



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXX - N° 273

Bogotá, D. C., martes, 13 de abril de 2021

EDICIÓN DE 27 PÁGINAS

DIRECTORES:

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

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

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 391 DE 2021 SENADO, 044 DE 2019 CÁMARA,, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 213 DE 2019 CÁMARA

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

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

1. Trámite de las iniciativas legislativas
2. Objeto de los Proyectos de Ley
3. Exposición de motivos
 - 3.1 Contextualización básica de los Gases Combustibles
 - 3.2 Producción y disponibilidad histórica de gases combustibles en el país
 - 3.3 El gas combustible y su abastecimiento
 - 3.4 Situación y proyecciones de la industria del gas
 - 3.5 Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022
 - 3.6 ¿Qué pasa con aquellas zonas que no cuentan con “equidad energética”?
 - 3.6.1 Subsidios al consumo de GLP distribuido por cilindros
 - 3.6.2 Programa de Sustitución de Leña, Carbón y Residuos por Gas Combustible
 - 3.7 Sustitución del diésel por gas combustible en la generación de energía eléctrica
 - 3.8 El porqué de la implementación a nivel nacional de acciones e incentivos que promuevan el uso de gas combustible en Colombia.
 - 3.8.1 El Gas Natural Vehicular – GNV y sus ventajas
 - 3.8.2 El Gas Natural Vehicular – GNV en Colombia
 - 3.8.3 El AutoGLP, NautiGLP y sus ventajas
 - 3.8.4 El AutoGLP y NautiGLP en Colombia
 - 3.9 El gas como el combustible líder en la transición energética
4. Texto definitivo aprobado en Plenaria de la Cámara de Representantes
5. Pliego de modificaciones
6. Conflicto de intereses (Artículo 291 Ley 5 de 1992)
7. Proposición
8. Texto propuesto para primer debate

1. TRÁMITE DE LAS INICIATIVAS LEGISLATIVAS

Por un lado, el Proyecto de Ley No. 044 de 2019 Cámara, “Por medio de la cual se reglamenta la masificación y se amplía la destinación de Gas Licuado de Petróleo” fue presentado ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el 23 de julio de 2019 por los Honorables Representantes: Buenaventura León León, Armando Antonio Zabarain de Arce, Juan Carlos Wills Ospina, Alfredo Ape Cuello Baute, Adriana Magali Matiz Vargas, Juan Carlos Rivera Peña, Ciro Antonio Rodríguez Pinzón, Germán Alcides Blanco Álvarez, Nidia Marcela Osorio Salgado, Diela Liliana Benavides Solarte, Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán, Jaime Felipe Lozada Polanco, José Elver Hernández Casas, Félix Alejandro Chica Correa, María Cristina Soto De Gómez y Emeterio José Montes De Castro. Por otro lado, el Proyecto de Ley No. 213 de 2019 Cámara, “Por medio de la cual se promueve el abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del gas combustible en el país” fue presentado ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el 2 de septiembre del 2019 por los Honorables Congresistas: María Fernanda Cabal Molina y Edwin Gilberto Ballesteros Archila; ambos cumpliendo con los requisitos formales exigidos para tal efecto, conforme a lo establecido en el artículo 149º de la Ley 5ª de 1992.

Dichos proyectos fueron remitidos a la Comisión Quinta Constitucional Permanente para adelantar el trámite respectivo en Comisión, conforme al artículo 151 de la Ley 5ª de 1992, la Presidencia de la Comisión V de la Cámara de Representantes procedió con la acumulación de los proyectos en mención, al tener identidad en la materia de su objeto.

El Representante Edwin Gilberto Ballesteros Archila fue asignado como coordinador ponente rendir informe de ponencia para primer debate, el primer debate se surtió por la Comisión el día 03 de diciembre de 2019. En el transcurso del debate fueron presentadas y discutidas las siguientes proposiciones:

1.1 PROPOSICIONES PRESENTADAS EN PRIMER DEBATE

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

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

		no se podrá usar más del 30% de los recursos de los Fondos de Apoyo Financiero para la Energización de las Zonas no Interconectadas - FAZNI y Zonas Rurales Interconectadas – FAER y cupos de electro combustibles, para la generación de energía eléctrica.	
14	H.R. Héctor Ángel Ortiz	Adhesión de un nuevo párrafo primero: Los pliegos de condiciones de los contratos que tengan por objeto la concesión para la operación de estos sistemas de transporte energético integrado o masivo, deberán contener la obligación para el oferente de cumplir con el porcentaje establecido en el presente artículo, para que el oferente que proponga un porcentaje superior al establecido en el presente artículo se le otorgarán puntos adicionales en su clasificación dentro del proceso licitatorio, lo demás quedó igual. Eliminación del párrafo 3 del texto propuesto para primer debate.	Aprobada

Para segundo debate fue ratificado el Representante Ballesteros como ponente único. La respectiva ponencia fue publicada en la Gaceta 1104 de 2020 y discutida en la Sesión ordinaria de la Plenaria de la Cámara de Representantes de fecha 16 de diciembre de 2020.

En el debate en la Plenaria se inició con el estudio de los siguientes impedimentos:

- **Juan Fernando Reyes Kurí:** beneficio de familiares conforme a lo establecido por la ley.
- **Angela María Robledo Gómez:** conflicto de interés, familiar que está vinculado al sector minero.
- **Gustavo Hernán Puentes Díaz:** familiares que se dedican actualmente a explotar y comercializar carbón mineral.

Todos ellos fueron negados, con la siguiente votación: SI 28 votos, NO 89 votos.

Luego de ello, se empezó por la discusión de los artículos que no tenían proposición modificativa, a saber: 2, 4, 8, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 19, 20, 21, 22 y 23. Una vez aprobado este bloque se procedió a discutir los artículos con proposición.

1.2 PROPOSICIONES PRESENTADAS EN SEGUNDO DEBATE

Durante la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa que se llevó a cabo el miércoles, 16 de diciembre de 2020, en la sesión plenaria de la Cámara de Representantes, los Honorables Congresistas radicaron un total de dieciséis (16) proposiciones, tal y como se presenta a continuación:

ARTÍCULO	AUTOR	TEMA	ESTADO
1	H.R. Jorge Eliécer Salazar	Ajuste de redacción: Incentivar el abastecimiento de gas combustible en el país y ampliar su utilización, con el fin de generar impactos positivos en el medio ambiente, en la calidad de vida y la salud de la población, además el acceso al servicio público, según lo establecido en la Ley 1955 de 2019.	AVALADA
3	H.R. Jorge Méndez Hernández	Modificación del artículo: ABASTECIMIENTO Y OFERTA NACIONAL DE GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno Nacional dictará	AVALADA

		normas que garanticen el abastecimiento y la confiabilidad en el suministro de gas combustible en el mercado. Para efectos de incrementar la oferta, establecerá mecanismos que viabilicen las importaciones y promuevan la producción nacional, siguiendo criterios de eficiencia energética y responsabilidad ambiental. Para ello tendrá en cuenta la implementación de nuevas tecnologías e infraestructura disponibles que garanticen la protección del medio ambiente.	
3	H.R. Juan Carlos Lozada Vargas	Modificación del artículo: (...) Para efectos de incrementar la oferta, establecerá mecanismos que viabilicen las importaciones y promuevan la producción nacional, siguiendo criterios de eficiencia energética y responsabilidad ambiental. Para ello tendrá en cuenta la implementación de nuevas tecnologías e infraestructura que se encuentren disponibles.	NO AVALADA Entendiendo ampliamente la justificación expuesta por el Representante Lozada, se aclaró que este Proyecto de Ley está enfocado en la utilización de diversos mecanismos que garanticen: - La exploración más efectiva de

			<p>YACIMIENTOS CONVENCIONALES</p> <ul style="list-style-type: none"> - La identificación del potencial de campos menores - El uso de tecnologías de recobro mejorado que permitirán una extracción más eficiente de nuestros recursos convencionales - y el desarrollo de proyectos E&P <p>Luego, se solicitó que no se desviara la discusión.</p>				discusión sobre el desarrollo o no de la técnica de fracturamiento hidráulico en los yacimientos no convencionales en Colombia, es sujeto de amplia discusión en la Comisión Quinta, a través del Proyecto de Ley No. 126 de 2020 Cámara, acumulado con el Proyecto de Ley No. 336 de 2020 Cámara, de modo que este no es el escenario.
5	H.R. Neyla Ruiz Correa	<p>Adhesión de un nuevo párrafo segundo: <u>Esta innovación e implementación de nuevas tecnologías NO podrá incentivar la promoción del uso de fracturación hidráulica o sus derivadas.</u></p>	<p>NO AVALADA</p> <p>En primer lugar, la proposición no procede teniendo en cuenta que el artículo hace referencia a los nuevos usos del gas combustible una vez extraído, más no a la técnica de extracción del mismo, y en segundo lugar, la</p>	6	H.R. Óscar Camilo Arango Cárdenas	<p>Adhesión de un nuevo párrafo segundo: <u>El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Minas y Energía, realizarán alianzas con el sector privado que comercializa GLP en cilindros en territorios apartados y de difícil acceso y que no tienen Empresas de Servicio Público Domiciliario, con el fin de poder ampliar la cobertura de subsidios mencionados en el presente artículo.</u></p>	AVALADA
6	H.R. Jhon Arley Murillo Benitez	<p>Modificación del artículo: Incluye <u>las comunidades negras, afro, raizales y palenqueras</u> dentro de los usuarios con subsidios al consumo de GLP distribuido por cilindros</p>	<p>NO AVALADAS</p> <p><u>Para ambas proposiciones aplica la misma justificación.</u></p> <p>El articulado se planteó con esa redacción con el fin de elevar a fuerza de Ley lo establecido en la Resolución 0079 de 2017, "Por medio de la cual se adoptan medidas para el otorgamiento de subsidios al consumo de GLP distribuido en cilindros."</p>				<p>negras, afro, raizales y palenqueras, que no tienen un censo actualizado.</p> <p>Además, es clave tener en cuenta que el criterio para acceder al subsidio es a través del SISBEN, de modo que, buscar asignar el subsidio bajo un criterio diferente, que en este caso es la caracterización cultural se sale de nuestras competencias.</p> <p>Precisamente por eso, incluimos lo establecido en el párrafo 1, donde planteamos que la UPME definirá un programa de ampliación de estos subsidios.</p>
6	H.R. Milton Hugo Angulo Viveros	<p>Modificación del artículo: Incluye <u>las comunidades negras o afrocolombianas</u> dentro de los usuarios con subsidios al consumo de GLP distribuido por cilindros</p>	<p>Ahora bien, lo que allí sucede es que el Ministerio del Interior sí tiene un censo claro de las comunidades indígenas que no están estratificadas, cosa que no pasa con las comunidades</p>	7	H.R. María Cristina Soto de Gómez	<p>Modificación del artículo: El Gobierno Nacional establecerá el Programa de Sustitución de Leña, Carbón y Residuos por Gas Combustible para la cocción de</p>	AVALADA

2. OBJETO DE LOS PROYECTOS DE LEY

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

De igual manera, cabe señalar que la jurisprudencia ha señalado con diáfana claridad que el Congreso de la República ejerce la cláusula general de competencia, la cual indica que: se le reconoce al legislador un amplio margen de libertad de configuración normativa para desarrollar la Constitución, es decir, para determinar y establecer las reglas de derecho que rigen el orden jurídico en Colombia y que no han sido fijadas directamente por el propio Estatuto Superior. Expresamente podemos rescatar la jurisprudencia incorporada en la Sentencia C 439 de 2016:

"[...] 4.1. Tal y como lo ha puesto de presente esta Corporación, en Colombia, a través de la historia, la cláusula general de competencia normativa se ha radicado en cabeza del Congreso de la República, por ser el órgano que tiene la potestad genérica de desarrollar la Constitución y expedir las reglas de derecho que gobiernan las relaciones sociales.

4.2. En el marco de la actual Constitución Política, la llamada cláusula general de competencia emerge directamente de los artículos 114 y 150 del referido ordenamiento, los cuales le asignan expresamente al Congreso de la República la atribución genérica de "hacer las leyes", esto es, la facultad de "de expedir el conjunto de normas jurídicas de contenido general, impersonal y abstracto que, con carácter imperativo y permanente, regulan y gobiernan la vida en sociedad de los habitantes del territorio nacional."[8]

4.3. La jurisprudencia constitucional ha destacado que el ejercicio de dicha actividad estatal por parte del parlamento, "encuentra un claro sustento en el carácter democrático, participativo y pluralista que identifica nuestro Estado Social de Derecho, el cual obliga a que sea el órgano de representación popular por excelencia quien, dentro de una dinámica constitucional preconcebida, detente la potestad

general de desarrollar normativamente la Carta Política mediante la expedición de leyes en sus distintas categorías: orgánicas, estatutarias, cuadro y ordinarias".[9]

Para el presente proyecto de ley, es necesario subrayar que le corresponde al Congreso de la República regular los aspectos concernientes a un ambiente sano, a la preservación de la salud sus habitantes, regulación de la prestación de los servicios públicos y reducción de trámites.

3. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Ante la evidente coyuntura internacional en donde el cambio climático es el mayor desafío de nuestro tiempo, evidenciado a través de cambios meteorológicos cada vez más intensos que amenazan la vida, salud y bienestar de las comunidades y sus economías, acompañados además por el incesante aumento en el nivel del mar que incrementa el riesgo de inundaciones catastróficas, los efectos del cambio climático tienen una escala sin precedentes¹. De igual manera, tal y como lo expone Felipe Campos, Director de Investigaciones de Alianza Valores, el segundo trimestre del año seguramente marcará el punto más bajo de crecimiento trimestral de Colombia en los últimos 50 años. El Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, dio a conocer los resultados de la economía colombiana, que se contrajo 6,8% en 2020, explicando que Por otro lado, las actividades que más contribuyeron a la contracción fueron comercio, transporte, alojamiento y servicios de comida (-15,1%), construcción (27,7%) y explotación de minas y canteras (-15,7%), que sumadas aportaron -5,8 puntos porcentuales dentro del resultado general.²

Para la Asociación Colombiana del Petróleo - ACP, en su informe de enero de 2021 TENDENCIAS DE INVERSIÓN EN EXPLORACIÓN Y PRODUCCIÓN (E&P) EN COLOMBIA 2020 Y PERSPECTIVAS 2021, precisa claramente el impacto de la pandemia en el sector: "La industria de hidrocarburos, la cual provee alrededor del 60% de la energía a nivel mundial, recibió un golpe inesperado cuando la pandemia desaceleró la actividad económica global de forma notoria, reduciendo significativamente la demanda de energéticos e incrementando los inventarios de petróleo de los países productores. Esto, unido a la

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

² Reporte del Diario la Republica <https://www.larepublica.co/economia/signa-aqui-la-publicacion-de-los-resultados-del-dane-del-pib-de-colombia-en-2020-3125471>.

incertidumbre sobre la evolución de la emergencia sanitaria y la guerra de precios del petróleo, llevó a las empresas dedicadas a la exploración y producción de petróleo y gas a replantear sus estrategias operativas y de inversiones tanto para el 2020 como el 2021".

Ante la evidente coyuntura internacional en donde el cambio climático es el mayor desafío de nuestro tiempo, evidenciado a través de cambios meteorológicos cada vez más intensos que amenazan la vida, salud y bienestar de las comunidades y sus economías, acompañados además por el incesante aumento en el nivel del mar que incrementa el riesgo de inundaciones catastróficas, los efectos del cambio climático tienen una escala sin precedentes.

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

3.1 Contextualización básica de los Gases Combustibles

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

Por otro lado, el Gas Líquido de Petróleo - GLP es una combinación de moléculas de propano y butano, con trazas de otros compuestos, incoloro, al cual se le añade un agente fuertemente "odorizante" que es utilizado para detectar con facilidad cualquier fuga, por

pequeña que sea. El GLP es un gas que, sometido a presiones moderadas o enfriamiento, se transforma en líquido, de modo que se transporta y almacena con facilidad en contenedores de acero o aluminio y es utilizado principalmente en procesos de combustión para usos domésticos como cocinar, calentar, o ambientar.

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

3.2 Producción y disponibilidad histórica de gases combustibles en el país

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

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

³ Agencia Internacional de Energía (2018). *World Energy Outlook 2018*. Paris, Francia: OECD/IEA.

Esto, en vista que la matriz energética no obedecía a “parámetros de eficiencia económica debido a la incoherencia en la estructura de precios, limitación de fuentes energéticas, numerosos problemas institucionales y carencia de recursos financieros.”⁴

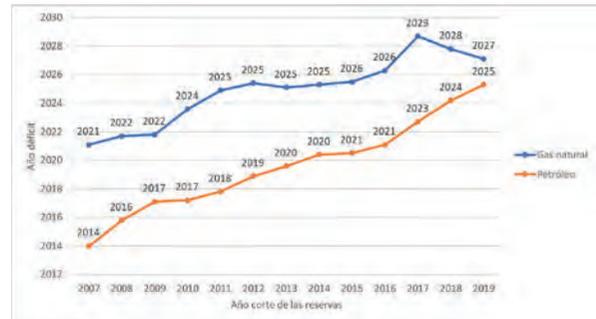
Como resultado de esta política, el GN penetró el mercado de la Costa Atlántica donde fue llevado por redes a los hogares, mientras que el GLP se desarrolló en su mayoría al interior del país, en las grandes ciudades. Sin embargo, tras la certificación de un aumento en las reservas de GN del orden de 7.000 GigaPies Cúbicos – GPC⁵, que correspondían a los recientes hallazgos en Guajira y Cusiana, se emitió el documento CONPES 2646 de 1993, el cual replanteó la política establecida en el CONPES anterior, en el sentido de priorizar el programa de masificación del uso de GN, razón por la cual el Gobierno Nacional inició la construcción del sistema nacional del transporte de GN desde las áreas de producción hasta los centros de mayor consumo, especialmente a las principales ciudades al interior del país.

Con esta decisión de política pública tomada por el Ministerio de Minas y Energía -MME, el GLP no continuó masificándose en las grandes ciudades, pero se incentivó su uso en las zonas rurales, debido a las facilidades para ser llevado hasta zonas aisladas y con baja densidad poblacional, donde la instalación de redes de GN es muy engorrosa y/o ineficiente.

De cualquier modo, gracias a la política de masificación del uso de GN y al desarrollo de la infraestructura de transporte desde los sitios de producción hasta los sitios de consumo, el país evidenció un cambio en la matriz energética, presentándose un aumento de la participación del GN; resultado alcanzado teniendo como principal fuente de abastecimiento los campos ubicados en la Guajira y cuyos reservorios que llegaron a sustentar hasta el 90% de la oferta del plan. No obstante, dicho aumento en el consumo se dio sin que se presentaran hallazgos sobre nuevas fuentes que aumentarían las reservas nacionales, tal que la producción presentó una disminución, leve pero sostenida y por tanto se consideró el adelanto en la construcción y puesta en operación de activos que facilitarían la importación de GN, como las plantas de regasificación con sus respectivas líneas o gasoductos que las conectarán a la red nacional⁶.

⁴ DNP (2019). CONPES 2571 de 1991. Programa de Masificación del Consumo de Gas.
⁵ Unidad de volumen corresponde a 10⁹ pies cúbicos
⁶ Contraloría General de la República (2017). Desarrollo del Sector Gas Natural en Colombia. Análisis y Evaluación de la Política de Gas Natural y el Desarrollo de Activos de Flexibilidad dentro del Plan de Abastecimiento.

A corte de 2019, las reservas probadas (1p) de Colombia son de 3.163 Tpc (Tera pies cúbicos o billones de pies cúbicos), las cuales, teniendo en cuenta una producción de 0,391 Tpc en el año 2019, indica que en 8 años se consumirían todas las reservas probadas. Para ilustrar lo anterior, en la siguiente gráfica se presentan los años en que se presentaría el déficit (eje y) en función del año de corte de las reservas (eje x) tanto para gas natural como para petróleo.

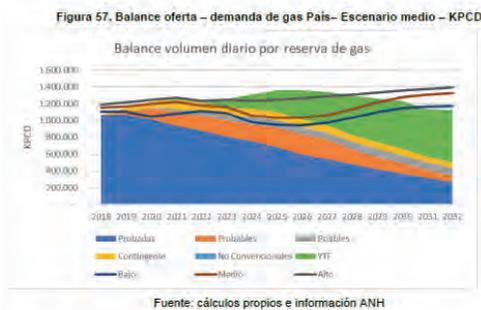


Fuente ANH – Cálculos propios.

De lo anterior obsérvese que afirmar que tenemos gas hasta el 2027.

6.3.2.2. BALANCES OFERTA DEMANDA DE GAS ESCENARIO MEDIO

En este escenario el gas producido es suficiente para abastecer la demanda de gas en el escenario alto hasta 2028, en el medio hasta 2030 y en el bajo hasta 2031.



Fuente: cálculos propios e información ANH. UNIÓN TEMPORAL PROSPECCIÓN UPME 2018 - UPME Contrato No. C-041 de 2018. Página 108 de 122

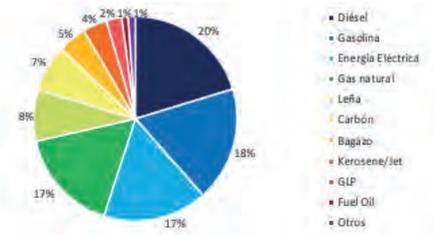
Es decir, nótese que en este caso el consultor experto contratado por la UPME realiza un ejercicio razonable al proyectar las nuevas incorporaciones que van apareciendo año tras año, basado en lo cual identifica que el gas natural local puede abastecer totalmente la demanda hasta el 2028 – 2030 dependiendo del crecimiento de la demanda.

Mientras tanto, el GLP encontró relevancia de nuevo en el Plan Nacional de Desarrollo 2014 -2018, el cual partió de un aumento significativo de la producción del GLP de Ecopetrol, estimando que pasaría de 20.000 BPD⁷ a 40.000 BPD durante el cuatrienio, supuesto que finalmente no se concretó. Con este escenario, el Gobierno Nacional se propuso aumentar la cobertura y uso del GLP, en sectores como el vehicular, pero esto tampoco fue posible

⁷ Barriles Por Día

debido a que la oferta nacional de GLP se ha venido reduciendo, en lugar de aumentar como estaba proyectado.

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



Gráfica 1: Balance energético colombiano (UPME, 2019).

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

3.3 El gas combustible y su abastecimiento

En lo referente a la canasta energética nacional, la Unidad de Planeación Minero Energética – UPME establece que, en lo que respecta a los gases combustibles para el 2018, mientras

el Gas Natural - GN participó con un 17%, el Gas Licuado de Petróleo – GLP cubrió un 2%, para un total del 19%.

De igual manera, la encuesta de calidad de vida del DANE en 2019, muestra entre el GN y el GLP se reúne el 86% de las familias que utilizan estos combustibles para cocción. A 2019, 9.7 millones de hogares utilizan GN y 3.4 millones de hogares GLP para cocción de alimentos. Desafortunadamente, 1,66 millones de familias, continúan consumiendo leña o madera para cocinar sus alimentos, hervir el agua o calentar el ambiente, de las cuales 1,4 millones son familias rurales y las restantes 200 mil son familias urbanas. Adicionalmente, 107 mil hogares utilizan materiales de desecho, combustibles líquidos o carbón. Esto representa el 12% de la población colombiana, demostrando la necesidad de que energéticos como los gases combustibles lleguen a las zonas aisladas del país.

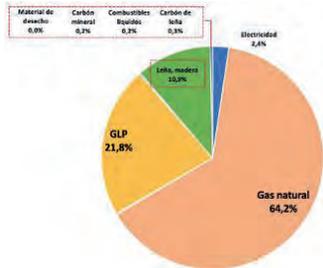


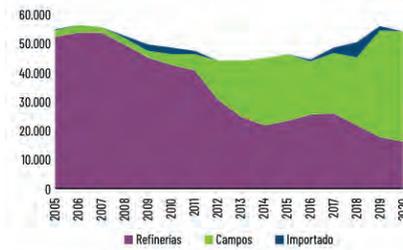
Gráfico 2: Encuesta de calidad de vida (DANE, 2019).

Abastecimiento de GLP en el país

El GLP se produce mediante la refinación del crudo en las refinерías de Cartagena y Barrancabermeja y por secado de gas natural en los campos de Cusiana, Apiay y Dina que pertenecen a Ecopetrol S.A. y en otros campos de producción que pertenecen a terceros. La estructura de la oferta nacional ha tenido un cambio importante en los últimos 15 años; en 2006 el porcentaje de GLP proveniente de refinерías era el 95% de la oferta del mercado,

contra el 5% de campos. En 2020, el porcentaje proveniente de refinерías es de 30% contra 70% de campos.

A partir de 2015, Ecopetrol retomó la importación de GLP para suplir la reducción de la oferta nacional. En 2017, un grupo de inversionistas privados (Consortio G53) inició las importaciones de GLP para suplir el déficit de oferta nacional, alcanzando en septiembre de 2019, un máximo histórico de importación de 10.243 toneladas. Durante este mismo mes se realizó la primera importación en el puerto de Plexaport.



Fuente: (1) UPME, (2019), Plan de abastecimiento de GLP, (2) MME (2020), Declaración de producción, (3) Ecopetrol (2020) Oferta Pública de Cantidades 2020-II y (4) cálculos propios.

Gráfico 3: Producción histórica de GLP en Colombia (UPME y cálculos GASNOVA, 2019)

Hasta el tercer trimestre de 2019, la reducción de la oferta nacional de Ecopetrol era notable, pasando en 2006 de 56 mil toneladas promedio por mes, a 34,5 mil toneladas promedio mes (reducción del 40% de la oferta).

Esta reducción se dio por la menor oferta de la refinерía de Barrancabermeja que pasó de 46,8 mil toneladas mes en 2006 a 9,4 mil toneladas mes en 2019. Estos volúmenes fueron reemplazados por la fuente Cupiagua a partir de 2011, aunque no en la misma proporción ya que Ecopetrol encontró nuevos usos para el GLP que le son más rentables que ofrecer el producto a la población que consume este combustible para cocinar sus alimentos. Ahora

bien, a partir del último trimestre de 2019, con la entrada en operación de la nueva planta de separación en Cupiagua (Casanare), se ha logrado abastecer el mercado con un promedio de 20.000 toneladas adicionales de esta fuente. Gracias a la nueva oferta de Ecopetrol, el país ha contado con suficiente producto nacional y hasta junio de 2020 no hubo necesidad de realizar importación de producto.

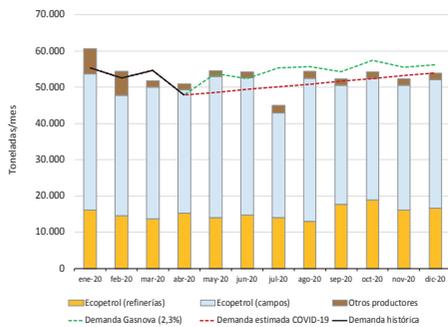


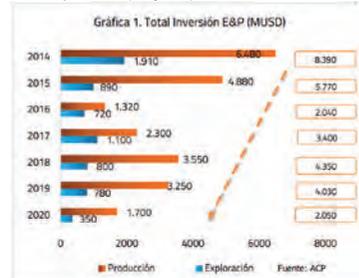
Gráfico 4: Balance GLP 2020

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

3.4 Situación y proyecciones de la industria del gas

Del precitado informe sobre la situación del TENDENCIAS DE INVERSIÓN EN EXPLORACIÓN Y PRODUCCIÓN (E&P) EN COLOMBIA 2020 Y PERSPECTIVAS 2021 de la ACP, se extraen los siguientes apartes:

1.1.2 Inversión total en E&P año 2020 • En el 2020 la inversión de petróleo y gas en Colombia totalizó USD 2.050 millones. Es decir, disminuyó 49% frente al 2019 y fue el nivel más bajo registrado desde el 2016, principalmente por la caída de las inversiones en exploración (Gráfico 1).



Debido a la crisis presentada, el Capex estimado a principios de 2020 se redujo en 59%. Este presupuesto inicial se proyectaba en USD 4.970 millones y con un precio Brent de USD 60/ barril promedio año, con lo que se esperaba un incremento del 23% en las inversiones frente al 2019, previendo una reactivación del sector.

Agrega más adelante:

En el caso del gas, la producción promedio comercializada fue de 1.031 MPCD, representando una caída del 4% en comparación con la comercializada en 2019 (Gráfica 3).



• Frente a la incertidumbre mundial en el precio y en la demanda de los energéticos, las empresas tuvieron que realizar esfuerzos de optimización de procesos y reducción de costos con el propósito de evitar el cierre de producción no económica. Sin embargo, al cierre del 2020 todavía permanecía una producción importante sin reactivar principalmente a la espera de mejores precios.

Para esta agremiación, el 2021 se mira con cautela y reseras:

Proyecciones internacionales prevén un resurgimiento de la demanda mundial de petróleo y gas jalonada principalmente por Asia. Si bien se mantiene la incertidumbre debido a la segunda ola del Covid-19 y sus efectos en los precios y demanda de hidrocarburos, por otro lado está el optimismo por el control de la pandemia por la vacunación que será iniciada este año en las principales economías y la mayoría de países del mundo.

• En el caso de Colombia, la incertidumbre y volatilidad se ve reflejada en los planes de inversión y proyecciones de las compañías de exploración y producción de petróleo y gas, los cuales en su mayoría se elaboraron con base en escenarios

de precios bajos para el 2021 (Brent de USD 45/barril promedio país) y con presupuestos contingentes que permitan flexibilidad para reaccionar a las variaciones del mercado.

• En ese sentido, para el 2021 la estrategia de las compañías con operaciones en Colombia refleja cautela y foco en mantener la eficiencia de capital, centrando la inversión en los proyectos más prospectivos, rentables y de rápida generación de caja, protegiendo siempre la salud del personal en su operación y entorno.

[...]

Por su parte, la producción comercializada de gas natural crecerá en un 2% respecto de la del 2020, promediando 1.050 millones de pies cúbicos diarios (184 mil barriles equivalentes de petróleo) (Gráfica 7).



• En el corto o mediano plazo, no se espera que los precios y las condiciones de mercado retornen a los niveles previos a la crisis y, por lo tanto, las proyecciones de las empresas no muestran un incremento en el volumen de producción y el abastecimiento en condiciones de eficiencia en los mercados teniendo en cuenta el costo de oportunidad de la oferta y la disponibilidad por pagar de la demanda.⁸

Y finalmente, después del análisis la ACP propone las siguientes líneas de acción para impulsar el dinamismo del sector:

3.1 Recomendaciones para reactivar la exploración y producción

1. Avanzar en modificaciones contractuales, de procesos competitivos y de trámites regulatorios: para esto se requeriría simplificar y flexibilizar las minutas contractuales para la exploración y producción de hidrocarburos, los criterios de habilitación para participar en procesos competitivos y los trámites ante la ANH.
2. Reducir tiempos y viabilizar los licenciamientos ambientales y otros permisos: mejorar los tiempos de respuesta, armonizar los requisitos, costos y cobros de licencias, trámites y otros permisos con la realidad operacional.
3. Reducir las tarifas de oleoductos y de gasoductos: ajustar la metodología de cálculo, prioritariamente el componente de remuneración de los activos de oleoductos. En el caso de gasoductos adoptar, lo antes posible, los cambios formulados por la CREG en los borradores de normas publicados.
4. Impulsar el crecimiento del mercado del gas natural: revisar y simplificar los aspectos regulatorios para garantizar su competitividad frente a sustitutos (como el gas importado), facilitar su comercialización e incrementar su promoción.
5. Fortalecer el trabajo conjunto Gobierno – industria para facilitar y agilizar el desarrollo de las operaciones: revisar estrategias que mejoren la viabilidad social y seguridad en las operaciones, por ejemplo, aumentar la visibilidad de la Estrategia Territorial de Hidrocarburos de la ANH.

3.5 Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022

Gracias a la Ley 1955 de 2019 “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo: Pacto por Colombia, pacto por la equidad”, el sector del gas combustible es proyectado de una forma más integral, al promover su uso dentro de la canasta energética nacional mediante la identificación, promoción y cofinanciación de proyectos de expansión de redes de GLP, la prestación eficiente del servicio público domiciliario de gas combustible y lo referente al manejo de los subsidios en los artículos 227, 290, 293, 294, 295 y 297, todo teniendo en cuenta condiciones de eficiencia económica incluidas en el Plan Indicativo de Expansión de Cobertura de Gas Combustible elaborado por la UPME.

Esto, además de lo dispuesto en los objetivos transversales de la política energética que contiene el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 en sus bases, donde dispone que: “...se complementará la política del sector, marcos normativos o regulatorios que incentiven la producción nacional, las importaciones y las exportaciones, de forma que se asegure el abastecimiento en condiciones de eficiencia en los mercados teniendo en cuenta el costo de oportunidad de la oferta y la disponibilidad por pagar de la demanda.”⁸

Partiendo de este objetivo transversal, se establece entonces la obligatoriedad de contar con un Plan de Abastecimiento que debe ser adoptado por el Ministerio de Minas y Energía, teniendo en cuenta también lo establecido en el mismo Pacto por los recursos minero-energéticos: “...la UPME, con base en lineamientos del MinEnergía, realizará cada dos años el balance de oferta y demanda del GLP y combustibles líquidos con un horizonte de planeación de 10 años e identificará los proyectos de infraestructura necesarios para garantizar seguridad de su abastecimiento y confiabilidad. El MinEnergía adoptará estos planes con el objetivo de orientar las decisiones de los agentes para asegurar el abastecimiento nacional. La CREG expedirá la regulación económica para la remuneración y ejecución de las inversiones identificadas...”.

Generando entonces, implicaciones directas sobre la infraestructura de abastecimiento y confiabilidad con los inventarios estratégicos; responsabilidad que también recae sobre la UPME, según lo señalado en el presente pacto: “...la UPME adelantará los análisis para determinar la infraestructura de transporte adicional o complementaria que permita la incorporación de recursos continentales, costa afuera e importados (crudo, gas, combustibles líquidos, entre otros) desde diferentes puntos de abastecimiento hasta la demanda...”.

De igual manera, además de la infraestructura de transporte, el mencionado Pacto también establece sobre los inventarios que “...el MinEnergía, o la entidad que este designe, estudiará la necesidad de contar con infraestructura de almacenamiento de combustibles líquidos y de gas combustible para determinar, entre otras condiciones, su ubicación y su capacidad. Considerando lo anterior, la CREG expedirá un marco normativo que impulse la participación de agentes en la prestación de los nuevos servicios de almacenamiento de inventarios...”.

⁸ Departamento Nacional de Planeación (2019). Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad. Pacto por los recursos minero-energéticos para el crecimiento sostenible y la expansión de oportunidades.

<p>Así las cosas, el presente Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022, se encarga de poner en evidencia la necesidad y urgencia de contar con normas que garanticen el abastecimiento y confiabilidad en el suministro del gas combustible en el mercado nacional, con el fin de generar impactos positivos en el ambiente, la calidad de vida de y salud de la población. Esto, a través de mecanismos que estimulen nueva oferta nacional y viabilicen las importaciones.</p> <p>En consecuencia, el presente Proyecto de Ley, sugiere la adopción de una política pública que establezca las condiciones para promover la masificación del uso de GN y GLP.</p> <p>3.6 ¿Qué pasa con aquellas zonas que no cuentan con “equidad energética”?</p> <p>Teniendo en cuenta la realidad nacional, el presente Proyecto de Ley presenta cuatro alternativas para general un aporte fundamental en la equidad energética y la reactivación económica post COVID-19 con base en los compromisos adquiridos por el país en materia ambiental:</p> <ul style="list-style-type: none"> II. La continuidad de los subsidios al consumo de GLP distribuido por cilindros; III. La implementación del Programa de Sustitución de Leña, Carbón y Residuos por Gas Combustible; IV. La priorización de proyectos para generación de energía a partir de Gas Combustible como sustituto del diésel; V. Incentivos a los vehículos a gas combustible (GNV, AutoGLP, NautiGLP). <p>3.6.1 Subsidios al consumo de GLP distribuido por cilindros</p> <p>Tal y como lo establece la Constitución Política de Colombia en su artículo 366, el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado, y así mismo, el artículo 368 establece que la Nación, los departamentos, los distritos, los municipios y las entidades descentralizadas, pueden conceder subsidios de sus respectivos presupuestos, para que las personas de menores ingresos puedan pagar las tarifas de los servicios públicos domiciliarios que cubran sus necesidades básicas.</p>	<p>En consideración a ello, la Ley 142 de 1994 en su artículo 99, estableció las reglas para el otorgamiento de subsidios, las cuales deben entenderse aplicables a la luz de los preceptos constitucionales de justicia y equidad, con el fin de que la población de bajos recursos pueda tener acceso a los servicios públicos domiciliarios, dentro de los cuales se encuentra el gas combustible, definido como tal en la misma Ley.</p> <p>Bajo esta motivación, el Gobierno Nacional expidió el Decreto 381 de 2012, por medio del cual se modificó la estructura del Ministerio de Minas y Energía y estableció como una de sus funciones, la identificación del monto de los subsidios que podrían ser ofrecidos por la Nación para los servicios públicos de energía eléctrica y gas combustible, estableciendo los criterios para su asignación y solicitando la inclusión de partidas para tal efecto en el Presupuesto General de la Nación.</p> <p>Con base a ello expidió la Resolución 90855 del 8 de octubre de 2013, en concordancia con el artículo 62 de la Ley 1151 de 2007 y el decreto 2195 de 2013, que se encargó de definir la reglamentación para el programa piloto de asignación de subsidios al consumo de gas licuado del petróleo – GLP distribuido mediante cilindros y posteriormente, a través de la Resolución 90434 del 24 de abril de 2014, la Resolución 90580 del 30 de mayo de 2014 y la Resolución 40720 del 27 de julio 2016, se estableció el procedimiento para asignación de los subsidios con base en el SISBEN, de la mano del aplicativo desarrollado por el Ministerio de Minas y Energía.</p> <p>A la fecha, el programa se ha venido adelantando con éxito en los usuarios estrato 1 y 2 que residen en los departamentos de Nariño, Putumayo, Caquetá, el archipiélago San Andrés, Providencia y Santa Catalina y algunos municipios del sistema de Parques Nacionales Naturales de Colombia, con jurisdicción en el macizo colombiano, de manera que los usuarios de estos departamentos han podido acceder efectivamente al servicio público y en la Ley del Presupuesto General de la Nación del 2020 se incluyó al departamento de Amazonas.</p> <p>La auditoría integral realizada por la firma Sistemas 2000 Consultores, para el Ministerio de Minas y Energía en el 2016, determinó a través de encuestas adelantadas en los departamentos que se benefician del plan piloto, que:</p>
<ul style="list-style-type: none"> a) <u>Se sustituyeron otros energéticos por el cilindro de GLP.</u> El estudio demuestra que antes de la implementación del programa piloto, los hogares encuestados de los cuatro departamentos utilizaban para cocinar los siguientes combustibles: 52% cilindro de gas, 25% leña, 16% electricidad, 2% gasolina, 1% gas natural y 4% carbón. b) <u>Se presentó una disminución en la tala de árboles y en la compra de madera, carbón y gasolina como combustibles para cocinar.</u> Una vez implementado el programa de entrega de subsidios, el 84,58% de los hogares encuestados manifestó que ya cocinaban con gas en cilindro, reemplazando a otros combustibles como la gasolina y reduciendo la utilización de la leña hasta un 1,14%, y hasta un 0.04% en carbón, mitigando así los impactos ambientales previamente generados. c) <u>La disminución del humo en la cocción de sus alimentos disminuyó la aparición de enfermedades respiratorias.</u> Un 19% de los hogares encuestados que hacían uso del subsidio, manifestaron que hubo una disminución en las enfermedades respiratorias de los integrantes de su hogar desde que reemplazaron la leña, la gasolina y el carbón por el gas en cilindro para la cocción de sus alimentos. d) <u>Los hogares expresaron sentir una mejoría en su calidad de vida.</u> El subsidio al consumo de GLP, permitió a muchos hogares acceder a este servicio público domiciliario y liberar parte de sus ingresos para destinarlos a otras actividades o a compra de diversos bienes. e) De los 477.846 hogares potencialmente beneficiarios que pueden acceder al programa piloto, <u>342.464 hogares se han beneficiado del subsidio al consumo de gas en cilindro en estos departamentos.</u> <p>Por consiguiente, y teniendo en cuenta que el propósito principal es el de mejorar la calidad de vida de muchos colombianos que hoy no tienen acceso al servicio público, el presente proyecto establece en su artículo quinto que, los usuarios atendidos actualmente gracias a lo establecido en la Ley de presupuesto, tendrán subsidios al consumo del servicio público domiciliario de GLP distribuido por cilindros, según los lineamientos y los procedimientos determinados por los Ministerios de Minas y Energía y Hacienda y Crédito Público. Así mismo, el mencionado artículo establece que será responsabilidad del Ministerio de Minas</p>	<p>y Energía la expedición de un estudio o plan que evalúe la ampliación de la cobertura del subsidio al GLP distribuido por cilindros a otros departamentos del país.</p> <p>3.6.2 Programa de Sustitución de Leña, Carbón y Residuos por Gas Combustible</p> <p>La contaminación del aire por uso de combustibles sólidos tiene un alto impacto sobre la discapacidad temprana en toda la población, en particular en población adulta, donde la fracción atribuible por el uso de combustibles sólidos es de un 18,3% para la Enfermedad Pulmonar Obstructiva Crónica (EPOC), de un 7,9% para Cáncer de pulmón, 7,48% para infecciones respiratorias bajas (IRAB), 7,21% para enfermedad cerebrovascular y 5,51% para enfermedad coronaria del total del Años de Vida Ajustados por Discapacidad (DALYs)⁹.</p> <p>Sumado a esto, existen estudios que han expuesto cómo en países de bajos o de medianos ingresos como el nuestro, en los que se usan ampliamente combustibles sólidos, la exposición personal promedio de las mujeres es 25 veces superior al nivel recomendado por la Organización Mundial de la Salud para proteger la salud, mientras que la exposición de los niños es 21 veces más alta, y cuya representatividad a nivel de mortalidad es de 78% del costo para la población femenina y del 6% para los infantes¹⁰.</p> <p>Ahora bien, a nivel nacional tampoco tenemos unas cifras muy alentadoras pues la contaminación del aire por uso de combustibles sólidos en Colombia causó 2,89 muertes por cada 100.000 habitantes en niños y niñas menores de 5 años, de acuerdo a los datos reportados por el Estudio de Carga Global de la Enfermedad para 2013 y por otro lado, se estima que el costo anual promedio de los impactos en la salud por la contaminación del aire en locales cerrados, asociada al uso de combustibles tradicionales, como la leña, en las zonas rurales de Colombia es de 1.129 millones de pesos (0.22% del PIB en 2009), teniendo en cuenta la siguiente distribución de consumo:</p> <p><small>⁹ Banco Mundial (2014). <i>Environmental Health Costs in Colombia: Changes from 2002 to 2010</i>. ¹⁰ Kassebaum, N. J., et. al. (2014). <i>Global, regional, and national levels and causes of maternal mortality during 1990–2013: a systematic analysis for the Global Burden of Disease Study 2013</i>. The Lancet, 384(9947), 980–1004.e1</small></p>

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

	Hogares que cocinan	Electricidad	Gas natural	Combustibles líquidos	GLP	Carbón mineral	Leña, madera	Carbón leña	Desecho	
Total nacional	Total	15.202	361	9.753	27	3.317	33	1.664	45	2
	Cabecera	11.818	323	9.470	19	1.880	4	1.09	13	2
	Centro poblado/ rural disperso	3.384	38	284	9	1.437	29	1.555	32	1
	Total	2.796	74	1.809	4	371	3	516	19	-
Caribe	Cabecera	2.060	57	1.731	3	185	2	73	10	-
	Centro poblado/ rural disperso	736	17	78	1	186	2	443	9	-
	Total	2.683	13	1.663	7	638	27	324	11	-
	Cabecera	1.921	12	1.604	3	295	1	6	0	-
Oriental	Centro poblado/ rural disperso	763	1	59	4	344	26	318	11	-
	Total	1.777	6	1.113	2	382	0	270	4	0
	Cabecera	1.278	4	1.062	2	200	-	10	-	0
	Centro poblado/ rural disperso	499	2	50	0	182	0	260	4	0
Central	Total	1.100	20	152	3	595	1	326	4	0
	Cabecera	513	15	144	1	338	0	13	0	-
	Centro poblado/ rural disperso	588	5	8	1	256	1	314	4	0
	Total	2.795	105	2.558	5	126	-	-	-	2
Bogotá	Cabecera	2.795	105	2.558	5	126	-	-	-	2
	Total	2.116	88	1.187	4	714	0	120	2	0
	Cabecera	1.668	81	1.169	3	413	-	1	-	-
	Centro poblado/ rural disperso	449	7	18	1	301	0	119	2	0
Antioquia	Total	1.500	51	1.169	1	244	0	31	2	0
	Cabecera	1.322	46	1.111	1	160	-	2	2	-
	Centro poblado/ rural disperso	177	5	58	1	83	0	30	1	0
	Total	19	0	-	0	19	-	0	-	-
Valle del Cauca	Cabecera	19	0	-	0	19	-	0	-	-
	Centro poblado/ rural disperso	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Cabecera	-	-	-	-	-	-	-	-	-

San Andrés	Cabecera	19	0	-	0	19	-	0	-	-
Orinoquia Amazonia	Total	415	3	102	1	228	1	78	2	0
	Cabecera	243	3	91	0	143	0	5	0	0
	Centro poblado/ rural disperso	172	0	12	0	85	1	73	2	-

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



Gráfica 5: Distribución del consumo de combustibles sólidos a nivel nacional (DANE, 2019).

Por otro lado, el Informe de Seguimiento a la Deforestación publicado por el IDEAM reportó que en el 2016 se deforestaron 178.597 Hectáreas, aumentando en un 23% para el 2017, con un total de 219.973 Hectáreas y posteriormente, tras varias acciones adelantadas, se logró una disminución en la deforestación para un total de 197.159 Hectáreas en 2018. No obstante, las emisiones de dióxido de carbono (CO2) han tenido un crecimiento sostenido desde el año 2015, alcanzando los 33.891 millones de toneladas en 2018 a nivel mundial, correspondientes a un crecimiento del 2%, donde los países que conforman la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), representan el 37% del total de las emisiones emitidas en 2018, mientras que los países que no hacen parte de esta organización, fueron los encargados de generar el 63% de las emisiones¹¹.

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

- I. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del país en un 20% con relación a las emisiones proyectadas para 2030.
- II. Aumentar la resiliencia y la capacidad adaptativa del país, a través de 10 acciones sectoriales y territoriales priorizadas a 2030.
- III. Fomentar el intercambio de conocimiento, tecnología y financiamiento para acelerar las contribuciones planteadas en materia de adaptación y mitigación de gases de efecto invernadero.

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

¹¹ BP, (2019). *Field Consumption by region 2018. Statistical Review of World Energy*, 68th edition.

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

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

3.7 Sustitución del diésel por gas combustible en la generación de energía eléctrica

De acuerdo a la Asociación Mundial del Gas Licuado (WLPGA), la mayoría de los países del mundo han adoptado algún tipo de compromiso para reducir las emisiones de carbono como parte del Acuerdo de París, en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, que tiene el objetivo final de *“mantener el aumento de las temperaturas promedio mundiales por debajo de 2°C...”*. De modo que, migrar desde la generación de energía a partir de diésel hacia el gas combustible, será un factor elemental para ayudar a mejorar la calidad del aire en nuestro país y consolidar al GN, GLP y sus derivados como el combustible ideal de transición, mientras logramos la estructuración efectiva de una matriz energética más limpia.

El Gobierno Nacional, desde la Ley 1715 de 2014, ha buscado que el diésel sea reemplazado por combustibles menos contaminantes y que representen una gestión en eficiencia energética. De modo que, en el artículo 9 de dicha Ley denominado "sustitución de generación con diésel en las zonas no interconectadas", se menciona que el Gobierno Nacional implementará un programa destinado a sustituir progresivamente la generación con diésel en las ZNI, con el objetivo de reducir los costos de prestación del servicio y las emisiones de gases contaminantes, entre los cuales se encuentra el GLP distribuido por redes y/o por cilindros en las ZNI. Adicionalmente, el artículo 35 de la misma Ley, se establece que "...cuando sea más eficiente emplear GLP para la generación eléctrica, a cambio de diésel oil, este combustible recibirá el subsidio que determine el MME con cargo al Presupuesto Nacional en condiciones similares al del diésel..."

Ahora bien, teniendo en cuenta que en la actualidad la mayoría de soluciones de generación para las Zonas No Interconectadas - ZNI son plantas cuyo combustible es ACPM (Diésel), generando impactos directos en el ambiente y en la salud de los colombianos, y que los resultados del plan indicativo de expansión de cobertura de energía eléctrica - PÍEC 2016 - 2020 llevado a cabo por la UPMÉ indican que para el año 2015 existían 431,137 viviendas sin servicio de energía eléctrica, distribuidas en 31 departamentos, donde 207,449 de estas viviendas requieren una solución aislada, el Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022 también se pronunció al respecto, estableciendo en el Pacto por los Recursos Minero-Energéticos que "... el IPSE promoverá el uso de energías limpias para generación eléctrica, proyectos de sustitución de diésel por GLP, y demás medidas encaminadas al uso eficiente de los recursos energéticos disponibles en los territorios..."

En consecuencia, resulta imperativo actuar rápidamente sobre la industria para poder generar un aporte efectivo sobre la disminución de las emisiones y por ello, el proyecto de Ley busca darle un sustento legal a esta proyección, estableciendo la estructuración de un plan de implementación de proyectos de sustitución de diésel por gas combustible con criterios de eficiencia económica, guiado por el Instituto de Planificación y Promoción de Soluciones Energéticas para las Zonas No Interconectadas (IPSE), La Unidad de Planeación Minero Energética (UPME) y en cabeza del Ministerio de Minas y Energía.

En este aspecto, es importante traer a coalición los beneficios que la Misión de Transición Energética, capítulo Gas, señala al ensanchar el parque generador de energía con gas:

El efecto de la posible reincorporación de las plantas termoeléctricas a gas existentes a la demanda sectorial, así como la vinculación de un nuevo parque termoeléctrico a gas en el mercado eléctrico, traería, además de externalidades positivas en términos ambientales, los siguientes beneficios:

i) Beneficios para usuarios del sector eléctrico

- No implicaría sobrecostos para los usuarios en la medida en que las ofertas de precios de estas termoeléctricas, en la actualidad, terminan jalonando al alza los precios de bolsa cuando estas plantas marginan en el mercado. De hecho, los usuarios experimentarían una reducción de los precios en el mercado spot;
- Se evitaría el costo de "Generaciones de Seguridad" con combustibles líquidos más contaminantes y más costosos; y
- Se garantizaría mayor confiabilidad de suministro eléctrico en épocas de sequía.

ii) Beneficios para usuarios del sector gas natural

- La incorporación de termoeléctricas como remitentes del Sistema Nacional de Transporte de Gas Natural permitiría un mejor aprovechamiento de escala y, *ceteris paribus*, reducirían las tarifas de transporte del sector no térmico; y
- La demanda del parque termoeléctrico por suministro de gas haría más atractivo para los inversionistas el mercado de gas colombiano.

iii) Beneficios para el sector de derivados del petróleo

Se evitan los costos de construir capacidad adicional de almacenamiento de líquidos, posible expansión de poliductos y requerimiento de expansión de los muelles de importación de derivados.

iv) Beneficios para termoeléctricas a gas

- Se ofrece una solución de largo plazo a la problemática que vienen enfrentando desde el 2006;
- Valoradas como negocio en marcha, recuperan el valor que estos activos pierden cuando operan con líquidos y no con gas;¹²

¹² MISIÓN DE TRANSFORMACIÓN ENERGÉTICA, Carmenza Chahín, Ana María Ferreira, David Madero y Miguel Vásquez. "CONSULTORÍA EN APOYO A LA MISIÓN DE TRANSFORMACIÓN ENERGÉTICA EN LOS TEMAS DE ABASTECIMIENTO, COMERCIALIZACIÓN, TRANSPORTE,

3.8 El porqué de la implementación a nivel nacional de acciones e incentivos que promuevan el uso de gas combustible en Colombia.

Para poder transformar la matriz energética nacional, es necesario desarrollar incentivos y adelantar programas, planes y acciones que nos permitan transformar las dinámicas de mercado de modo que, el Plan Nacional de Desarrollo 2018 - 2022 a través de la Ley 1955 de 2019 estableció la inclusión de vehículos limpios, afirmando que estos "...son los que generan cero o bajas emisiones, como los eléctricos y los dedicados a gas natural e híbridos; también los que usan combustibles como el hidrógeno, el gas licuado de petróleo, el diésel o gasolina de bajo contenido de azufre, inferior a 50µg/m3..." en el Pacto por la Ciencia, la Tecnología y la Innovación.

Entre las iniciativas más relevantes respecto a vehículos limpios están:

- a) El aumento en el ingreso de vehículos limpios, considerando la infraestructura para su operación e incluyendo los instrumentos financieros para su desarrollo;
- b) Ministerio de Transporte gestionará la incorporación de vehículos limpios en sistemas de transporte público cofinanciados por la Nación;
- c) Ministerio de Transporte en conjunto con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, optimizarán el procedimiento de reducción de arancel para la importación de vehículos limpios;

Planteamiento que incluyó al Gas Natural Comprimido Vehicular - GNCV, al AutoGLP y NautiGLP y redireccionó a que el SICOM sea implementado de la siguiente manera: "...MinEnergía fortalecerá el Sistema de Información de Combustibles (SICOM) mediante la consolidación del módulo de Gas Natural Vehicular (GNV), incluso de autogás, entre otros, y la mejora de las herramientas para el control y seguimiento de los agentes de la cadena de distribución de combustibles..."

Ahora bien, pese a que existen numerosas iniciativas que desde el estado buscan promover el uso de vehículos de nuevas tecnologías, no existe un programa o iniciativa que le permita

ALMACENAMIENTO, REGASIFICACIÓN, DEMANDA, ASPECTOS INSTITUCIONALES Y REGULACIÓN DE GAS NATURAL" p. 19

tanto al ciudadano de a pie, como a las autoridades de tránsito, identificar de forma simple y eficaz los vehículos de bajas o cero emisiones, lo que limita, por una parte, la penetración de los mismos en el mercado, y por otra, que los controles a la circulación de los vehículos contaminantes no sean eficaces. Lo primero dado que el usuario no puede diferenciar un vehículo de tecnologías tradicionales de uno que le permita reducir las emisiones contaminantes, los costos de operación y en general asumir su responsabilidad como ciudadano de adoptar mejores comportamientos, y lo segundo, dado que el control en vía ejercido por las autoridades de tránsito y ambientales no cuenta con mecanismos que les permita identificar rápidamente o diferenciar los vehículos menos contaminantes de los vehículos de combustión tradicionales, lo que frena la creación de incentivos mediante la priorización de la circulación de vehículos limpios, como las Zonas de Bajas Emisiones, los pico y placa ambientales y demás.

En este sentido se considera relevante crear un sistema o mecanismo de identificación para los vehículos de tecnologías de cero y bajas emisiones que le permita a los usuarios hacer una rápida identificación y diferenciación de los vehículos limpios respecto de los tradicionales, no solo durante la compra del mismo, sino sobre todo durante el uso priorizado de los mismos, como los taxis eléctricos o a gas natural o cualquier otro combustible limpio, y por otra parte, que sirva como un instrumento de gestión para las autoridades tanto ambientales como de tránsito en el sentido de poder identificar, sin tener que detener el vehículo, aquellos automotores que operan con combustibles limpios, con el objeto de poder priorizar su circulación en áreas, zonas o programas específicos, de modo que se facilite la identificación de aquellos autos que no deben circular en dichas zonas u horarios. Esto hace referencia a contar con una etiqueta ambiental vehicular que dinamice la gestión del tráfico y permita hacer eficiente el uso de la infraestructura vial.

3.8.1 El Gas Natural Vehicular - GNV y sus ventajas

A nivel global, las grandes ciudades, dados los altos niveles de polución, están buscando vías para resolver la contaminación del aire potenciando el uso del transporte público y del transporte particular basado en combustibles alternativos. De modo que, el gas combustible se posiciona como una solución complementaria a la energía eléctrica por su bajo costo y por su contribución a la reducción del impacto ambiental, teniendo en cuenta que este combustible se asocia principalmente a la operación de vehículos con motores dedicados, con una reducción de emisiones de material particulado fino y ultrafino de entre

el 68% al 99%, como mínimo. En este contexto, el gas combustible debe ser considerado como la energía limpia para el transporte, conjuntamente con el biodiesel, la electricidad, el etanol y el propano.

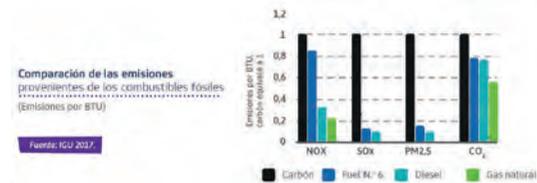
Si miramos unas décadas atrás, en muchas ciudades del mundo, los consumidores optaron por el diésel pues supuestamente era mejor tanto para su bolsillo como para el medioambiente. No obstante, en la actualidad dichas ciudades se encuentran con niveles peligrosamente altos de contaminación, y las afectaciones causadas por algunos compuestos inmersos en el diésel se han convertido en una realidad inevitable.

Así las cosas, la adopción de Gas Natural Vehicular - GNV es una tendencia a nivel mundial y prueba de ello es que, ciudades con gran afluencia de personas a las que les preocupa un aire más limpio, también se están volcando hacia la adopción del GNV. Así lo demuestran casos como:

- Corea con más de 20.000 buses, Nueva Delhi, India con más de 11.000 vehículos, China con más de 10.000 y España con más de 1.000 vehículos que operan con este combustible.
- Estados Unidos es otro claro ejemplo, con más de 15.000 buses, donde el 62 % del consumo de GNV es en transporte público. Así mismo, más de 35 aeropuertos de ese país tienen buses de transporte interno que hacen uso de Gas Natural Vehicular - GNV; puertos como el de Long Beach y Los Ángeles cuentan con una flota ecológica de camiones que ya ha logrado reducir las emisiones contaminantes en más de un 80 % gracias a este combustible y, adicionalmente, Los Ángeles cuenta con una flota de autobuses que funciona en su totalidad con Gas Natural Vehicular – GNV.
- Así mismo, grandes compañías del mundo como AT&T, FedEx, PepsiCo, UPS, Coca-Cola y Verizon anunciaron recientemente la iniciativa de implementar flotas ecológicas, con lo cual respaldan el uso del Gas Natural Vehicular – GNV por sus ventajas ambientales y el ahorro que representa. Estas compañías operan más de 275.000 vehículos y planean renovar más de 20.000 para que operen con GNV.
- En esta misma línea, Shell ha estado explorando el uso de Gas Natural Líquido – GNL como combustible de transporte para camiones, trenes y barcos por la seguridad, bajo costo y bajo nivel de emisiones.
- En tiempos de COVID-19, el gas natural ha sido un combustible más resiliente que el petróleo o el carbón.

- Hay políticas cada vez más ambiciosas en China, India y algunos países europeos para apoyar el uso de gas natural para el transporte (principalmente camiones de GNL y barcos)
- Se espera que la mayor parte del crecimiento de la demanda de gas natural ocurra en países como China, India, el sudeste de Asia y el Medio Este.

Los beneficios de la utilización del Gas Natural son evidentes como coadyuvante en la solución problemas de calidad del aire de las ciudades, disminución de Gases de Efecto Invernadero (GEI) y complementariedad con energías renovables. Para Colombia Según el INS, en Colombia se asocia a la mala calidad del aire: +15000 muertes prematuras, +67M de síntomas y enfermedades y el costo para el sistema de salud alcanza 16 billones (1.93% PIB) cada año.



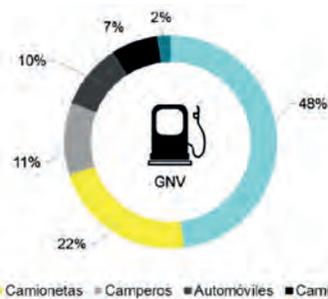
3.8.2 El Gas Natural Vehicular – GNV en Colombia

En Colombia, la demanda de Gas Natural Vehicular -GNV, creció rápidamente entre 1997 y 2014: pasó de 6 a 89 MPCD¹³, y, en 2016 cayó hasta los 73 MPCD, representando alrededor del 6 % del consumo total de energía en transporte. Seguidamente, para el primer trimestre de 2017, se observó que la demanda de gas natural para el sector transporte continuaba cayendo y en marzo del mismo año, la demanda resultó ser un 11,7 % inferior con respecto al mismo mes del año anterior.

¹³ Millones de Pies Cúbicos por Día

No obstante, la Unidad de Planeación Minero Energética – UPME proyecta la demanda de Gas Natural Vehicular – GNV para 2031 entre los 76 y los 81 MPCD para mantener el consumo de gas natural en el sector transporte y supone que se empieza a utilizar el energético en el transporte privado de carga.

Adicionalmente, toma como hipótesis que el gas será el energético de transición en el cambio de vehículos que funcionan con derivados del petróleo, a vehículos de transporte carretero impulsados con energía eléctrica.



Gráfica 6: Consumo final del Gas Natural Vehicular en transporte en Colombia (UPME, 2017).

En Colombia el consumo de gas natural en el sector transporte fue el de más rápido crecimiento durante el período 2004-2016, con una tasa del 11 % anual, hecho que pone en evidencia que, cada vez más, el gas natural se usa para reemplazar la gasolina y el diésel en distintas aplicaciones¹⁴.

¹⁴ (Naturgas, 2018). *Visión sectorial del Gas Natural en Colombia.*

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

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

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

Algunas consideraciones finales:

- Durante 2020 se convirtieron más de 18mil vehículos a GNV, Una cifra considerable, teniendo en cuenta la situación que vivimos el año anterior. En total han sido 622 mil vehículos que se han cambiado al gas natural
- Colombia ya tiene más de 3.000 vehículos pesados dedicados a gas natural, los cuales incluyen transportes de pasajeros, camiones, tractocamiones y volquetas
- Usar gas natural vehicular tiene disminuciones cercanas al 100% de material particulado fino y óxido de azufre. También reduce alrededor del 75% de las emisiones de óxidos de nitrógeno y entre el 30 al 50% de dióxido de carbono, frente a las generadas por un vehículo impulsado por diésel, dependiendo de los vehículos que se comparan.
- El gas natural vehicular es una tecnología probada a nivel mundial. Así lo demuestran casos como el de Corea con más de 30.000 buses; EE. UU. con más de 20.000 buses;

Nueva Delhi (India) con más de 11.000 vehículos; China con más de 10.000; España con más de 1.000; y Lima (Perú) con 600 buses de diferentes tipologías (BCG 2018).

- Estudios recientes de la Universidad de los Andes para Transmilenio y Ecopetrol demostraron que con sólo la sustitución de 350 buses de los 1.441 adjudicados para el sistema troncal de Transmilenio con bajas emisiones, se redujo en un 50% la presencia de material particulado en el ambiente al interior de las estaciones y buses del sistema, lo que demuestra la eficacia de las nuevas tecnologías con el mejoramiento de la calidad del aire.¹⁵

3.8.3 El AutoGLP, el NautiGLP y sus ventajas

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

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

- El funcionamiento de vehículos que usan gas como combustible, apenas difiere de aquellos que usan gasolina, ya que el rendimiento y la potencia desarrollados durante la conducción, son muy similares, debido a la relación estequiométrica del AutoGLP. En condiciones ideales es de 15.5/1, más cercano a gasolina de 14.7/1; permitiendo así un cambio casi imperceptible por el uso del AutoGLP como combustible alternativo.

15 Estudio sobre resultados Transmilenio. Ricardo Morales, Universidad de Los Andes, 2017

- En cuanto al suministro o llenado del tanque de AutoGLP, este se realiza en el mismo compartimento de la entrada de gasolina y en cuento su almacenamiento, el tanque de GLP se almacena en habitáculo donde se encuentra la rueda de repuesto, en un depósito de 35 litros de capacidad, aproximadamente, por lo que no resta capacidad al baúl del vehículo, condición muy importante sobre todo para los vehículos de servicio público. Además, el diseño del depósito de almacenamiento también facilita que cualquier fuga se dirija hacia el exterior del habitáculo, lo que lo hace incluso más seguro que un depósito normal de gasolina.
- De acuerdo con las características fisicoquímicas del GLP, el almacenamiento en vehículos se realiza en su estado líquido, pero la combustión en el motor se hace en su estado gaseoso. Gran porcentaje de los vehículos que usan GLP como combustible en Europa son Bi combustible, es decir, cuentan con depósitos de Gasolina y GLP, lo que al igual que en el AutoGLP reduce la posibilidad de quedarse sin combustible en recorridos largos. Sin embargo, existen vehículos dedicados a GLP que tienen mejores rendimientos y menores emisiones de contaminantes, estos vehículos son de fábrica o transformados.
- El GLP en un combustible muy eficaz para ser usado como combustible, debido a su octanaje, en promedio 112 con relaciones de compresión de 11-12:1, resultado altos comparados con la gasolina con octanaje promedio de 89 y relación de compresión de 9:1. Debido a esto, se puede concluir que la eficiencia térmica del GLP es mayor.
- El GLP al poseer un mayor octanaje obtiene un mayor índice de compresión, donde la eficiencia térmica y la potencia del motor podrían verse mejoradas, haciendo que la diferencias entre ambos combustibles (gasolina-GLP) no sea mayor a un 20% y permitiendo que los vehículos convertidos a GLP mantengan condiciones de funcionamiento muy similares, a las entregadas por el fabricante del vehículo.
- Las emisiones de dióxido de carbono CO2 se reducen drásticamente a causa de la poca presencia de componentes pesados en el GLP, comparada con la proporción que de dichos elementos contienen la gasolina y el Diésel. De acuerdo con la WLPGA, los automóviles impulsados por AutoGLP –comparados bajo condiciones equivalentes a aquellos que utilizan gasolina– emiten 81% menos partículas y 21% menos de monóxido de carbono; mientras que frente a los impulsados por diésel

genera 74% menos partículas y 81% menos emisiones de carbono. Sin duda el uso del AutoGLP y NautiGLP.

- La industria de GLP ha implementado el uso de este combustible en las flotas de transporte propias, partiendo de la instalación de equipos de conversión americanos, italianos y argentinos, para mediados del 2004, la gran mayoría de los vehículos propios funcionaba con GLP, posteriormente se renovaron las flotas de transporte con vehículos de mayor capacidad de carga impulsados por ACPM. A partir del 2010, con la nueva necesidad de involucrar combustibles limpios en el sector, se retoma el uso del GLP como combustible alternativo, sin embargo, este tipo de instalaciones no habían sido posibles por la poca disponibilidad tecnológica, aplicable para la conversión/ transformación de motores diésel electrónico. Si bien la masificación del AutoGLP como combustible automotor no ha tenido un desarrollo importante en el país es de destacar su uso a nivel internacional el cual supera ampliamente otros combustibles alternativos, como lo veremos más adelante.

- El NautiGLP, o GLP para uso náutico, se concibe como una gran ayuda para proteger el medio ambiente y los cuerpos de agua del país, sin renunciar al rendimiento del motor utilizado en el transporte marítimo y fluvial. El cuidado de las fuentes hídricas, el transporte y el desarrollo de la industria pesquera del país requiere que los ríos y el medio ambiente que los rodea estén libres de contaminación. A nivel mundial empresas como Marine Harvest, Mainstream y Multiexport, entre otras, han implementado el NautiGLP como un servicio que aporta significativamente a la sustentabilidad económica y ambiental de la piscicultura industrial. El gas licuado que es suministrado por vía terrestre y/o por barcasas se utiliza para los motores dentro y fuera de borda, máquinas estacionarias, grupos electrógenos y sistemas de alimentación automática entre otros beneficios. Esto sin contar la menor emisión y derrame de combustibles líquidos en ríos y mares, que son los mayores beneficios para la flora y fauna del país, en especial para las comunidades aledañas y las zonas turísticas donde la contaminación del agua es un factor determinante en su sostenibilidad.

- En el mundo el GLP es el combustible más utilizado en el sector automotriz después de la gasolina y el diésel. Según la Asociación Mundial del Gas LP (WLPGA por sus

siglas en inglés), 27 millones de vehículos utilizan el AutoGLP y más de 90 modelos son producidos por los principales fabricantes de automóviles con esta alternativa energética de origen. Se han instalado 76.000 sitios minoristas para su suministro. Los casos de éxito están en diferentes latitudes: los países con mayores índices de consumo de AutoGLP son Corea (3,78 millones de toneladas de combustible para 2,3 millones de vehículos), Rusia (2,9 millones de combustible para 3 millones de autos), Turquía (2,83 millones de combustible para 4 millones de carros) y Tailandia (1,97 millones de combustible para 1 millón de automotores).

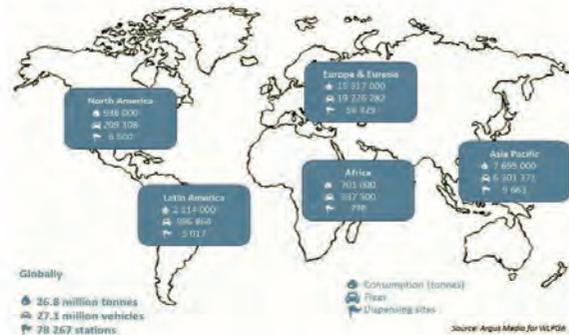


Ilustración 1: Estadísticas Globales de AutoGLP (WLPGA, 2019).

3.8.4 El AutoGLP y NautiGLP en Colombia

Un total de 13 millones de vehículos conforman el parque automotor en Colombia: 7,1 millones son motocicletas y 5,9 millones automóviles, de acuerdo con el informe Situación Automotriz 2018, elaborado por BBVA Colombia. Estas cifras evidencian el potencial de mercado que tienen los combustibles que pueden servir de alternativa a la gasolina, como

<p>es el caso del AutoGLP. Una vez se expida la normatividad técnica se habría despejado el camino para que los inversionistas puedan tomar las decisiones a que haya lugar y el gas vehicular sea una fuente disponible.</p> <p>Es de vital importancia tener en cuenta los datos señalados por el Ministerio de Transporte al presentar su visión de movilidad sostenible:</p> <ol style="list-style-type: none"> El sector transporte consume alrededor del 36% de la energía del país constituyéndose en el mayor consumo sectorial. (Según el Balance Energético Nacional BECO de 2014 – publicación UPME); Tiene las mayores ineficiencias alrededor del 82% de la energía se pierde y solo el 18% restante se convierte en energía útil, la causa es el tipo de tecnologías empleadas (mayoritariamente motores de combustión interna basados en el uso de Diésel y Gasolina. Es el responsable del 17% de las emisiones de CO2 a nivel nacional (IDEAM, 2012). <p>Con el fin de mejorar estas estadísticas y cumplir las obligaciones adquiridas por la suscripción del Acuerdo de París, el Ministerio de Transporte tiene como objetivo mejorar la NAMA con: (i) un programa de desintegración vehicular, (ii) la migración a tecnologías vehiculares limpias de bajas emisiones de gases y material particulado, tales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Vehículos eléctricos ✓ Vehículos híbridos ✓ Combustibles (GNCV / AutoGLP / NautiGLP) ✓ Hidrogeno <p>Para lograrlo el gobierno debe incentivar el ingreso y aplicación de nuevas tecnologías en el parque automotor público y liviano, con el fin de promover alternativas más limpias que diversifiquen la canasta energética del sector transporte mediante la inclusión, del uso del Gas Licuado De Petróleo Vehicular - AutoGLP en todas las categorías vehiculares y del Gas Licuado De Petróleo Náutico - NautiGLP en el transporte fluvial y marítimo.</p> <p>Ahora bien, el uso del AutoGLP implica baja inversión para adaptar los vehículos que han sido originalmente diseñados para usar otros combustibles; el ahorro cuando se compara con otro tipo de conversión es importante. No obstante, es necesario lograr un esquema de</p>	<p>precios donde todos los combustibles líquidos se ofrezcan en igualdad de condiciones en el mercado, sin subsidios que distorsionen la competitividad.</p> <p>La implementación de centros autorizados de conversión para el sistema AutoGLP, solo requieren leves ajustes a los talleres de conversión actuales para Gas Natural Comprimido Vehicular - GNCV, lo que permitirá una optimización de los talleres de conversión existentes para la renovación del negocio, tal y como también sucederá con las estaciones de servicio que brindarán el GLP, AutoGLP y NautiGLP en todo el país.</p> <p>Así las cosas, el Proyecto de Ley plantea las siguientes estrategias:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Estímulos a la conversión de vehículos a gas combustible en materia de tecnológica y de acceso a servicios; ▪ Exención a la restricción de circulación vehicular; ▪ Programa de identificación al sistema de transporte convertido y/o dedicado; ▪ Implementación del plan de fortalecimiento del Sistema de Información de Combustibles - SICOM, que permitirá hacer un seguimiento efectivo a los agentes de abastecimiento y al cumplimiento normativo de los vehículos convertidos, los talleres y las estaciones de servicio; ▪ Implementación de vehículos con motores dedicados a gas combustible en los Sistemas de Transporte Estratégico, Integrado o Masivo, municipios de categoría 1 y prestadores de servicio público de transporte, automotores de transporte terrestre de carga y transporte escolar; ▪ Tope en impuestos sobre el valor comercial de vehículos dedicados a gas combustible; ▪ Exención de certificado de emisiones contaminantes y descuento sobre la revisión técnico-mecánica; ▪ No causación del impuesto al carbono para aquellas actividades que garanticen y demuestren las reducciones en las emisiones; <p>Todo en aras de general un cambio real en las dinámicas nacionales y una reducción en las emisiones atmosféricas, en el marco de los objetivos de desarrollo sostenible y el acuerdo de París.</p>
<p>Las resoluciones 40340 y 40368 de 2020 expedidas por el Ministerio de Minas y Energía, tienen como objeto establecer los requisitos que deben cumplir los agentes para prestar el servicio de AutoGLP y NautiGLP.</p> <p>Esta regulación se expidió para dar cumplimiento al artículo 210 de la ley 1753 de 2015 (vigente conforme a la ley 1955 de 2019), que autorizó el uso de GLP como carburante en motores de combustión interna para medios de transporte automotor (terrestre, fluvial y marítimo), buscando ofrecer un nuevo combustible automotor que redujera las emisiones de CO2, el material particulado y los derrames que contaminan las fuentes hídricas del país. En concordancia con ello, la Res. 40177 de 2020 ratificó al GLP como un combustible limpio, dada sus bajas emisiones.</p> <p>Resolución 40340 de 2020 - Cadena de abastecimiento</p> <p>Con el fin de garantizar la confiabilidad y continuidad en la prestación del servicio de AutoGLP y NautiGLP, este nuevo mercado se desarrollará a través de los agentes y la infraestructura con la que cuenta hoy la comercialización y distribución del GLP en Colombia. No obstante, por disposición expresa toda su operación, control y vigilancia queda sujeta a la nueva regulación expedida. Los agentes que operan en este nuevo mercado son:</p> <ol style="list-style-type: none"> Comercializador mayorista de AutoGLP y NautiGLP Este agente debe ser una empresa de servicios públicos o un productor de GLP, cuya actividad sea la comercialización de GLP producido o importado, directamente o por terceros para el uso en AutoGLP y/o NautiGLP. Dentro de sus obligaciones está: <ul style="list-style-type: none"> ✓ Suscribir un contrato de suministro en firme con el Distribuidor de AutoGLP y/o NautiGLP. ✓ Reportar oportunamente toda la información que les solicite la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía. Una vez se cuente con el módulo SICOM (Sistema de Información de Combustibles líquidos) para AutoGLP y NautiGLP el reporte se deberá realizar por este medio. ✓ Garantizar al Distribuidor de AutoGLP y NautiGLP la continuidad en la prestación del servicio. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ El GLP comercializador está obligado a cumplir con los parámetros de calidad establecidos por la norma técnica NTC 2303, con el fin de garantizar esta calidad en toda la cadena de distribución. <p>b. Distribuidor de AutoGLP y/o NautiGLP</p> <p>La regulación define al Distribuidor como la empresa de servicios públicos domiciliarios que cumpliendo los requisitos exigidos por la regulación realiza la actividad de distribución de AutoGLP y/o NautiGLP. Tal como se explicó, el distribuidor compra el combustible al comercializador mayorista (productor o importador).</p> <p>Entre los requisitos y obligaciones exigidos por la regulación están:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Tener un contrato de suministro en firme con un Comercializador Mayorista de AutoGLP y/o NautiGLP. ✓ Reportar oportunamente toda la información que les solicite la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía. Una vez se cuente con el módulo SICOM (Sistema de Información de Combustibles líquidos) para AutoGLP y NautiGLP el reporte se deberá realizar por este medio. ✓ Garantizar a la Estación de Servicio de AutoGLP y NautiGLP la continuidad en la prestación del servicio. ✓ Dado que la resolución cita en la definición de Distribuidor la obligación de cumplir con los respectivos requisitos regulatorios establecidos en la Res. 053 de 2011, entendemos que este agente debe también: (i) operar sus plantas donde llenará los carrotanques que distribuyen el GLP para AutoGLP y NautiGLP; (ii) tener identificados con su marca y teléfonos de contacto todos los carrotanques, cisternas y tanques estacionarios con los que atiende a las Estaciones de Servicio y (iii) cumplir con la reglamentación técnica en sus plantas incluyendo la Res. 40246 de 2016, así como realizar la revisión de carrotanques y cisternas establecida en la Res. MME 40304 de 2018. <p>c. Estación de Servicio de AutoGLP y/o NautiGLP</p> <p>Se define como el establecimiento en el cual se almacena y distribuye el GLP para uso como combustible automotor. Se componen de equipos fijos (equipos de medida) que</p>

realizan el suministro directo al tanque del vehículo. En ellas podrán funcionar otros establecimientos de comercio y deberán cumplir todas las normas de seguridad y contar con todos los permisos y autorizaciones para la prestación de los servicios públicos que allí se ofrezcan. Deben cumplir el reglamento técnico proferido por el MME mediante la Res. 40368 de 2020 que entrará en vigencia en junio de 2021, así mismo las estaciones están obligadas a:

- ✓ Tener un contrato de suministro en firme con un Distribuidor de AutoGLP y/o NautiGLP.
- ✓ Reportar oportunamente toda la información que les solicite la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía. Una vez se cuente con el módulo SICOM (Sistema de Información de Combustibles líquidos) para AutoGLP y NautiGLP el reporte se deberá hacer por este medio.
- ✓ Garantizar al usuario final la continuidad en la prestación del servicio de distribución de AutoGLP y/o NautiGLP.
- ✓ Deben contar para su funcionamiento, con las respectivas licencias, permisos y autorizaciones urbanísticas y ambientales exigidas para las estaciones de servicio por las autoridades competentes.
- ✓ Cumplir con la reglamentación técnica que establezca el Ministerio de Minas y Energía.

d. Talleres de conversión a AutoGLP y/o NautiGLP

Es toda persona natural o jurídica autorizada para realizar la instalación y/o el mantenimiento del equipo completo o las partes de AutoGLP y NautiGLP. Estos agentes deberán:

- ✓ Cumplir con los requisitos exigidos por el Ministerio de Minas y Energía en el reglamento de EDS que incluirá un régimen transitorio para la operación de los talleres de conversión, mientras el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo incluye la reglamentación técnica de talleres de conversión para AutoGLP y/o NautiGLP en la actualización que está realizando del Reglamento 0957 de 2012 reglamento técnico aplicable a talleres, equipos y procesos de conversión de GNCV.

- ✓ Para su funcionamiento deben contar con las correspondientes licencias, permisos y autorizaciones urbanísticas y ambientales emitidas por las autoridades competentes.
- ✓ Deberán reportar a la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía, toda la información que se requiera sobre los vehículos y naves que hayan convertido, con el fin de garantizar la seguridad del AutoGLP y NautiGLP. Una vez se establezca el módulo SICOM para este nuevo combustible, el reporte deberá realizarse a través de este medio.

Los contratos de suministro en firme

Para prestar el servicio de GLP, la regulación les exige a los agentes contar con un contrato de suministro en firme, que conforme a la regulación establecida debe:

- ✓ Ser escrito.
- ✓ Suscribirse entre los agentes autorizados por la regulación, esto es: comercializadores, distribuidores y estaciones de servicio de AutoGLP y/o NautiGLP que cumplan con la regulación y reglamentación técnica establecida.
- ✓ En el contrato se debe pactar una cantidad máxima de GLP que el vendedor se obliga a entregar y el comprador a recibir y pagar.
- ✓ El GLP se deberá entregar sin interrupciones, salvo mantenimientos y labores programadas e imprevisibles.
- ✓ El contrato se suscribe por un plazo determinado.
- ✓ Las demás condiciones contractuales se pueden pactar libremente entre las partes, lo que da un amplio margen de negociación para ajustarse a la operación de los respectivos agentes.

Periodo de transición

De acuerdo con lo establecido en la Res. 40577 de 2016, el periodo para la autorización y realización de pruebas piloto estará vigente hasta tanto el Ministerio de Minas y Energía expida toda la regulación y reglamentación técnica para el uso del AutoGLP y NautiGLP, esto incluye el reglamento de EDS, que será emitido el presente año y la reglamentación sobre la calidad del GLP para uso vehicular que se emitirá por parte del Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Ambiente durante el año 2021. Por eso nos encontramos en un periodo de transición donde las pruebas piloto continuarán adelantándose

paralelamente al inicio de las inversiones y contrataciones establecidas en la regulación y reglamentación emitida.

¿Qué falta?

Sin duda los incentivos que el gobierno nacional establezca desde la legislación y la regulación impactarán en la creación de la demanda nacional de AutoGLP y/o NautiGLP, por ello resaltamos la importancia de que:

- ✓ MME y Minambiente debe establecer la regulación de calidad del GLP, con el fin de garantizar la prestación idónea del servicio a los vehículos y naves.
- ✓ Que MME implemente el módulo SICOM para el Autoglp y Nautiglp.
- ✓ Conforme al artículo 4 del Decreto 1260 de 2012, la CREG proceda a definir la metodología y fórmulas para la fijación de precios y tarifas para el AutoGLP y NautiGLP, acogiendo ojalá la propuesta de precio libre planteada por el estudio del DNP sobre "alternativas para acelerar la transición hacia el uso masivo de combustibles de cero y bajas emisiones".
- ✓ Se elimine en la próxima reforma tributaria el impuesto al carbono para el GLP vehicular.
- ✓ Mincomercio debe proferir el reglamento definitivo de talleres y kits de conversión para Autoglp y Nautiglp.

3.9 El gas como el combustible líder en la transición energética

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



Gráfica 7: Emisiones de CO2 en Colombia

Ahora bien, existen unos elementos de cambio denominados "Changes underway"¹⁶ que han generado mayor conciencia frente a la manera en que se genera y sobre todo, en que se utiliza la energía. Entre estos, se encuentran los acontecimientos ocurridos en Fukushima, la evolución de nuevas técnicas para la extracción de petróleo de forma no convencional, el incremento en el uso del gas combustible y el desarrollo de políticas económicas más verdes o ecológicas. De la misma forma, entre los factores o presiones que han motivado estos dinamizadores de cambio, se encuentran la seguridad y/o confiabilidad de la generación de energía, el acceso a la misma y la sostenibilidad ambiental de los sistemas de producción de energía. Así mismo, define que la globalización se convierte en un moldeador que estructura las transiciones energéticas, pues genera presiones para el cambio de los modelos energéticos, y estas se convierten en oportunidades de cambio, en donde priman las preocupaciones de mercado y ambientales. La preocupación ambiental en las transiciones energéticas se basa principalmente en la reducción de emisiones de GEI.

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

¹⁶ (Araújo, 2014). The emerging field of energy transitions: Progress, challenges, and opportunities.

“Un cambio en la naturaleza o el patrón de cómo la energía se utiliza dentro de un sistema. Esta definición reconoce el cambio asociado con el tipo de combustible, acceso, abastecimiento, entrega, confiabilidad, o uso final, así como con la orientación general del sistema”¹⁷

En este sentido, establecen que las transiciones energéticas nacen de la necesidad de dar solución a la crisis climática y ambiental, derivada específicamente del uso desmedido en intenso de combustibles fósiles, la cual está relacionada con el cambio en la matriz energética. Por lo anterior, la estrategia de transición y sostenibilidad del transporte se focaliza en aumentar la eficiencia energética, promover un salto tecnológico en el transporte, desarrollar biocombustibles e impulsar el uso de combustibles que emitan menos CO₂, en comparación con los combustibles líquidos derivados del petróleo, caso del gas combustible.

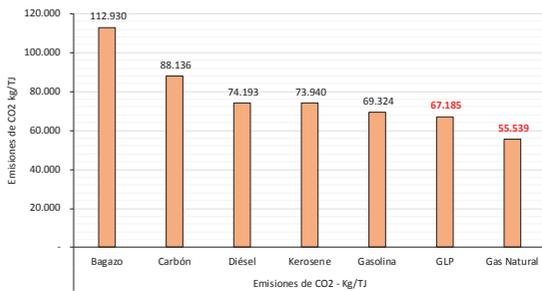


Gráfico 8: Emisiones de CO₂ por tipo de combustible

Entre los retos de esta transición se encuentra la reducción de la dependencia del petróleo como fuente de energía casi única. Los medios de transporte personales que no necesiten

¹⁷ Ídem.

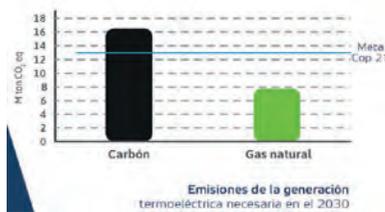
de energía coadyuvan a cumplir el objetivo en distancias cortas, sin embargo, para distancias más largas y transporte de carga y masivo, resulta difícil. Por lo tanto, en el marco de una transición energética y tecnológica se deben favorecer los de mayores capacidades que los vehículos privados, como los buses, el ferrocarril, los metros, con la posibilidad de electrificación y el uso de gas combustible, así como mayor desarrollo y la integración de las tecnologías de la información, migrando a las llamadas Smart Cities.

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

¿Y qué hacer con su disponibilidad? Incluso si no se consiguiera facilitar el desarrollo de las fuentes nacionales, la abundancia de gas combustible a nivel global y el estado de desarrollo del mercado de importaciones, permitirían abastecer al país, y el costo reducido del gas natural no está limitando la adopción de las energías renovables, que son las fuentes energéticas de más rápido crecimiento¹⁸ y resultan ser la columna vertebral de la transformación de la matriz energética nacional.

Los beneficios de reemplazar la generación eléctrica de combustibles como carbón por gas serían enormes, en el siguiente cuadro elaborado por NATURGAS se evidencia este aspecto:

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



Para esta misma agremiación¹⁹, la complementariedad del gas con las energías renovables es un punto de quiebre para la transición energética. Para lo cual se debe aprovechar la flexibilidad y respaldo que pueden ofrecer las plantas a gas natural ante la entrada de energías renovables frente a las ventajas que en la actualidad presentan:

- I. Son más baratas de construir y operar

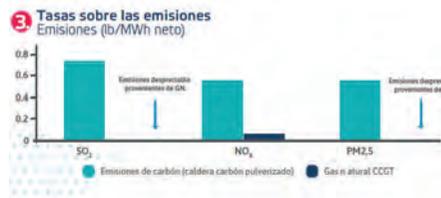


- II. Apoyan la intermitencia de las fuentes PV y eólicas de manera rápida y efectiva

¹⁹ NATURGAS. Presentación ante la Misión de Transformación Energética junio 2019



- III. Menores tasas de emisiones



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

Se considera entonces que la promoción del gas combustible acelerará la transición a una matriz energética y tecnológica con menor intensidad de carbono, y aunado a los bajos costos de operación (costo de combustible), puede generar mejores condiciones financieras y económicas para el sector transporte, de forma que favorezca las condiciones para la

<p>migración hacia tecnologías de cero emisiones, que hoy tienen un fuerte impacto sobre los costos de capital que el sector aún le cuesta internalizar.</p> <p>4. TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PLENARIA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DEBATE</p> <p>(En sesión ordinaria del día 16 de diciembre de 2020).</p> <p>PROYECTO DE LEY No. 044 DE 2019 CÁMARA ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY No. 213 DE 2019 CÁMARA, “POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL ABASTECIMIENTO, CONTINUIDAD, CONFIABILIDAD Y COBERTURA DEL GAS COMBUSTIBLE EN EL PAÍS”</p> <p>EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO 1. OBJETO. Incentivar el abastecimiento de gas combustible en el país y ampliar su utilización, con el fin de generar impactos positivos en el medio ambiente, en la calidad de vida y la salud de la población, además el acceso al servicio público, según lo establecido en la Ley 1955 de 2019.</p> <p>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES. Para efectos de la presente Ley, entiéndase por:</p> <p>Gas combustible: Aquellos compuestos orgánicos formados principalmente por carbono e hidrógeno que conforman al Gas Natural - GN y al Gas Licuado del Petróleo - GLP.</p> <p>Gas Natural - GN: Es una mezcla de gases cuyo principal componente es el metano, seguido de otros gases como el etano, el dióxido de carbono y el vapor de agua, en pequeñas cantidades.</p> <p>Gas Natural Licuado - GNL: Es una mezcla de hidrocarburos, principalmente metano, cuya temperatura se reduce a través de un proceso de criogenia y se almacena térmicamente.</p> <p>Gas Licuado de Petróleo - GLP: Es una mezcla de hidrocarburos livianos constituidos principalmente por propano y butano, extraídos del</p>	<p>procesamiento del gas natural y refinamiento del petróleo, gaseosos en condiciones atmosféricas, que se licúan fácilmente por enfriamiento o compresión.</p> <p>Gas Natural Comprimido Vehicular - GNCV: Es una mezcla de hidrocarburos, principalmente metano, conocido como Gas Natural, cuya presión se aumenta a través de un proceso de compresión y se almacena en recipientes cilíndricos de alta resistencia, para ser utilizado como combustible en vehículos automotores.</p> <p>AutoGLP: Gas Licuado de Petróleo - GLP utilizado específicamente como carburante o combustible en vehículos automotores de circulación terrestre, de conformidad con la definición que establezca el Ministerio de Minas y Energía.</p> <p>NautiGLP: Gas Licuado de Petróleo - GLP utilizado específicamente como carburante o combustible en embarcaciones marítimas o fluviales a motor, de conformidad con la definición que establezca el Ministerio de Minas y Energía.</p> <p>Publicidad Exterior visual - PEV: Medio masivo de comunicación destinado a informar o llamar la atención del público a través de elementos visuales como leyendas, inscripciones, dibujos, fotografías, signos o similares, visibles desde las vías de uso o dominio público, bien sean peatonales o vehiculares, terrestres, fluviales, marítimas o aéreas.</p> <p>Vehículos Convertidos: Aquellos vehículos de combustibles líquidos que son convertidos para funcionar a base de gas combustible.</p> <p>Vehículos Dedicados: Aquellos vehículos cuyo motor ha sido diseñado y fabricado para operar exclusivamente con gas combustible.</p> <p>ARTÍCULO 3. ABASTECIMIENTO Y OFERTA NACIONAL DE GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno Nacional dictará normas que garanticen el abastecimiento y la confiabilidad en el suministro de gas combustible en el mercado. Para efectos de incrementar la oferta, establecerá mecanismos que viabilicen las importaciones y promuevan la producción nacional, siguiendo criterios de eficiencia energética y responsabilidad ambiental. Para ello tendrá en cuenta la implementación de nuevas tecnologías e infraestructura disponibles que garanticen la protección del medio ambiente.</p>
<p>ARTÍCULO 4. DESARROLLO DEL GAS NATURAL LICUADO Y EL GAS LICUADO DE PETRÓLEO. Dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional, adoptará una política pública que establezca las condiciones para promover la masificación del uso del Gas Natural Licuado y el Gas Licuado de Petróleo. Ésta deberá incluir la reglamentación técnica, como los temas tarifarios, de infraestructura, de abastecimiento y de mercado, y deberá integrarse o complementar los demás planes, programas y políticas definidas en la presente Ley.</p> <p>ARTÍCULO 5. INNOVACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVOS USOS DEL GAS COMBUSTIBLE. Para la promoción del emprendimiento, investigación y desarrollo de nuevas tecnologías e innovación en el uso del gas combustible, el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación y el Ministerio de Minas y Energía, podrán incentivar la promoción del uso de nuevas tecnologías, mediante la cofinanciación de ejecución de proyectos, con cargo a su presupuesto.</p> <p>ARTÍCULO 6. SUBSIDIOS AL CONSUMO DE GLP DISTRIBUIDO POR CILINDROS. Los usuarios de comunidades indígenas y de los estratos socioeconómicos 1 y 2 de los departamentos atendidos en la Ley de presupuesto, tendrán subsidios al consumo del servicio público domiciliario de GLP distribuido por cilindros, según los lineamientos establecidos por la Ley 142 de 1994, la Ley 1955 de 2019 o la que la modifique o sustituya y los procedimientos determinados por los Ministerios de Minas y Energía y Hacienda y Crédito Público. El monto máximo a subsidiar para el estrato 1 será el 50% y para el estrato 2 el 40% del consumo de subsistencia definido por la Unidad de Planeación Minero-Energética -UPME.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La Unidad de Planeación Minero-Energética -UPME, dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, elaborará un estudio o plan sobre la ampliación de la cobertura del subsidio al GLP distribuido en cilindros a otros</p>	<p>departamentos del país, teniendo en cuenta el Plan Indicativo de Expansión y Cobertura de Gas Combustible.</p> <p>PARÁGRAFO 2. El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Minas y Energía, realizarán alianzas con el sector privado que comercializa GLP en cilindros en territorios apartados y de difícil acceso y que no tienen Empresas de Servicio Público Domiciliario, con el fin de poder ampliar la cobertura de subsidios mencionados en el presente artículo.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Tanto la designación de los recursos destinados para los subsidios referidos en el presente artículo, como las condiciones o requisitos para que la población pueda acceder a los mismos, se regirán por el principio de progresividad.</p> <p>ARTÍCULO 7. PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE LEÑA, CARBÓN Y RESIDUOS POR GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno Nacional establecerá el Programa de Sustitución de Leña, Carbón y Residuos por Gas Combustible para la cocción de alimentos y demás quehaceres domiciliarios que lo requieran en hogares, acorde con los lineamientos incluidos en la Ley 1955 de 2019, con el fin de asegurar el acceso al servicio de gas combustible a aquellas familias que continúan cocinando con leña, carbón y residuos.</p> <p><i>De conformidad con lo previsto en las bases de la Ley 1955 de 2019, dicho programa podrá ser financiado a través de recursos otorgados en el Presupuesto General de la Nación al Fondo de Energías No Convencionales y Gestión Eficiente de la Energía - FENOGE, así como con los demás recursos señalados en el artículo 10 de la Ley 1715 de 2014.</i></p> <p><i>Así mismo, el Ministerio de Minas y Energía utilizará los recursos otorgados en el Presupuesto General de la Nación a infraestructura de GLP por red, para ejecutar los proyectos en cilindros y redes de GLP que hagan parte del presente programa.</i></p>

<p><i>En todo caso, el esquema de implementación requerirá de la coordinación interinstitucional, a fin de que cada actor en el programa ejecute su tarea desde su competencia según los objetivos establecidos del programa.</i></p> <p>PARÁGRAFO. El Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Salud y Protección Social, y las entidades territoriales de los departamentos que se vean beneficiados trabajarán mancomunadamente en el seguimiento y control del presente programa, para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de la población, la equidad energética y la disminución de los impactos negativos en la salud y el ambiente.</p> <p>ARTÍCULO 8. GENERACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA CON GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno Nacional priorizará los proyectos de sustitución de diésel por gas combustible. El Instituto de Planificación y Promoción de Soluciones Energéticas para las Zonas No Interconectadas (IPSE) o quien haga sus veces, iniciará un plan de implementación de proyectos de sustitución de diésel por gas combustible con criterios de eficiencia económica, dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley y acorde con los lineamientos incluidos en el artículo 287, parágrafo 1° de la Ley 1955 de 2019.</p> <p>PARÁGRAFO. Para efectos de impulsar los Proyectos de Sustitución de Diésel por gas combustible, el Ministerio de Minas y Energía dictará las disposiciones necesarias en lo referente a la destinación desde los Fondos de Apoyo Financiero para la Energización de las Zonas no Interconectadas - FAZNI y Zonas Rurales Interconectadas - FAER y cupos de electro combustibles, para la generación de energía eléctrica.</p> <p>ARTÍCULO 9. DECLARATORIA DE INTERÉS NACIONAL Y ESTRATÉGICO. Se declara de interés nacional y estratégico para el desarrollo económico, social y ambiental del país, la masificación del uso del gas natural, AutoGLP y NautiGLP, como combustible vehicular terrestre, marítimo y fluvial, atendiendo sus múltiples beneficios ambientales, en salud, en competitividad, económicos y sociales para la población.</p>	<p>ARTÍCULO 10. ESTÍMULO A LA CONVERSIÓN DE VEHÍCULOS A GAS COMBUSTIBLE. Los kits de conversión, equipos, surtidores, tanques, dispensadores, compresores, bombas, maquinaria, repuestos y autopartes para gas natural, AutoGLP y NautiGLP nacionales e importados, así como la adquisición de servicios dentro o fuera del territorio nacional que se destinen a inversiones y pre inversiones para el uso de estos combustibles estarán exentos de NA, de conformidad con el listado que establezca el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.</p> <p>ARTÍCULO 11. RESTRICCIÓN A LA CIRCULACIÓN VEHICULAR. Los vehículos dedicados a gas combustible estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de las modalidades que la autoridad de tránsito local disponga (pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental, entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad.</p> <p>ARTÍCULO 12. IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS. Los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y Transporte, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, reglamentarán un mecanismo visual de identificación vehicular, que permita a las autoridades nacionales, territoriales y municipales identificar con facilidad a los vehículos que operen con gas combustible, para garantizar su acceso a los incentivos definidos en la presente Ley y en otras normas de carácter nacional y local.</p> <p>ARTÍCULO 13. FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN DE COMBUSTIBLES -SICOM. Dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, el Ministerio de Minas y Energía, en desarrollo de los lineamientos de la Ley 1955 de 2019, fortalecerá el Sistema de Información de Combustibles (SICOM), o el sistema que haga sus veces, para AutoGLP y NautiGLP, mediante la implementación de un sistema de control de carga que permita: 1). hacer seguimiento a los agentes de abastecimiento y distribución de estos combustibles, 11). controlar, en el marco de las competencias del Ministerio</p>
<p><i>de Minas y Energía, el cumplimiento normativo de los vehículos convertidos, los talleres de conversión, y las Estaciones de Servicio y 111). facilitar que entidades privadas puedan financiar conversiones entre otros productos y establecer un sistema de recaudo seguro para los agentes que financien dentro del sistema. Lo anterior, condicionado a la disponibilidad presupuestal existente en los proyectos de inversión específicos para tal fin.</i></p> <p>ARTÍCULO 14. TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS. A partir de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley y por el término de los diez (10) años siguientes, las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Estratégico, Integrado o Masivo deberán implementar políticas públicas, programas y acciones tendientes a garantizar que por lo menos el treinta por ciento (30%) de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, operen con motores dedicados a gas combustible, cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas; cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando requiera reemplazarse al finalizar su vida útil.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Los pliegos de condiciones de los contratos que tengan por objeto la concesión para la operación de estos Sistemas de Transporte Estratégico, Integrado o Masivo, deberán contener la obligación para el oferente de cumplir con el porcentaje establecido en el presente artículo. Para aquel oferente que proponga un porcentaje superior a lo establecido en el presente artículo, se le otorgará mayor puntaje dentro de los criterios de calificación en el proceso licitatorio.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Los vehículos Dedicados a gas combustible, que se vinculen a los sistemas de transporte en virtud de la presente Ley, podrán acceder a los beneficios de portar todo tipo de Publicidad Exterior Visual - PEV, con el objeto de favorecer los modelos financieros para la adquisición de vehículos a gas combustible. Las autoridades territoriales y municipales expedirán el estatuto local de PEV para que los sistemas de transporte puedan instalarla en los respectivos vehículos.</p>	<p>PARÁGRAFO 3. La anterior disposición sólo aplicará para los segmentos de vehículos a gas combustible que para la fecha en que se compren o contraten, tengan una oferta comercial en Colombia.</p> <p>ARTÍCULO 15. INICIATIVA PÚBLICA DE USO DE VEHÍCULOS A GAS COMBUSTIBLE. Dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional, los municipios de categoría 1 y especial y los prestadores del servicio público de transporte, deberán cumplir con una cuota mínima del treinta por ciento (30%) de vehículos convertidos o dedicados a gas combustible en los vehículos que anualmente sean comprados o contratados para su uso, teniendo en cuenta las necesidades de cada entidad.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La anterior disposición sólo aplicará para los segmentos de vehículos a gas combustible que para la fecha en que se compren o contraten, tengan una oferta comercial en Colombia.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Para garantizar el cumplimiento de la meta dispuesta en el presente artículo, los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Transporte y Hacienda y Crédito Público, deberán estructurar un programa con sus respectivas estrategias para el logro de la iniciativa pública establecida.</p> <p>PARÁGRAFO 3. La Contraloría General de la República será la entidad encargada de hacer seguimiento y control al cumplimiento del presente artículo.</p> <p>ARTÍCULO 16. TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA. El Gobierno Nacional, a través de los ministerios de Minas y Energía, de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Transporte y de Hacienda y Crédito Público, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, deberán adoptar vía decreto, programas para promover la masificación del uso de vehículos dedicados a gas combustible en automotores de transport e terrestre de carga, tendientes a garantizar que, por lo menos, el treinta por ciento (30%) de los vehículos utilizados, operen con motores dedicados a gas combustible, cuando se pretenda aumentar</p>

la capacidad transportadora, cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando requiera reemplazarse al finalizar su vida útil.

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

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

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

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

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

PARÁGRAFO 1. Las compañías aseguradoras del sector financiero y cooperativo establecerán un descuento del diez por ciento (10%) en las

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

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

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

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

ARTÍCULO 22. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS. Las actividades reglamentadas por esta Ley están sujetas a todas las Leyes, decretos y

actos administrativos relativos a la protección de los recursos naturales, del medio ambiente, de las minorías étnicas y culturales, de salubridad y de seguridad industrial, así como los convenios de la OIT 174 y 181 y de todos aquellos que los modifiquen o sustituyan.

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

5. PLIEGO DE MODIFICACIONES

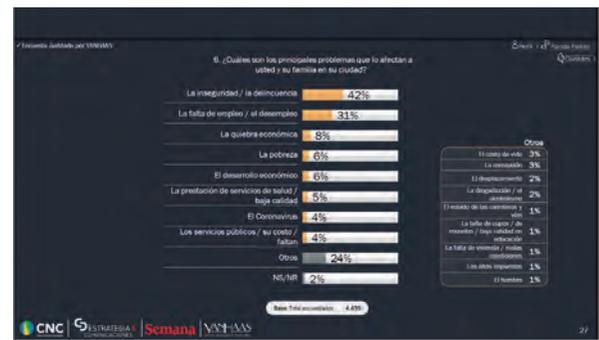
5.1 SE PROPONE LA SIGUIENTE REDACCIÓN AL ARTÍCULO TERCERO:

ARTÍCULO 3. ABASTECIMIENTO Y OFERTA NACIONAL DE GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno Nacional dictará normas que garanticen el abastecimiento y la confiabilidad en el suministro de gas combustible en el mercado. Para efectos de incrementar la oferta, establecerá mecanismos que viabilicen ~~las importaciones~~ y promuevan la producción nacional, siguiendo criterios de eficiencia energética y responsabilidad ambiental. Para ello tendrá en cuenta la implementación de nuevas tecnologías e infraestructura disponibles que garanticen la protección del medio ambiente.

No obstante, para garantizar el abastecimiento de la demanda potencial, los costos de la infraestructura de regasificación e importación serían asumidos por la demanda que se beneficie de la misma, para lo cual, la CREG deberá garantizar la eficiencia económica en las tarifas de gas combustible, de conformidad con el artículo 87 de la ley 142 de 1994.

Esta modificación surge de la realidad económica por la que atraviesa el país. La recesión causada por la pandemia, la disminución de ingresos de la población y la desaceleración de la economía requieren una actuación unificada de los órganos del Estado en impulsar y reactivar el tejido productivo colombiano.

De acuerdo con la reciente encuesta de "Percepción ciudadana sobre el país y sus dirigentes Intención" realizada por el Centro Nacional de consultoría, auditada por YANHAAS y encomendada por Estrategia & Comunicaciones y publicada en la Revista Semana el pasado 24 de marzo. Refleja cómo la población está amenazada por la inseguridad y el desempleo, y este último exacerba aún más el fenómeno de inseguridad.



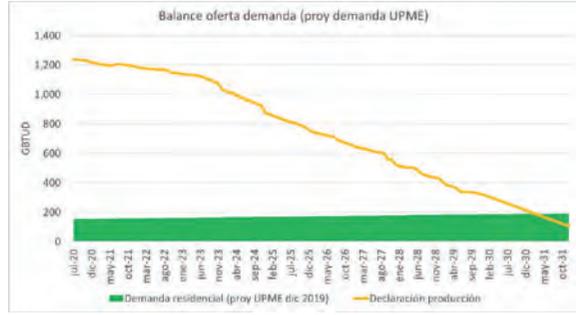
Y el primer factor que señalan los encuestados como factor de inseguridad es el desempleo.



La política pública debe responder al llamado de la ciudadanía en brindar nuevas fuentes de empleo, y eso se logra incentivando el sector productivo nacional, antes que propiciar las importaciones.

Es por ello, que en el artículo tercero del presente proyecto de ley se elimina la palabra importaciones del primer inciso y se incluye un segundo inciso, para determinar que la infraestructura requerida para la importación de gas debe ser asumida por los beneficiados por dicha importación o regasificación.

Por último, también es importante resaltar que los usuarios residenciales no deberían, bajo ningún motivo, pagar la planta de regasificación de buenaventura, dado que estos nunca la van a necesitar por efecto de que conforme al decreto 2345 de 2015, estos usuarios tienen prioridad de abastecimiento de gas natural local, con lo cual sin que se realice ninguna incorporación adicional esta demanda tendría gas hasta el año 2030 como se visualiza a continuación:



Fuente: UPME

5.2 SE PROPONE LAS SIGUIENTES MODIFICACIONES AL ARTÍCULO CUARTO:

ARTÍCULO 4. DESARROLLO DEL GAS. El Gobierno Nacional, adoptará una política pública que establezca las condiciones para promover la masificación del uso del gas combustible. Para lo cual, dentro de los 2 (dos) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, el Ministerio de Minas y Energía deberá incluir en el Plan de Abastecimiento de Gas Natural los proyectos necesarios para la conexión al SNT de gas natural proveniente de los hallazgos offshore.

Sin perjuicio de las competencias propias de los órganos de control, la Comisión de Regulación de Energía y Gas - CREG, dentro de los 2 (dos) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, dará cumplimiento al artículo 126 de la ley 142 de 1994, actualizando la metodología tarifaria del transporte de gas natural.

Actualmente el mercado de gas natural en Colombia no es en realidad un mercado, sino son dos, uno en la Región Caribe y el otro del interior del país. La razón de lo anterior es que, en el esquema de transporte establecido, para que un usuario acceda al suministro de gas natural, este tiene que firmar contratos físicos de transporte cuyo costo es la suma de los tramos utilizados desde el campo de producción hasta el lugar de consumo; es decir, entre mayor distancia exista entre el campo de producción y el usuario, mayor será el costo de transporte.

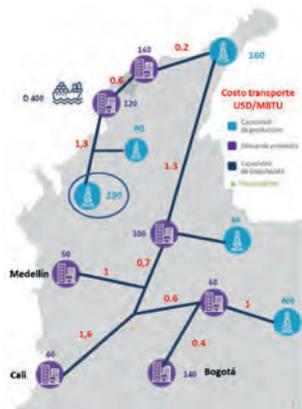


Imagen tomada de NATURGAS – se ajustó la información de los campos y los costos de transporte

En la anterior gráfica se presenta un diagrama simplificado de los principales campos de producción, los costos de los tramos y los sitios de mayor demanda de gas natural.

Nótese que, salvo los campos ubicados en la Guajira, los campos ubicados en la Región Caribe solamente pueden vender su gas a usuarios ubicados en esa región. Una situación similar pasa con el interior del país, por lo que efectivamente en el país existen dos mercados de gas natural separados.

Esta separación de mercados y tarifas por distancia tiene un efecto bastante dañino para el sector del gas natural en el país, dado que no permite que los nuevos descubrimientos, los cuales se están presentando en su gran mayoría en la Región Caribe, atiendan el déficit de gas natural al interior, el cual se estima se va a presentar a partir del año 2023 con la declinación de los campos Cusiana y Cupiagua (Casanare). Adicionalmente, tampoco permite una competencia a nivel nacional en la actividad de producción de gas natural, como es el caso de la generación en el mercado eléctrico.

Sin embargo, en el Plan de Abastecimiento de Gas natural, en la voz experta de la Contraloría General de la República, La CGR observa que los proyectos necesarios para la conexión al SNT de gas natural que debe ejecutar el gobierno ante los posibles hallazgos offshore no fueron incorporados en el plan transitorio de abastecimiento de gas natural, los cuales requerirán de consensos, planeación y ejecución, actividades que demandan tiempo.

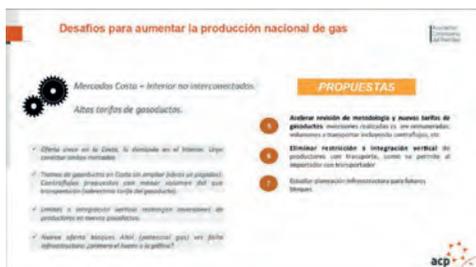


Presentación UPME, Cartagena 22 de marzo 2018, IMPLEMENTACIÓN DEL PLAN DE ABASTECIMIENTO DE GAS NATURAL

Cabe recordar que los proyectos insertos en el Plan transitorio fueron incorporados tal cual al Plan de Abastecimiento 2019-2028, aprobados por el Ministerio de Minas y Energía mediante la Resolución 40304 del 15 de octubre de 2020.

Dada esta situación, en el presente proyecto de ley se pretende que el Ministerio, incorpore los proyectos necesarios para la conexión al SNT de gas natural proveniente de los hallazgos offshore.

Esta recomendación proveniente de la Asociación Colombiana de Petróleo, que principalmente propende por: "Deben completarse con medidas de impulso al consumo de gas natural, priorizando el gas nacional e identificando acciones por parte del resto de la cadena para fortalecer el mercado." La industria de petróleo propone 14 acciones para enfrentar los desafíos de incorporar nueva producción de gas colombiano, resumidas en 5 estrategias. La segunda de ellas: *II. Facilitar, agilizar y viabilizar económicamente la conexión de nueva oferta al SNT y la integración de los mercados de la Costa y del interior.*



Presentación ACP Bogotá, 14 de junio de 2019, Panorama nueva oferta de gas natural y bases para una política pública de impulso al gas natural colombiano Mesa técnica de gas natural – Viceministerio de Energía junio 2019

En igual sentido la XXXVII CONFERENCIA ENERGÉTICA COLOMBIANA- ENERCOL - GAS NATURAL, la Asociación Colombiana de Ingenieros - ACIEM, gremio profesional de la Ingeniería en Colombia, con 63 años de existencia (1957-2020) y como Cuerpo Técnico Consultivo del Gobierno Nacional (Ley 51 de 1986). Estimo en agosto de 2020 que, sobre la importación, el mercado debe tener claro que, aunque actualmente los precios de importación están bajos, estos podrían volver a subir generando un mayor costo a la demanda interna, sin embargo, dado los niveles de precio final actual al consumidor, este riesgo ya se está materializando aun con gas doméstico.²⁰

Y efectivamente, eso es lo que está sucediendo, después de la caída de la demanda internacional, en la actualidad los precios internacionales del gas natural reportan un significativo incremento.

Expresamente propone como recomendaciones "e) Buscar un único mercado nacional de gas natural, con acceso al mercado internacional. Esto se logra independizando las señales de precio del gas, del uso por distancia del transporte que habilita la interferencia y arbitraje. Y f) Facilitar el acceso de los pequeños campos de producción al sistema de transporte y al mercado de gas natural, garantizando los sistemas de conexión de los campos al mercado".

Otro de los grandes escollos del gas es su pérdida de dinamismo, en general, y solo con la excepción del sector residencial, el mercado de gas natural en Colombia llegó a un proceso de pérdida de dinámica desde hace aproximadamente 12 años, y viene decreciendo en años recientes.

Para ACIEM "La infraestructura de transporte y distribución a los principales centros de consumo se construyó con éxito y el gas logró una penetración muy importante los primeros años, hasta el año 2007, aproximadamente" y concluye diciendo "No obstante, como se indica en las gráficas a continuación, en los siguientes 12 años (2008-2019), las cifras sobre la evolución de la demanda no han estado acordes con las expectativas planteadas en el diseño del Plan de Gas, y se han decantado en una meseta con muy bajo crecimiento."

²⁰ ACIEM, Visión integral del gas Natural en Colombia, <https://aciem.org/estudio-aciem-vision-integral-del-gas-natural-en-colombia/>

Parte del estancamiento recae en la falta de actualización de las metodologías tarifarias, específicamente del transporte de gas, Conforme a la ley 142 de 1994, las metodologías tarifarias deben ser actualizadas cada 5 años por la CREG. Para el caso de transporte de gas natural, la metodología vigente es la establecida en la resolución CREG 126 de 2010, es decir, lleva 10 años sin actualizarse, a pesar de que debió ser actualizada hace 5.

El impacto de este rezago no es menor, dado que, según los mismos cálculos de la CREG (ver numeral 8 del documento CREG 050 de 2016), solamente actualizando el valor del WACC se reduciría significativamente la tarifa de transporte de gas. Frente a este aspecto puntual, ACIEM, determina lo siguiente:

Un tema de mucha importancia es la determinación del WACC. Al respecto, se cuenta con una metodología general para la definición del WACC la cual debe evaluar los riesgos específicos del negocio, en oferta o abastecimiento y transporte de gas natural.

Es conveniente determinar si el valor del WACC para el transporte de gas natural, ha estado por encima del reconocimiento de los riesgos. De todas maneras, hay que hacer énfasis en que los periodos tarifarios deben cumplirse y en ese momento hacer las revisiones que sean necesarias en la metodología general de determinación del WACC.

Es decir, los consumidores de gas natural llevan más de 5 años pagando tarifas con un sobrecosto. Esto claramente afecta el crecimiento de la demanda de este energético en el país.

También es importante observar que, por efecto de los cargos de distancia, el Valle del Cauca y Antioquia tienen costos de transporte bastante más altos que otras regiones del país, lo cual es paradójico dado que son las regiones con mayores consumos energéticos (incluyendo Carbón, Bagazo y energía eléctrica), y en donde, en teoría, de poder acceder a un gas a un precio más bajo la demanda podría aumentar significativamente.

La CREG publicó el año pasado la resolución 160 de 2020, la cual es una propuesta para comentarios de la tan esperada nueva metodología tarifaria para remunerar los gasoductos

existentes, por lo que es fundamental que la metodología definitiva se expida rápidamente para beneficiar a todos los usuarios del país al bajar el WACC actual.

Es por ello, que el proyecto de ley se está reclamando el cumplimiento de lo establecido en la ley 142 de 1994, y que de manera inmediata la CREG actualice la metodología tarifaria del transporte de gas natural.

5.3 POR SU PARTE, SE SUGIEREN LAS SIGUIENTES MODIFICACIONES AL ARTÍCULO SEXTO:

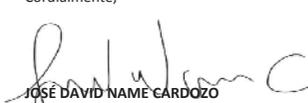
ARTÍCULO 6. SUBSIDIOS AL CONSUMO DE GLP DISTRIBUIDO POR CILINDROS. Los usuarios de menores ingresos liquidados por el Gobierno Nacional según la normatividad vigente e incorporando la información socioeconómica de estos tendrán subsidios al consumo del servicio público domiciliario de GLP distribuido por cilindros, según los lineamientos establecidos por la Ley 142 de 1994, la Ley 1955 de 2019 o la que la modifique o sustituya y los procedimientos determinados por los Ministerios de Minas y Energía y Hacienda y Crédito Público. El monto máximo a subsidiar ~~para el estrato 1~~ será el 50% ~~y para el estrato 2 el 40%~~ del consumo de subsistencia definido por la Unidad de Planeación Minero-Energética - UPME.

PARÁGRAFO 1. La Unidad de Planeación Minero-Energética - UPME, dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, elaborará un estudio o plan sobre la ampliación de la cobertura del subsidio al GLP distribuido en cilindros a otros departamentos del país, teniendo en cuenta el Plan Indicativo de Expansión y Cobertura de Gas Combustible.

PARÁGRAFO 2. El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Minas y Energía, realizarán alianzas con el sector privado que comercializa GLP en cilindros en territorios apartados y de difícil acceso y que no tienen Empresas de Servicio Público Domiciliario, con el fin de poder ampliar la cobertura de subsidios mencionados en el presente artículo.

<p>PARÁGRAFO 3. Tanto la designación de los recursos destinados para los subsidios referidos en el presente artículo, como las condiciones o requisitos para que la población pueda acceder a los mismos, se regirán por el principio de progresividad.</p> <p>En el proyecto de ley 365 de 2020 Senado "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICAN Y SE ADICIONAN ALGUNOS ARTÍCULOS DE LAS LEYES 56 DE 1981, 142 DE 1994, 143 DE 1994 Y 1715 DE 2014 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES PARA LA TRANSICIÓN ENERGÉTICA, LA REACTIVACIÓN ECONÓMICA DEL PAÍS Y PARA EL FORTALECIMIENTO DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE ENERGÍA ELÉCTRICA Y GAS COMBUSTIBLE", el cual cuenta hoy con mensaje de urgencia por parte del Señor Presidente de la República, estamos modificando algunos aspectos sobre los subsidios en materia de los servicios públicos domiciliarios de energía y gas, por lo cual, para hacer congruentes los dos proyectos, se incorpora la expresión "Los usuarios de menores ingresos liquidados por el Gobierno Nacional según la normatividad vigente e incorporando la información socioeconómica de estos".</p> <p>Lo anterior encuentra sustento en una mejor focalización de los recursos públicos destinados a subsidios, de la exposición de motivos del precitado proyecto de ley se extrae:</p> <p>Focalización de los recursos</p> <p>Colombia tiene un sistema de subsidios para la demanda de energía que se materializa en menores tarifas. Este sistema funciona por medio del Fondo De Solidaridad Para Subsidios y Redistribución de Ingreso (FSSRI) concebido por la Ley 142 de 1994, él es destinado para cubrir las menores tarifas de los usuarios subsidiados.</p> <p>En la actualidad, es evidente que el FSSRI no cumple con el principio básico de focalización, según el cual los recursos de los subsidios deben dirigirse a la población de menores ingresos. Con casi el 90% de los hogares subsidiados por electricidad y el 60% en gas en un contexto donde la pobreza monetaria no llega al 30% y la pobreza multidimensional no llega al 20%, se hace evidente que el sistema carece de una verdadera focalización, y asigna considerables recursos financieros públicos para subsidiar a los hogares que no se encuentran en condiciones de vulnerabilidad, algunos de los cuales se encuentran incluso en el extremo superior de la distribución de ingresos.</p>	<p>Adicionalmente, el sistema de subsidios del sector energético del país presenta diferentes falencias que deben ser subsanadas en procura de asegurar que los recursos que hoy se subsidian se dirijan hacia la población que realmente la necesita, supliendo con ello verdaderas necesidades sociales que requieren de pronta atención. Dentro de las falencias que aquí se mencionan, se han evidenciado las siguientes: (i) existe un alto grado de filtración de los subsidios a hogares de altos ingresos; (ii) los niveles de consumo de subsistencia vigentes han quedado desfasados con respecto a los requisitos técnicos de consumo mínimo, así como con respecto al consumo real de los estratos 1, 2 y 3; y (iii) los recaudos de contribuciones del FSSRI son ampliamente insuficientes para cubrir los subsidios aplicados a los estratos 1, 2 y 3 lo que, aunado con la falta de focalización, implica que amplios recursos de la Nación se dedican a subsidiar hogares que no lo requieren.</p> <p>El problema de focalización evidenciado impide que el FSSRI funcione como el fondo de subsidios cruzados que se esperaba fuera. Cerca del 90% de los hogares (y 80% del total de suscriptores) está subsidiado en energía eléctrica. En gas domiciliario, el subsidio también alcanza a una población mucho más amplia que la población vulnerable, pues llega al 60% de los usuarios residenciales. La cifra, sin embargo, es mucho menor que en electricidad por la exclusión del estrato 3 en el caso de gas.</p> <p>5.4 MODIFICACIONES PROPUESTAS AL ARTÍCULO SÉPTIMO.</p> <p>ARTÍCULO 7. PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE LEÑA, CARBÓN Y RESIDUOS POR GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno Nacional establecerá el Programa de Sustitución de Leña, Carbón y Residuos por Gas Combustible para la cocción de alimentos y demás quehaceres domiciliarios que lo requieran en hogares, acorde con los lineamientos incluidos en la Ley 1955 de 2019, con el fin de asegurar el acceso al servicio de gas combustible a aquellas familias que continúan cocinando con leña, carbón y residuos.</p> <p><u>De conformidad con lo previsto en las bases de la Ley 1955 de 2019, dicho programa podrá ser financiado a través de recursos otorgados en el Presupuesto General de la Nación al Fondo de Energías No Convencionales y Gestión Eficiente de la Energía</u></p>
<p><u>FENOGÉ, así como con los demás recursos señalados en el artículo 10 de la Ley 1715 de 2014.</u></p> <p><u>Así mismo</u> El Ministerio de Minas y Energía <u>podrá utilizar los recursos del Fondo Único de Soluciones Energéticas – FONENERGÍA</u> y los recursos otorgados en el Presupuesto General de la Nación a infraestructura de GLP por red, para ejecutar los proyectos en cilindros y redes de GLP que hagan parte del presente programa.</p> <p>En todo caso, el esquema de implementación requerirá de la coordinación interinstitucional, a fin de que cada actor en el programa ejecute su tarea desde su competencia según los objetivos establecidos del programa.</p> <p>PARÁGRAFO. El Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible <u>y el Ministerio de Salud y Protección Social</u>, y las entidades territoriales de los departamentos que se vean beneficiados trabajarán mancomunadamente en el seguimiento y control del presente programa, para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de la población, la equidad energética y la disminución de los impactos negativos en la salud y el ambiente.</p> <p>Nuevamente, en el proyecto de ley 365 de 2020 Senado denominado de TRANSICIÓN ENERGÉTICA, como medidas para fortalecer los servicios públicos de energía y gas, se hace un reacomodamiento de los diferentes fondos especiales con los cuales hoy cuenta el Ministerio de Minas y Energía.</p> <p>En primer lugar, el FENOGÉ se le otorga mayor dinamismo, y es integralmente modificado en ese proyecto de ley y, en segundo lugar, se crea FONENERGÍA.</p> <p>Artículo 31. Fondo Único de Soluciones Energéticas -FONENERGÍA. Créese el Fondo Único de Soluciones Energéticas -FONENERGÍA, como un patrimonio autónomo adscrito al Ministerio de Minas y Energía, administrado por la entidad o entidades que este defina.</p> <p>El objeto del Fondo Único de Soluciones Energéticas -FONENERGÍA será la coordinación, articulación y focalización de las diferentes fuentes de recursos para</p>	<p>realizar planes, proyectos y programas de mejora de calidad, expansión de la cobertura energética y normalización de redes a través de soluciones de energía eléctrica y gas combustible con criterios de sostenibilidad ambiental y progreso social, bajo esquemas de servicio público domiciliario o diferentes a este. Este objeto incluye, pero no se limita, a la atención de emergencias en las Zonas no Interconectadas (ZNI), a inversión en acometidas y redes internas, así como en mecanismos de sustitución a Fuentes no Convencionales de Energía (FNCE) y combustibles más limpios.</p> <p>Este fondo va a sustituir los siguientes fondos y programas: Programa de Normalización de Redes Eléctricas (PRONE), creado por la Ley 1117 de 2006, Fondo de Apoyo para la Energización de las Zonas Rurales Interconectadas (FAER), creado por la Ley 788 de 2002, Fondo de Apoyo para la Energización de las Zonas no Interconectadas (FAZNI), creado por la Ley 633 del 2000, y el Fondo Especial Cuota de Fomento de Gas Natural (FCFFGN), creado por la Ley 401 de 1997.</p> <p>De esta forma, el PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE LEÑA, CARBÓN Y RESIDUOS POR GAS COMBUSTIBLE encuentra plena concordancia con este nuevo fondo, pues de acuerdo con la reglamentación que efectúe el Gobierno nacional, el mismo asignará sus recursos a: (i) la utilización de fuentes no convencionales de energía renovable; (ii) el beneficio a comunidades que no tienen acceso a los recursos de energía eléctrica y gas combustible; (iii) las condiciones socioeconómicas de los beneficiarios; (iv) los esquemas de sostenibilidad que deban adoptarse; (v) la reducción de dióxido de carbono equivalente (CO2eq); (vi) el número de personas beneficiadas; (vii) la gestión eficiente de la energía; (viii) los planes y programas sectoriales del Ministerio de Minas y Energía y (ix) los demás que el Gobierno Nacional considere.</p> <p>5.5 MODIFICACIONES PROPUESTAS PARA EL ARTÍCULO OCTAVO.</p>

<p>ARTÍCULO 8. GENERACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA CON GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno Nacional priorizará los proyectos de sustitución de diésel por gas combustible <u>para la generación de energía eléctrica</u>. El Instituto de Planificación y Promoción de Soluciones Energéticas para las Zonas No Interconectadas (IPSE) o quien haga sus veces, iniciará un plan de implementación de proyectos de sustitución de diésel por gas combustible con criterios de eficiencia económica, dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley y acorde con los lineamientos incluidos en el artículo 287, parágrafo 1° de la Ley 1955 de 2019.</p> <p>PARÁGRAFO. Para efectos de impulsar los Proyectos de Sustitución de Diésel por gas combustible para la generación de energía eléctrica, el Ministerio de Minas y Energía dictará las disposiciones necesarias en lo referente a la destinación desde los Fondos especiales y cupos de electro combustibles.</p> <p>Es un cambio semántico, para hacer concordante el título del artículo con el contenido del mismo.</p> <p>5.6 MODIFICACIONES PROPUESTAS PARA EL ARTÍCULO DECIMO.</p> <p>ARTÍCULO 10. ESTÍMULO A LA CONVERSIÓN DE VEHÍCULOS A GAS COMBUSTIBLE. Los kits de conversión, equipos, surtidores, tanques, dispensadores, compresores, bombas, maquinaria, repuestos y autopartes para gas natural, AutoGLP y NautiGLP nacionales e importados, así como la adquisición de servicios dentro o fuera del territorio nacional que se destinen a inversiones y pre-inversiones para el uso de estos combustibles estarán exentos de IVA, <u>de conformidad con el listado que establezca el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.</u></p> <p>Frente a los requisitos constitucionales exigidos en materia tributaria, el artículo 150. Determina: Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:</p> <p>12. Establecer contribuciones fiscales y, excepcionalmente, contribuciones parafiscales en los casos y bajo las condiciones que establezca la ley.</p>	<p>Al respecto, la Corte Constitucional ha entendido que la función constitucional contenida en el numeral 12 es el poder tributario, que faculta ampliamente al Congreso para crear, modificar, eliminar, así como para regular todo lo referente a su vigencia, formas de cobro y recaudo de los tributos.</p> <p>En efecto, el Congreso es el único órgano colegiado que tiene autoridad suficiente para establecer impuestos, tasas y contribuciones, señalando directamente cada uno de sus elementos: hecho generador, sujetos activos y pasivos, base y tarifa. Ello en virtud de dos principios, "nullum tributum sine lege" y "no taxation without representation".</p> <p>La Corte Constitucional en la Sentencia C-422/16, Magistrado Ponente, Jorge Iván Palacio Palacio, hace una amplia exposición en cuanto a la potestad tributaria, se extrae el siguiente aparte:</p> <p>En consecuencia, la Carta Política confiere una amplia potestad de configuración legislativa de los tributos¹¹⁵⁰, que involucra también "el respeto al supuesto político de la representación, por virtud del cual, la creación de impuestos va de la mano del consentimiento -directo o indirecto- de la colectividad, que reconoce por esta vía una manera eficaz y necesaria para transferir los recursos que necesita el Estado en cumplimiento de su función"¹¹⁵¹. Así, el Congreso de la República "goza de un margen de maniobra para crearlos, modificarlos, eliminarlos, así como para regular todo lo referente a su vigencia, sujetos activos y pasivos, hechos, bases gravables, tarifas, formas de cobro y recaudo"¹¹⁵². También puede "conceder beneficios tributarios, deducciones y derogarlos"¹¹⁵³, sin que con ello desconozca los mandatos constitucionales.</p> <p>5.2. Si bien la potestad tributaria del legislador es amplia como reflejo del principio democrático, no por ello es ilimitada o absoluta. En un Estado constitucional "los poderes constituidos, así dispongan de un amplio margen de configuración de políticas y de articulación jurídica de las mismas, se han de ejercer respetando los límites trazados por el ordenamiento constitucional"¹¹⁵⁴. En tal medida, el legislador tiene la facultad para crear, modificar, aumentar, disminuir y suprimir tributos, determinando a quiénes se cobrará, así como las reglas y excepciones, siempre que se ejerza dentro de los parámetros del ordenamiento superior¹¹⁵⁵.</p>
<p>Así como el legislador tiene la facultad para establecer tributos dentro de los límites impuestos por la Constitución, también está autorizado para instituir exclusiones, exenciones, deducciones, descuentos y beneficios tributarios por razones de política económica, social, ambiental, fiscal o para realizar la igualdad real y efectiva, claro bajo las restricciones impuestas por el Constituyente de 1991¹¹⁵⁶. La misma Constitución señala como límite a la potestad impositiva del Estado el principio de legalidad (art. 338); la efectividad de los derechos fundamentales (art. 29); los principios de equidad, eficiencia y progresividad que rigen el sistema tributario, además de prohibir su retroactividad (art. 363); la garantía de los principios de justicia y equidad en la distribución de las cargas públicas (art. 95.9); entre otros.</p> <p>La validez de las exenciones, exclusiones, entre otras, por lo general depende de que se encuentren justificadas y representen instrumentos de estímulo fiscal dirigidos a la consecución de fines constitucionalmente legítimos¹¹⁵⁷. El principio de igualdad limita la actividad del legislador en la regulación de los incentivos fiscales, para avalar la existencia de un beneficio fiscal y exigir su aplicación uniforme a quienes se encuentran en la misma circunstancia de hecho.</p> <p>Así pues, la facultad de otorgar beneficios tributarios recae en el Congreso de la República y, solo de manera excepcional, a través de estados de excepción o de facultades extraordinarias en el Gobierno Nacional. Por ello no es de recibo, postergar a una reglamentación del Ministerio de Comercio Industria y turismo la determinación del listado de productos que puedan tener una exención tributaria.</p> <p>Se observa además, que en virtud del artículo 7 de la ley 819 de 2003 será el Ministerio de Hacienda y Crédito Público quien deberá, en cualquier tiempo, realizar el estudio del impacto fiscal del artículo en estudio, "El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contra del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso".</p>	<p>5.7 MODIFICACIONES PROPUESTAS PARA ELIMINAR NUEVAS COMPETENCIAS AL MINISTERIO DE SALUD.</p> <p>En el articulado aprobado por la H. Cámara de Representantes, en tres artículos, a saber 7, 21 y 22, se incorpora la función de difusión de las ventajas confiabilidad y cobertura del sector de gas combustible, no obstante, al revisar la órbita funcional de Ministerio de Salud y Protección Social resulta ajeno a su misión y visión este tipo de actividades. Por lo cual, se realiza la correspondiente eliminación.</p> <p>5.8 MODIFICACIONES PROPUESTAS PARA LOS ARTICULOS 11 Y 12.</p> <p>ARTÍCULO 11. RESTRICCIÓN A LA CIRCULACIÓN VEHICULAR. Los vehículos dedicados a gas combustible estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de las modalidades que la autoridad de tránsito local disponga (pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental, entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad.</p> <p>ARTÍCULO 12. IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS. Los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y El Ministerio Transporte, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, reglamentarán un mecanismo de identificación vehicular, que permita a las autoridades nacionales, territoriales y municipales reconocer a los vehículos que operen con gas combustible, para garantizar su acceso a los incentivos definidos en la presente Ley y en otras normas de carácter nacional y local.</p> <p>Frente al primer artículo, es una corrección semántica, pues lo pretendido por el mismo es permitir la libre movilidad de los vehículos dedicados a gas, por lo cual se elimina del título del artículo la palabra "RESTRICCIÓN".</p> <p>Estos dos artículos, están referidos a competencias propias del Ministerio de Transporte, en cuanto a la movilidad vehicular, no obstante, se incorpora la participación del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible para realizar la reglamentación de la identificación vehicular, al revisar este tipo de funciones resulta ajeno a su misión y visión. Por lo cual, se realiza la correspondiente eliminación.</p>

<p>Y en cuanto al artículo 12, se hace una modificación pensando en el avance tecnológico disponible, al restringir la identificación a una marca visual, se desconoce que hay diferentes mecanismos tecnológicos que permiten el reconocimiento de una determinada característica del vehículo automotor, vg, hay chips, mecanismos satelitales, hologramas y anagramas en los permisos o certificados de emisión de gases etc. Por lo anterior, se elimina la palabra VISUAL y se cambia el verbo rector por "RECONOCER".</p> <p style="text-align: center;">6. CONFLICTO DE INTERESES (Artículo 291 Ley 5 de 1992)</p> <p>El artículo 183 de la Constitución Política consagra a los conflictos de interés como causal de pérdida de investidura. Igualmente, el artículo 286 de la Ley 5 de 1992 establece el régimen de conflicto de interés de los congresistas. De conformidad con la jurisprudencia del Consejo de Estado y la Corte Constitucional, para que se configure el conflicto de intereses como causal de pérdida de investidura deben presentarse las siguientes condiciones o supuestos:</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) Que exista un interés directo, particular y actual: moral o económico. (ii) Que el congresista no manifieste su impedimento a pesar de que exista un interés directo en la decisión que se ha de tomar. (iii) Que el congresista no haya sido separado del asunto mediante recusación. (iv) Que el congresista haya participado en los debates y/o haya votado. (v) Que la participación del congresista se haya producido en relación con el trámite de leyes o de cualquier otro asunto sometido a su conocimiento. <p>En cuanto al concepto del interés del congresista que puede entrar en conflicto con el interés público, la Sala ha explicado que el mismo debe ser entendido como "una razón subjetiva que torna parcial al funcionario y que lo inhabilita para aproximarse al proceso de toma de decisiones con la ecuanimidad, la ponderación y el desinterés que la norma moral y la norma legal exigen" y como "el provecho, conveniencia o utilidad que, atendidas sus circunstancias, derivarían el congresista o los suyos de la decisión que pudiera tomarse en el asunto" (Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Radicado 66001-23-33-002-2016-00291- 01(P1), sentencia del 30 de junio de 2017).</p>	<p>De acuerdo con la Sentencia SU-379 de 2017, no basta con la acreditación del factor objetivo del conflicto de intereses, esto es, que haya una relación de consanguinidad entre el congresista y el pariente que pueda percibir un eventual beneficio. Deben ser dotadas de contenido de acuerdo con las circunstancias específicas del caso concreto.</p> <p>La Sala Plena del Consejo de Estado en sentencia del 17 de octubre de 2000 afirmó lo siguiente frente a la pérdida de investidura de los Congresistas por violar el régimen de conflicto de intereses:</p> <p><i>El interés consiste en el provecho, conveniencia o utilidad que, atendidas sus circunstancias, derivarían el congresista o los suyos de la decisión que pudiera tomarse en el asunto. Así, no se encuentra en situación de conflicto de intereses el congresista que apoye o patrocine el proyecto que, de alguna manera, redundaría en su perjuicio o haría más gravosa su situación o la de los suyos, o se oponga al proyecto que de algún modo les fuera provechoso. En ese sentido restringido ha de entenderse el artículo 286 de la ley 5.ª de 1.991, pues nadie tendría interés en su propio perjuicio, y de lo que trata es de preservar la rectitud de la conducta de los congresistas, que deben actuar siempre consultando la justicia y el bien común, como manda el artículo 133 de la Constitución. Por eso, se repite, la situación de conflicto resulta de la conducta del congresista en cada caso, atendidas la materia de que se trate y las circunstancias del congresista y los suyos. [...]»2.</i></p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, con relación al presente proyecto de ley, no es posible delimitar de forma exhaustiva los posibles casos de conflictos de interés que se pueden presentar con relación a la creación de medidas tendientes a la implementación de energías no convencionales de energía, eficiencia energética, promoción de la movilidad eléctrica, simplificación de trámites en materia de infraestructura eléctrica.</p> <p>Por lo cual, nos limitamos a presentar algunos posibles conflictos de interés que pueden llegar a presentarse con relación al sector de energía y gas o actividades relacionadas con la producción, comercialización o importación de maquinaria y equipo para la utilización de fuentes de energía FNCER en la prestación de servicios públicos domiciliarios, en la prestación del servicio de alumbrado público y en temas de eficiencia energética sin perjuicio de que se deban acreditar los mencionados requisitos de la jurisprudencia, para cada caso concreto.</p>
<p>En el presente Proyecto de Ley se pueden llegar a presentar Conflictos de Interés cuando los congresistas, su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, tenga relaciones, comerciales, accionarias o económicas, en general, con sociedades en cuyo objeto social se incluya el desarrollo generación, transmisión y comercialización de energía y gas, así como empresas de transporte público y alumbrado público.</p> <p style="text-align: center;">7. PROPOSICIÓN</p> <p>De acuerdo con las consideraciones anteriores, se propone a la Honorable Comisión Quinta Constitucional Permanente del Senado dar Primer debate al Proyecto de Ley No. 391 de 2021 Senado, 044 de 2019 Cámara, acumulado con el Proyecto de Ley No. 213 de 2019 cámara "Por medio de la cual se promueve el abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del gas combustible en el país".</p> <p>Cordialmente,</p> <p style="text-align: center;"> JOSÉ DAVID NAME CARDOZO H. Senador de la República</p>	<p>8. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 391 DE 2021 SENADO, 044 DE 2019 CÁMARA ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY No. 213 DE 2019 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL ABASTECIMIENTO, CONTINUIDAD, CONFIABILIDAD Y COBERTURA DEL GAS COMBUSTIBLE EN EL PAÍS".</p> <p style="text-align: center;">EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>ARTÍCULO 1. OBJETO. Incentivar el abastecimiento de gas combustible en el país y ampliar su utilización, con el fin de generar impactos positivos en el medio ambiente, en la calidad de vida y la salud de la población, además el acceso al servicio público, según lo establecido en la Ley 1955 de 2019.</p> <p>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES. Para efectos de la presente Ley, entiéndase por:</p> <p>Gas combustible: Aquellos compuestos orgánicos formados principalmente por carbono e hidrógeno que conforman al Gas Natural - GN y al Gas Licuado del Petróleo - GLP.</p> <p>Gas Natural - GN: Es una mezcla de gases cuyo principal componente es el metano, seguido de otros gases como el etano, el dióxido de carbono y el vapor de agua, en pequeñas cantidades.</p> <p>Gas Natural Licuado - GNL: Es una mezcla de hidrocarburos, principalmente metano, cuya temperatura se reduce a través de un proceso de criogenia y se almacena térmicamente.</p> <p>Gas Licuado de Petróleo - GLP: Es una mezcla de hidrocarburos livianos constituidos principalmente por propano y butano, extraídos del procesamiento del gas natural y</p>

<p>refinamiento del petróleo, gaseosos en condiciones atmosféricas, que se licúan fácilmente por enfriamiento o compresión.</p> <p>Gas Natural Comprimido Vehicular - GNCV: Es una mezcla de hidrocarburos, principalmente metano, conocido como Gas Natural, cuya presión se aumenta a través de un proceso de compresión y se almacena en recipientes cilíndricos de alta resistencia, para ser utilizado como combustible en vehículos automotores.</p> <p>AutoGLP: Gas Licuado de Petróleo - GLP utilizado específicamente como carburante o combustible en vehículos automotores de circulación terrestre, de conformidad con la definición que establezca el Ministerio de Minas y Energía.</p> <p>NautiGLP: Gas Licuado de Petróleo - GLP utilizado específicamente como carburante o combustible en embarcaciones marítimas o fluviales a motor, de conformidad con la definición que establezca el Ministerio de Minas y Energía.</p> <p>Publicidad Exterior visual - PEV: Medio masivo de comunicación destinado a informar o llamar la atención del público a través de elementos visuales como leyendas, inscripciones, dibujos, fotografías, signos o similares, visibles desde las vías de uso o dominio público, bien sean peatonales o vehiculares, terrestres, fluviales, marítimas o aéreas.</p> <p>Vehículos Convertidos: Aquellos vehículos de combustibles líquidos que son convertidos para funcionar a base de gas combustible.</p> <p>Vehículos Dedicados: Aquellos vehículos cuyo motor ha sido diseñado y fabricado para operar exclusivamente con gas combustible.</p> <p>ARTÍCULO 3. ABASTECIMIENTO Y OFERTA NACIONAL DE GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno Nacional dictará normas que garanticen el abastecimiento y la confiabilidad en el suministro de gas combustible en el mercado. Para efectos de incrementar la oferta, establecerá mecanismos que viabilicen y promuevan la producción nacional,</p>	<p>siguiendo criterios de eficiencia energética y responsabilidad ambiental. Para ello tendrá en cuenta la implementación de nuevas tecnologías e infraestructura disponibles que garanticen la protección del medio ambiente.</p> <p>No obstante, para garantizar el abastecimiento de la demanda potencial, los costos de la infraestructura de regasificación e importación serían asumidos por la demanda que se beneficie de la misma, para lo cual, la CREG deberá garantizar la eficiencia económica en las tarifas de gas combustible, de conformidad con el artículo 87 de la ley 142 de 1994.</p> <p>ARTÍCULO 4. DESARROLLO DEL GAS. El Gobierno Nacional, adoptará una política pública que establezca las condiciones para promover la masificación del uso del gas combustible. Para lo cual, dentro de los 2 (dos) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, el Ministerio de Minas y Energía deberá incluir en el Plan de Abastecimiento de Gas Natural los proyectos necesarios para la conexión al SNT de gas natural proveniente de los hallazgos offshore.</p> <p>Sin perjuicio de las competencias propias de los órganos de control, la Comisión de Regulación de Energía y Gas - CREG, dentro de los 2 (dos) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, dará cumplimiento al artículo 126 de la ley 142 de 1994, actualizando la metodología tarifaria del transporte de gas natural.</p> <p>ARTICULO 5. INNOVACIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE NUEVOS USOS DEL GAS COMBUSTIBLE. Para la promoción del emprendimiento, investigación y desarrollo de nuevas tecnologías e innovación en el uso del gas combustible, el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación y el Ministerio de Minas y Energía, podrán incentivar la promoción del uso de nuevas tecnologías, mediante la cofinanciación de ejecución de proyectos, con cargo a su presupuesto.</p>
<p>PARÁGRAFO. La regulación técnica para la implementación, estandarización, seguimiento, metodologías y protocolos de nuevas tecnologías para la intervención en el uso de gas combustible, se definirá por el Ministerio de Minas y Energía.</p> <p>ARTÍCULO 6. SUBSIDIOS AL CONSUMO DE GLP DISTRIBUIDO POR CILINDROS. Los usuarios de menores ingresos liquidados por el Gobierno Nacional según la normatividad vigente e incorporando la información socioeconómica de estos tendrán subsidios al consumo del servicio público domiciliario de GLP distribuido por cilindros, según los lineamientos establecidos por la Ley 142 de 1994, la Ley 1955 de 2019 o la que la modifique o sustituya y los procedimientos determinados por los Ministerios de Minas y Energía y Hacienda y Crédito Público. El monto máximo a subsidiar será el 50% del consumo de subsistencia definido por la Unidad de Planeación Minero-Energética - UPME.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La Unidad de Planeación Minero-Energética - UPME, dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, elaborará un estudio o plan sobre la ampliación de la cobertura del subsidio al GLP distribuido en cilindros a otros departamentos del país, teniendo en cuenta el Plan Indicativo de Expansión y Cobertura de Gas Combustible.</p> <p>PARÁGRAFO 2. El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Minas y Energía, realizarán alianzas con el sector privado que comercializa GLP en cilindros en territorios apartados y de difícil acceso y que no tienen Empresas de Servicio Público Domiciliario, con el fin de poder ampliar la cobertura de subsidios mencionados en el presente artículo.</p> <p>PARÁGRAFO 3. Tanto la designación de los recursos destinados para los subsidios referidos en el presente artículo, como las condiciones o requisitos para que la población pueda acceder a los mismos, se regirán por el principio de progresividad.</p>	<p>ARTÍCULO 7. PROGRAMA DE SUSTITUCIÓN DE LEÑA, CARBÓN Y RESIDUOS POR GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno Nacional establecerá el Programa de Sustitución de Leña, Carbón y Residuos por Gas Combustible para la cocción de alimentos y demás quehaceres domiciliarios que lo requieran en hogares, acorde con los lineamientos incluidos en la Ley 1955 de 2019, con el fin de asegurar el acceso al servicio de gas combustible a aquellas familias que continúan cocinando con leña, carbón y residuos.</p> <p>El Ministerio de Minas y Energía podrá utilizar los recursos del Fondo Único de Soluciones Energéticas – FONENERGIA y los recursos otorgados en el Presupuesto General de la Nación a infraestructura de GLP por red, para ejecutar los proyectos en cilindros y redes de GLP que hagan parte del presente programa.</p> <p>En todo caso, el esquema de implementación requerirá de la coordinación interinstitucional, a fin de que cada actor en el programa ejecute su tarea desde su competencia según los objetivos establecidos del programa.</p> <p>PARÁGRAFO. El Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y las entidades territoriales de los departamentos que se vean beneficiados trabajarán mancomunadamente en el seguimiento y control del presente programa, para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de la población, la equidad energética y la disminución de los impactos negativos en la salud y el ambiente.</p> <p>ARTÍCULO 8. GENERACIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA CON GAS COMBUSTIBLE. El Gobierno Nacional priorizará los proyectos de sustitución de diésel por gas combustible para la generación de energía eléctrica. El Instituto de Planificación y Promoción de Soluciones Energéticas para las Zonas No Interconectadas (IPSE) o quien haga sus veces, iniciará un plan de implementación de proyectos de sustitución de diésel por gas combustible con criterios de eficiencia económica, dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley y acorde con los lineamientos incluidos en el artículo 287, parágrafo 1° de la Ley 1955 de 2019.</p>

<p>PARÁGRAFO. Para efectos de impulsar los Proyectos de Sustitución de Diésel por gas combustible para la generación de energía eléctrica, el Ministerio de Minas y Energía dictará las disposiciones necesarias en lo referente a la destinación desde los Fondos especiales y cupos de electro combustibles.</p> <p>ARTÍCULO 9. DECLARATORIA DE INTERÉS NACIONAL Y ESTRATÉGICO. Se declara de interés nacional y estratégico para el desarrollo económico, social y ambiental del país, la masificación del uso del gas natural, AutoGLP y NautiGLP como combustible vehicular terrestre, marítimo y fluvial, atendiendo sus múltiples beneficios ambientales, en salud, en competitividad, económicos y sociales para la población.</p> <p>ARTÍCULO 10. ESTÍMULO A LA CONVERSIÓN DE VEHÍCULOS A GAS COMBUSTIBLE. Los kits de conversión, equipos, surtidores, tanques, dispensadores, compresores, bombas, maquinaria, repuestos y autopartes para gas natural, AutoGLP y NautiGLP nacionales e importados, así como la adquisición de servicios dentro o fuera del territorio nacional que se destinen a inversiones y pre-inversiones para el uso de estos combustibles estarán exentos de IVA.</p> <p>ARTÍCULO 11. CIRCULACIÓN VEHICULAR. Los vehículos dedicados a gas combustible estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de las modalidades que la autoridad de tránsito local disponga (pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental, entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad.</p> <p>ARTÍCULO 12. IDENTIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS. El Ministerio Transporte, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, reglamentarán un mecanismo de identificación vehicular, que permita a las autoridades nacionales, territoriales y municipales reconocer a los vehículos que</p>	<p>operen con gas combustible, para garantizar su acceso a los incentivos definidos en la presente Ley y en otras normas de carácter nacional y local.</p> <p>ARTÍCULO 13. FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE INFORMACIÓN DE COMBUSTIBLES -_SICOM. Dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, el Ministerio de Minas y Energía, en desarrollo de los lineamientos de la Ley 1955 de 2019, fortalecerá el Sistema de Información de Combustibles (SICOM), o el sistema que haga sus veces, para AutoGLP y NautiGLP, mediante la implementación de un sistema de control de carga que permita: I). hacer seguimiento a los agentes de abastecimiento y distribución de estos combustibles, II). controlar, en el marco de las competencias del Ministerio de Minas y Energía, el cumplimiento normativo de los vehículos convertidos, los talleres de conversión, y las Estaciones de Servicio y III). facilitar que entidades privadas puedan financiar conversiones entre otros productos y establecer un sistema de recaudo seguro para los agentes que financien dentro del sistema. Lo anterior, condicionado a la disponibilidad presupuestal existente en los proyectos de inversión específicos para tal fin.</p> <p>ARTÍCULO 14. TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS. A partir de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley y por el término de los diez (10) años siguientes, las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Estratégico, Integrado o Masivo deberán implementar políticas públicas, programas y acciones tendientes a garantizar que por lo menos el treinta por ciento (30%) de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, operen con motores dedicados a gas combustible, cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas; cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando requiera reemplazarse al finalizar su vida útil.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Los pliegos de condiciones de los contratos que tengan por objeto la concesión para la operación de estos Sistemas de Transporte Estratégico, Integrado</p>
<p>o Masivo, deberán contener la obligación para el oferente de cumplir con el porcentaje establecido en el presente artículo. Para aquel oferente que proponga un porcentaje superior a lo establecido en el presente artículo, se le otorgará mayor puntaje dentro de los criterios de calificación en el proceso licitatorio.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Los vehículos Dedicados a gas combustible, que se vinculen a los sistemas de transporte en virtud de la presente Ley, podrán acceder a los beneficios de portar todo tipo de Publicidad Exterior Visual - PEV, con el objeto de favorecer los modelos financieros para la adquisición de vehículos a gas combustible. Las autoridades territoriales y municipales expedirán el estatuto local de PEV para que los sistemas de transporte puedan instalarla en los respectivos vehículos.</p> <p>PARÁGRAFO 3. La anterior disposición sólo aplicará para los segmentos de vehículos a gas combustible que para la fecha en que se compren o contraten, tengan una oferta comercial en Colombia.</p> <p>ARTÍCULO 15. INICIATIVA PÚBLICA DE USO DE VEHÍCULOS A GAS COMBUSTIBLE. Dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional, los municipios de categoría 1 y especial y los prestadores del servicio público de transporte, deberán cumplir con una cuota mínima del treinta por ciento (30%) de vehículos convertidos o dedicados a gas combustible en los vehículos que anualmente sean comprados o contratados para su uso, teniendo en cuenta las necesidades de cada entidad.</p> <p>PARÁGRAFO 1. La anterior disposición sólo aplicará para los segmentos de vehículos a gas combustible que para la fecha en que se compren o contraten, tengan una oferta comercial en Colombia.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Para garantizar el cumplimiento de la meta dispuesta en el presente artículo, los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Transporte y Hacienda y Crédito Público, deberán estructurar un programa con sus respectivas estrategias para el logro de la iniciativa pública establecida.</p>	<p>PARÁGRAFO 3. La Contraloría General de la República será la entidad encargada de hacer seguimiento y control al cumplimiento del presente artículo.</p> <p>ARTÍCULO 16. TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE CARGA. El Gobierno Nacional, a través de los ministerios de Minas y Energía, de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de Transporte y de Hacienda y Crédito Público, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, deberán adoptar vía decreto, programas para promover la masificación del uso de vehículos dedicados a gas combustible en automotores de transporte terrestre de carga, tendientes a garantizar que, por lo menos, el treinta por ciento (30%) de los vehículos utilizados, operen con motores dedicados a gas combustible, cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora, cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando requiera reemplazarse al finalizar su vida útil.</p> <p>PARÁGRAFO. El Gobierno Nacional deberá definir programas diferenciados tanto para el transporte de carga urbana como interurbana. Estos deberán incluir incentivos especiales en los programas de renovación del parque automotor que lidera el Ministerio de Transporte, tasas compensadas o subsidiadas, subsidios cruzados, entre otros.</p> <p>ARTÍCULO 17. TRANSPORTE DE SERVICIO ESPECIAL. Dentro de los doce (12) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte deberá implementar políticas públicas, programas y acciones tendientes a garantizar que por lo menos el treinta por ciento (30%) de los vehículos nuevos que se matriculen para la prestación del servicio de transporte de servicio especial, operen con motores dedicados a gas combustible.</p>

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 20. SOCIALIZACIÓN. Previa existencia de la disponibilidad presupuesta, en el ámbito de sus competencias, y de manera individual o coordinada, los Ministerios de Minas y Energía, Ambiente y Desarrollo Sostenible y las demás entidades gubernamentales relacionadas con la ampliación del abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del sector de gas combustible en el país, se encargarán de

adelantar jornadas de socialización en todos los municipios que no cuenten con este servicio y que puedan llegar a ser beneficiados a nivel nacional para generar conciencia sobre las ventajas de utilizar el gas combustible.

ARTÍCULO 21. DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS. Las actividades reglamentadas por esta Ley están sujetas a todas las Leyes, decretos y actos administrativos relativos a la protección de los recursos naturales, del medio ambiente, de las minorías étnicas y culturales, de salubridad y de seguridad industrial, así como los convenios de la OIT 174 y 181 y de todos aquellos que los modifiquen o sustituyan.

ARTÍCULO 22. VIGENCIA Y DEROGATORIAS. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,


JOSE DAVID NAME CARDOZO
H. Senador de la República

**COMISION QUINTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SECRETARIA GENERAL**

Bogotá D.C., nueve (09) de abril de dos mil veintiuno (2021)

En la fecha, siendo las dos y treinta y dos (02:32 p.m.) se recibió el informe de ponencia positivo para primer debate al **Proyecto de Ley No. 391 de 2021 Senado – 044 de 2019 Cámara, acumulado con el proyecto de ley No. 213 de 2019 Cámara** "Por medio de la cual se promueve el abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del gas combustible en el país", firmado por el honorable senador José David Name Cardozo

Se solicita su respectiva publicación en la Gaceta del Congreso a la Oficina de Leyes de Senado.


DELCY HOYOS ABAD
Secretaria General