entidad encargada de hacer seguimiento y control al cumplimiento del presente artículo.

Parágrafo 3°. Las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Masivo deberán implementar políticas públicas y acciones tendientes a garantizar que un porcentaje de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, sean eléctricos o de cero emisiones contaminantes cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas, cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando finalice su vida útil y requiera reemplazarse, de acuerdo con el siguiente cronograma:

A partir de 2025, mínimo el diez (10) por ciento de los vehículos adquiridos.

A partir de 2027, mínimo el veinte (20) por ciento de los vehículos adquiridos.

A partir de 2029, mínimo el cuarenta (40) por ciento de los vehículos adquiridos.

A partir de 2031, mínimo el sesenta (60) por ciento de los vehículos adquiridos.

A partir de 2033, mínimo el ochenta (80) por ciento de los vehículos adquiridos.

A partir de 2035, mínimo el cien (100) por ciento de los vehículos adquiridos.

Parágrafo 4°. La disposición y cumplimiento del presente artículo se hará sin perjuicio de lo establecido en la Ley 80 de 1993, en particular con los principios de selección objetiva.

Artículo 9°. Estaciones de carga rápida. Dentro de los tres (3) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, los municipios de categoría especial, excluyendo de estos a Buenaventura y Tumaco, podrán garantizar que existan en su territorio, como mínimo, cinco (5) estaciones de carga rápida en condiciones funcionales. Para la construcción de la infraestructura de las estaciones de que trata el presente artículo, los municipios podrán realizar asociaciones público privadas.

Para el cumplimiento de la meta establecida en este artículo, se tendrán en cuenta las estaciones operadas por privados pero puestas al servicio del público en general.

Parágrafo 1°. En el mismo período de tiempo, Bogotá, D. C., deberá garantizar que existan como mínimo, veinte (20) estaciones de carga rápida en condiciones funcionales.

Parágrafo 2°. La baja oferta de vehículos eléctricos no podrá ser una causal que exima a los municipios de cumplir la anterior disposición.

Parágrafo 3°. La instalación de las estaciones de carga rápida es responsabilidad de los

municipios. Sin embargo, el funcionamiento de las mismas será garantizado por las respectivas empresas de energía que prestan el servicio a cada municipio.

Parágrafo 4°. En concordancia con el objeto de la presente ley, los municipios quedarán facultados para desarrollar infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en su espacio público.

Parágrafo 5°. El Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Minas y Energía, reglamentará las condiciones necesarias para que en las estaciones de recarga de combustible fósil se pueda ampliar la oferta de servicios al incluir puntos de recarga para vehículos eléctricos.

Artículo 10. Disposiciones urbanísticas. Las autoridades de planeación de los distritos y municipios de categoría especial, 0, 1, 2 y 3 junto con el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, reglamentarán los lineamientos técnicos necesarios para garantizar que los edificios de uso residencial y comercial, cuya licencia de construcción se radique en legal y debida forma, a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, cuenten con una acometida de electricidad para carga o el repostaje de vehículos eléctricos. Los accesos a la carga deberán contar con las medidas de seguridad necesarias orientadas a que sea el respectivo propietario quien acceda para efectos de asumir el costo del consumo.

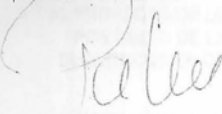
Parágrafo 1°. Para efectos del cumplimiento de la obligación establecida en el presente artículo, el constructor deberá dejar la infraestructura de soporte cercana al lugar de parqueo, sin incluir cableado, equipos de conexión para la recarga o repostaje correspondiente. Por su parte, el Ministerio de Minas y Energía establecerá las obligaciones y responsabilidades de las empresas prestadoras del servicio público de energía y del propietario del inmueble con respecto a la presente obligación.


Parágrafo 2°. Los proyectos de Vivienda de Interés Social y de Interés Prioritario estarán exceptuados del cumplimiento de la obligación contemplada en el presente artículo.

Artículo 11. Todas las empresas importadoras de vehículos eléctricos o híbridos deben garantizar el importe de autopartes y repuestos para los vehículos de estas características. El Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte y el Ministerio de Comercio reglamentarán la medida.

Artículo 12. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.


PAOLA ANDREA HOLGUIN MORENO
Senadora.


MARTHA VILLALBA HODWALKER.
Representante a la Cámara.

INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 036 DE 2017, CÁMARA, 161 DE 2018 SENADO

por medio de la cual se crea la estampilla Pro Universidad Nacional sede La Paz y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D.C., 12 de junio de 2019

Señores

ERNESTO MACÍAS

Presidente Senado de la República

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN

Presidente

Cámara de Representantes

Congreso de la República

Ciudad

Referencia: Informe de conciliación al Proyecto de ley número 036 de 2017, Cámara, 161 de 2018 Senado.

En cumplimiento de la honoraria designación que nos hicieron por parte de las Presidencias de la honorable Cámara de Representantes y del honorable Senado de la República, y de conformidad con los artículos 161 de la Constitución Política y 186 de la Ley 5ª de 1992, los suscritos Senador y Representante integrantes de la Comisión de Conciliación nos permitimos someter, por su conducto, a consideración de las Plenarias de Senado y de la Cámara de Representantes el texto conciliado al proyecto de ley de referencia.

Para cumplir con dicha labor, nos reunimos para estudiar y analizar los textos aprobados por las Plenarias de la Cámara de Representantes y Senado, con el fin de llegar por unanimidad, a un texto conciliado en los siguientes términos: los integrantes de la Comisión de Conciliación acogemos el texto aprobado por parte de la Plenaria del Senado de la República, en tanto este recogió las observaciones de diferentes actores a lo largo de los cuatro debates del presente proyecto.

Frente a cada uno de los artículos del Proyecto, se realizaron las siguientes consideraciones:

Artículo 1°. <i>Objeto</i>	Se acoge el texto de Senado
Artículo 2°	Se acoge el texto de Senado
Artículo 3°	Se acoge el texto de Senado
Artículo 4°	Se acoge el texto de Senado
Artículo 5°	Se acoge el texto de Senado
Artículo 6°	Se acoge el texto de Senado
Artículo 7°	Se acoge el texto de Senado
Artículo 8° Vigencia	Se acoge el texto de Senado

TEXTO CONCILIADO PARA SEGUNDO DEBATE EN SENADO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 036 DE 2017 CÁMARA, 161 DE 2018 SENADO

por medio de la cual se crea la estampilla pro Universidad Nacional -Sede La Paz y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* Este proyecto de ley tiene como objeto autorizar a la Asamblea

Departamental del Cesar, para que faculte la emisión de la Estampilla Pro Universidad Sede La Paz; con el fin de garantizar la financiación de esta institución educativa.

Artículo 2°. Autorícese a la Asamblea Departamental del Cesar, para que ordene la emisión de la Estampilla “Pro Universidad Nacional sede La Paz”, cuyo recaudo se destinará para inversión en el plan de desarrollo físico, dotación y compra de equipos; en mantenimiento y ampliación de la planta física de los equipos de laboratorio; para promover la investigación científica, productividad académica y movilidad nacional e internacional de docentes; desarrollo y fortalecimiento de programas de pregrado y posgrados; y dotación de bibliotecas físicas, acceso a bases de datos científicas y centros de documentación.

Artículo 3°. Autorícese a la Asamblea Departamental del Cesar, para que determine las características, tarifas y todos los demás asuntos referentes al uso obligatorio de la estampilla, en las actividades y operaciones que se deban realizar en el departamento y en los municipios del mismo. Los actos que expida la Asamblea del Departamento, en desarrollo de lo expuesto en la presente ley, serán llevados a conocimiento del Gobierno nacional a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Parágrafo 1°. Dentro de los sujetos gravables de la Estampilla Pro Universidad Nacional Sede La Paz, quedarán excluidos los contratos de prestación de servicios.

Artículo 4°. Facúltese a los Concejos Municipales del departamento del Cesar para que, previa autorización de la Asamblea Departamental, hagan obligatorio el uso de la estampilla que por esta ley se autoriza con destino a la Universidad Nacional sede La Paz.

Artículo 5°. El recaudo de la estampilla se destinará a lo establecido en el artículo 2° de la presente ley.

Parágrafo 1°. La tarifa contemplada en esta ley no podrá exceder el 2% del valor del hecho sujeto a gravamen.

Artículo 6°. La emisión de la estampilla cuya creación se autoriza, será hasta por la suma de cien mil millones de pesos (\$100.000.000.000) y en plazo de quince (15) años, a partir de su vigencia.

Artículo 7°. El rector de la Universidad Nacional deberá rendir un informe en marzo de cada año, a las Comisiones Terceras de Senado y Cámara sobre los montos y ejecución de los recursos obtenidos por esta estampilla.

Artículo 8°. Esta ley rige a partir de su promulgación.


CHRISTIAN JOSÉ MORENO
Representante a la Cámara


JOSÉ ALFREDO GNECCO ZULETA
Senador de la República

**INFORME DE CONCILIACIÓN
PROYECTO DE LEY NÚMERO 203 DE 2018
SENADO, 180 DE 2017 CÁMARA**

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

Doctor

ERNESTO MACÍAS TOVAR

Presidente

Senado de la República

Doctor

ALEJANDRO CARLOS CHACÓN
CAMARGO

Presidente

Cámara de Representantes

**Referencia: Informe de conciliación al
Proyecto de ley número 203 de 2018 Senado,
180 de 2017 Cámara.**

Señores Presidentes:

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

Cordialmente,


AYDEÉ LIZARAZO CUBILLOS
Senadora de la República


IRMA HERRERA RODRIGUEZ
Representante a la Cámara

**TEXTO CONCILIADO AL PROYECTO DE
LEY NÚMERO 203 DE 2018 SENADO, 180
DE 2017 CÁMARA**

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

El Congreso de Colombia

DECRETA:

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

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

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

en estatutos y autorización de la asamblea respectiva;

- b) A ser atendido por lo menos dos (2) veces al mes por las autoridades del respectivo municipio o localidad y una vez en el año por el Alcalde de la entidad territorial, donde se encuentre el organismo de Acción Comunal.
- c) Los organismos asociativos y/o federativos de acción comunal, serán atendidos por el Alcalde respectivo, por lo menos una (1) vez al año, en una jornada de un (1) día, en la forma que lo regule la entidad territorial correspondiente.
- d) Los concejos Municipales o Distritales deberán destinar por lo menos una (1) sesión anualmente, para de forma exclusiva en dicha sesión debatir y discutir sobre las necesidades y problemáticas que presenten los Organismos de Acción Comunal, en la forma que lo regule la entidad territorial correspondiente.
- e) El Sena y la Escuela Superior de Administración Pública (ESAP) podrán crear programas gratuitos, presenciales y/o virtuales, y de acceso prioritario de capacitación y formación técnica, tecnológica, profesional o de formación continua destinados a los dignatarios de los organismos de acción comunal que contribuyan al desarrollo económico y productivo de las comunidades.
- f) Las entidades territoriales podrán entregar a quienes ejerzan la representación legal o sean miembros de la junta directiva de un organismo de acción comunal, un subsidio en el sistema integrado de transporte del municipio o distrito en el que resida o su equivalente, correspondiente al 50% del valor, de hasta 60 pasajes, con el fin de garantizar el óptimo desarrollo de sus funciones, aplicando también para transporte veredal. En todo caso será solo para una persona por Junta de Acción Comunal. Las entidades territoriales que establezcan este subsidio reglamentarán previamente la fuente presupuestal que lo financia y la garantía de su efectividad.
- g) El Gobierno nacional implementará programas de beneficios e incentivos que promuevan la incursión de jóvenes entre los 14 y 29 años en los organismos comunales.
- h) El Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Educación Nacional, diseñará y promoverá programas para el ejercicio del Servicio Social Obligatorio de estudiantes de educación media en organismos de acción comunal, en los términos del artículo 97 de la Ley 115 de 1994.

Artículo 2°. Tarifa diferencial en los servicios públicos domiciliarios. Como parte de la responsabilidad social empresarial, y teniendo en cuenta la colaboración que las Organizaciones de Acción Comunal pueden prestar en la lucha

contra la ilegalidad en las conexiones de servicios públicos, las empresas de servicios públicos domiciliarios podrán, con cargo a sus propios recursos, aplicar una tarifa diferencial a todos los inmuebles donde funcionan exclusivamente los salones comunales, correspondiente a la tarifa aplicable del estrato residencial uno (1).

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

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

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

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

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

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

Artículo 70. Los organismos de acción comunal podrán constituir empresas o proyectos rentables con el fin de financiar sus programas en beneficio de la comunidad. La representación legal de los

organismos comunales estará a cargo de su Presidente, pero para efectos de este artículo, la representación la ejercerá el gerente o administrador de la respectiva empresa o proyecto rentable. Los afiliados a los organismos comunales que participen activamente en el ejercicio de actividades económicas de la organización podrán percibir estímulos especiales y participación de los beneficios.

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

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

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

Cordialmente,



AYDEÉ LIZARAZO CUBILLOS
Senadora de la República



IRMA HERRERA RODRIGUEZ
Representante a la Cámara

CONCILIACIÓN DE LOS TEXTOS APROBADOS EN PLENARIA DE SENADO DE LA REPÚBLICA Y CÁMARA DE REPRESENTANTES PROYECTO DE LEY NÚMERO 203 DE 2018 SENADO, 180 DE 2017 CÁMARA

Con el fin de dar cumplimiento a la designación, se decidió acoger en su totalidad el texto aprobado en segundo debate por la Plenaria del honorable Senado de la República.

La Comisión Accidental de Conciliación concluyó que el texto aprobado en Senado reunía las observaciones que respecto al proyecto habían manifestado las instituciones involucradas, incluidos el Ministerio del Interior y la Superintendencia de Servicios Públicos, así también proposiciones presentadas por los Honorables Congresistas.

A continuación, se da a conocer de forma sucinta el contenido del articulado de la iniciativa:

- En el artículo 1° se busca ampliar las oportunidades para la comunicación entre las autoridades y los organismos de acción comunal y fortalecer los derechos de sus dignatarios.
- En el segundo artículo se propone alivianar las cargas económicas para los salones comunales mediante una disposición facultativa para las empresas públicas, las cuales podrán establecer una tarifa diferencial en servicios públicos domiciliarios aplicable exclusivamente a los salones comunales.

- En el tercer artículo se incluye una disposición para que las entidades territoriales puedan destinar recursos para la construcción, mejoramiento y acondicionamiento de los salones comunales. Es facultativa y respeta el principio de autonomía territorial.
- En el cuarto artículo, mediante un banco de proyectos, se prevé dar prioridad a aquellos presentados por las Juntas de Acción Comunal a nivel municipal y distrital, con acompañamiento de instancias técnicas.
- En el quinto artículo se incorpora una disposición que prevé la gestión y creación de una aplicación gratuita contable para las Juntas de Acción Comunal.
- En el sexto artículo se busca brindar oportunidades para los dignatarios de las Juntas de Acción Comunal, en las actividades económicas que ellas ejecuten en su territorio.
- En el séptimo artículo se promueve la participación de las Juntas de Acción Comunal en la construcción de paz.
- El artículo octavo corresponde a la norma de vigencia y derogatorias de disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



AYDEÉ LIZARAZO CUBILLOS
Senadora de la República



IRMA HERRERA RODRIGUEZ
Representante a la Cámara

* * *

INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 210 DE 2018 SENADO, 110 DE 2017 CÁMARA

por medio de la cual se regula y prohíbe el ingreso, comercialización y uso de bolsas y otros materiales plásticos en el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina e Islas Menores que lo componen, y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., junio 12 de 2019

Doctores:

ERNESTO MACÍAS TOVAR

Honorable Presidente

Senado de la República

CARLOS CHACÓN CAMARGO

Honorable Presidente

Cámara de Representantes

Congreso de la República

Ciudad

Referencia: Informe de ponencia conciliación del Proyecto de ley número 210 de 2018 Senado, 110 de 2017 Cámara, por medio de la cual se regula y prohíbe el ingreso, comercialización

y uso de bolsas y otros materiales plásticos en el departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina e islas menores que lo componen, y se dictan otras disposiciones.

Honorables Presidentes:

De acuerdo con la designación efectuada por las Presidencias del honorable Senado de la República y de la honorable Cámara de Representantes y de conformidad con los artículos 161 de la Constitución Política y 186 de la Ley 5ª de 1992, los suscritos Senadores y Representantes integrantes de la Comisión de Conciliación nos permitimos someter, por su conducto, a consideración de las Plenarias de Senado y de la Cámara de Representantes el texto conciliado al proyecto de ley de la referencia, dirimiendo de esta manera las discrepancias existentes entre los textos aprobados por las respectivas plenarias del Senado de la República y la Cámara de Representantes.

Para cumplir con nuestro cometido, procedimos a realizar un estudio comparativo de los textos aprobados en las respectivas Cámaras y, una vez analizado su contenido, decidimos acoger el texto aprobado en la Plenaria del honorable Senado el día 10 de junio de 2019.

TEXTO CONCILIADO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 210 DE 2018 SENADO, 110 DE 2017 CÁMARA

por medio de la cual se regula y prohíbe el ingreso, comercialización y uso de bolsas y otros materiales plásticos en el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina e Islas Menores que lo componen, y se dictan otras disposiciones.

Título de la ley: *por medio de la cual se regula y prohíbe el ingreso, comercialización y uso de bolsas y otros materiales plásticos en el departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina e islas menores que lo componen, y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto de la ley. La presente ley busca establecer medidas de reducción del impacto ambiental producido por el ingreso, comercialización y uso de algunos materiales plásticos en el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

Artículo 2º. Prohibición. Se prohíbe el ingreso, comercialización o uso de bolsas plásticas que se utilizan para la disposición y transporte de objetos y mercancías en establecimientos comerciales, platos, pitillos y vasos de plástico y/o poliestireno en el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

También queda prohibida la salida de bolsas plásticas, platos, pitillos y vasos de plástico y/o

poliestireno o icopor del territorio continental si el destino final es el departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

Los buques comerciales que arriben al departamento no podrán usar bolsas plásticas para disposición final de basuras y deberán realizar la disposición de desechos cuando arriben a puerto en el territorio continental.

Artículo 3º. Excepciones. Se exceptúan de la prohibición contemplada en esta ley las bolsas utilizadas para el empaque y disposición final de los residuos sólidos y hospitalarios, las que se utilicen para el procesamiento y presentación, para su posterior comercialización, de productos alimenticios elaborados en el Departamento Archipiélago o introducidos en él, así como los utilizados para el empaque de ropa, lencería, licores, perfumería, cosméticos y medicamentos.

Parágrafo 1º. Igualmente se exceptúa de la aplicación de esta ley las bolsas, platos, pitillos y vasos con componentes plásticos que sean reutilizables. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en un plazo máximo inferior a un año desde la entrada en vigencia de la ley, reglamentará las condiciones que requiere cada producto para considerarse reutilizable.

Parágrafo 2º. Se exceptúan de la aplicación de esta norma, las bolsas, platos, pitillos y vasos que sean biodegradables, que sean reciclables y que se demuestre su aprovechamiento a través del reciclaje o la recuperación energética, o que cuenten con un contenido de materia prima 100% reciclada. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en un plazo máximo inferior a un año desde la entrada en vigencia de la Ley, reglamentará el esquema de seguimiento y control y las definiciones y procedimientos para certificar los productos biodegradables, reciclables y reciclados o aprovechados.

Artículo 4º. Incentivos. Como estímulo a la prohibición ordenada en esta ley, los establecimientos de comercio podrán cobrar por la utilización de bolsas de papel o de material reutilizable, valor que deberá ser establecido anualmente mediante resolución por la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (Coralina).

Artículo 5º. Transición. Se establece un término de dos años a partir de la promulgación de la presente ley para que se implemente en su totalidad.

Parágrafo. Para efectos de lograr la implementación de esta norma el Servicio Nacional de Aprendizaje (SENA) y las Instituciones de Educación Superior del departamento Archipiélago, a través de los Fondos de la Nación destinados al Emprendimiento, así como

a la Ciencia, Tecnología e Innovación, podrán financiar y proveer el desarrollo de competencias empresariales y habilidades de los emprendedores del departamento Archipiélago, para apoyar proyectos orientados a reemplazar las bolsas y otros materiales plásticos por materiales biodegradables y amigables con el medio ambiente.

Artículo 6°. Campañas Pedagógicas. La Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina junto con la Gobernación del Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina liderarán el desarrollo de campañas pedagógicas que impliquen crear conciencia ambiental sobre las consecuencias del ingreso, comercialización y uso del plástico en la reserva de la biosfera Seaflower.

Dichas campañas, deberán realizarse a través de diferentes medios de comunicación, con un énfasis en el Aeropuerto de San Andrés, dirigiendo información a habitantes locales y a turistas. Las campañas deberán iniciarse a partir de la promulgación de la presente ley.

Parágrafo. Los Departamentos, en conjunto con las Corporaciones Autónomas Regionales cuyas jurisdicciones contemplen zonas costeras en el País, deberán adelantar acciones pedagógicas y del desestimulo del uso de los artículos plásticos y/o de poliestireno, objeto de esta ley; como medida contributiva al impacto sistémico de la misma.

Artículo 7°. Sanciones. La Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (Coralina) impondrá las sanciones a que haya lugar en caso de incumplimiento en lo establecido en la presente ley conforme a la normatividad legal vigente, y en particular a lo dispuesto en la Ley 1333 de 2009 y demás que la adicionen, modifiquen o sustituyan.

Artículo 8°. Sistema de Seguimiento, Monitoreo, Control, Evaluación y Vigilancia. La Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (Coralina), junto con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras “José Benito Vives de Andrés” (Invemar) deberán diseñar e implementar un Sistema de Seguimiento, Monitoreo, Control y Evaluación del cumplimiento de esta ley.

Parágrafo. Para efectos de control y Vigilancia la Policía Nacional, la Armada Nacional, la Autoridad Migratoria en los terminales aéreos y marítimos y la Corporación para el Desarrollo Sostenible del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina (Coralina), dentro de su jurisdicción y competencias, se encargarán de velar por el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 9°. Vigencias y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga cualquier norma que le sea contraria

De los honorables Congresistas Conciliadores,

GUILLERMO GARCÍA REALPE
 Senador
 PABLO CATATUMBO TORRES VICTORIA
 Senador
 ELIZABETH JAY-PANG DÍAZ
 Representante a la Cámara
 Departamento Archipiélago
 San Andrés, Providencia y
 Santa Catalina.
 JORGE MÉNDEZ HERNÁNDEZ
 Representante a la Cámara
 Departamento Archipiélago
 San Andrés, Providencia y
 Santa Catalina.

CONTENIDO

Gaceta número 532 - Miércoles, 12 de junio de 2019

CÁMARA DE REPRESENTANTES PONENCIAS	Págs.
Informe de ponencia para primer debate en Cámara y texto propuesto al Proyecto de ley número 396 Cámara de 2019, por medio del cual se interpreta el artículo 388 de la Ley 5ª de 1992.....	1
INFORMES DE CONCILIACIÓN	
Informe de conciliación y texto conciliado al Proyecto de ley número 243 de 2018 Cámara, 75 de 2017 Senado, por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones.....	5
Informe de conciliación y texto conciliado al Proyecto de ley número 036 de 2017, Cámara, 161 de 2018 Senado, por medio de la cual se crea la estampilla Pro Universidad Nacional sede La Paz y se dictan otras disposiciones.....	12
Informe de conciliación, texto conciliado y conciliación de los textos aprobados en plenaria de Senado de la República y Cámara de Representantes al Proyecto de ley número 203 de 2018 Senado, 180 de 2017 Cámara, por medio de la cual se modifica la Ley 743 de 2002 y se dictan otras disposiciones.	13
Informe de conciliación y texto conciliado al Proyecto de ley número 210 de 2018 Senado, 110 de 2017 Cámara, por medio de la cual se regula y prohíbe el ingreso, comercialización y uso de bolsas y otros materiales plásticos en el Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina e Islas Menores que lo componen, y se dictan otras disposiciones.	15