INFORME DE PONENCIA SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE LEY 230 DE 2016 CÁMARA.

Por medio de la cual se promueve la movilidad sostenible a través de incentivos y beneficios para propietarios y conductores de vehículos de propulsión alternativa.

Doctor

MIGUEL ÁNGEL PINTO HERNÁNDEZ

Presidente Cámara de Representantes

JORGE HUMBERTO MANTILLA

Secretario Cámara de Representantes

Referencia: Informe de ponencia para segundo debate Cámara de Representantes, Proyecto de ley número 230 de 2016 Cámara, *por medio de la cual se promueve la movilidad sostenible a través de incentivos y beneficios para propietarios y conductores de vehículos de propulsión alternativa.*

Honorables Representantes a la Cámara:

En cumplimiento de la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes, y en cumplimiento de lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, someto a consideración de los Representantes el informe de ponencia para segundo debate del proyecto de ley de la referencia. Previamente, ténganse en cuenta las siguientes consideraciones.

I. **Trámite de la iniciativa**

La presente iniciativa fue radicada el pasado 13 de abril de 2016 por los autores, el Representante a la Cámara Federico Hoyos Salazar y otros, le correspondió el número 230 de 2016 Cámara.

Por disposición de la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, el Congresista *Iván Darío Agudelo Zapata* fue designado para rendir informe ponencia en segundo debate ante la Plenaria de la Cámara de Representantes en los próximos días.

II. **Objeto**

La presente iniciativa tiene por objeto promover la movilidad sostenible a través de incentivos y beneficios para propietarios y conductores de vehículos de propulsión alternativa.

III. Contenido de la iniciativa

El presente proyecto de ley, además del título, se compone de ocho (8) artículos, entre ellos el de vigencia.

IV. Contenido de la iniciativa

El presente proyecto de ley, además del título, se compone de ocho (8) artículos, inclusive la vigencia y derogatoria.

Artículo 1°. *Objeto.*

El presente proyecto de ley tiene como objeto promover la movilidad sostenible a través de incentivos y beneficios para propietarios y conductores de vehículos de propulsión alternativa.

Parágrafo:

La movilidad sostenible es el transporte público o privado a través de vehículos motorizados que utilizan tecnologías (procesos y fuentes) ambientalmente sostenibles que permiten disminuir el impacto de la contaminación de los centros urbanos y rurales.

Artículo 2°. *Definición.*

Se entenderá por vehículos de propulsión alternativa, aquellos que su funcionamiento se dé a través de energía eléctrica, Gas Natural Comprimido (GNC) y Gas Natural Licuado (GNL), y sus posibles tecnologías: dedicado y convertido, Gas Licuado del Petróleo (GLP), biodiésel u otros biocombustibles, aire comprimido, hidrógeno, o que combine algunas de las anteriores.

Parágrafo:

Estos vehículos deben tener una identificación física visible emitida por el Ministerio de Transporte.

Artículo 3°. *Incentivos.*

Impuesto de rodamiento: Le corresponderá a cada departamento como ente encargado de asignar y recaudar el impuesto de rodamiento vehicular, fijar un descuento o reducción mínima, de acuerdo a la emisión de cada tipo de vehículo, establecida en la tabla.

Revisión técnico-mecánica: El Ministerio de Transporte fijará un descuento o reducción del costo en la revisión técnico-mecánica a los vehículos de propulsión alternativa, en virtud de la poca emisión de gases de este tipo de vehículos, de acuerdo con la tabla 1.

Impuestos: El Ministerio de Hacienda dará beneficios tributarios tanto para los compradores de vehículos de propulsión alternativa, como a los compradores del equipamiento requerido para la operación y funcionamiento de las tecnologías del artículo 2° de la presente ley, tales como: equipos electromecánicos de las EDS (estaciones de servicio), equipos de recarga para vehículos eléctricos y equipos de repostaje del energético, aplicará un descuento o reducción del costo por el IVA al momento de la compra y al costo de los aranceles antes de su importación, los porcentajes descritos en la tabla 1.

Parquímetros, parqueo y circulación: Las administraciones municipales en todo el territorio nacional, en donde existan parquímetros, deberán otorgar descuentos o reducciones mínimas en las tarifas para la prestación de dicho servicio y de acuerdo con la tabla 1. Adicionalmente,

todo vehículo de propulsión alternativa podrá circular y parquear en vías de acceso restringido con el fin de entregar mercancías o transportar pasajeros.

Pico y placa: Las administraciones municipales en donde existan medidas de pico y placa, deberán levantar dicha medida o dejar exentos de la misma a todo vehículo de propulsión alternativa.

Semaforización: Las administraciones municipales en donde se realice el cobro por servicio de semaforización deberán otorgar descuentos o reducciones mínimas a dicho cobro de acuerdo con la tabla 1.

Parágrafo. En caso de existir para algún tipo de vehículo de propulsión alternativa o equipos electromecánicos para las EDS (estaciones de servicio), equipos de recarga para vehículos eléctricos y equipos de repostaje del energético, que tengan incentivos superiores a los establecidos en el presente artículo, primará aquel que tenga mayor beneficio para el propietario o comprador del bien y conductores de vehículos de propulsión alternativa.

Artículo 4°. ***Parqueadero preferencial***

Será obligación de las administraciones municipales, entidades públicas en parquímetros, entidades privadas en zonas de uso comercial, zonas industriales, residenciales y de servicios, asignar celdas de parqueaderos en lugares preferenciales a los vehículos de propulsión alternativa.

Estos establecimientos deberán destinar un 5% de la totalidad de sus parqueaderos para vehículos de propulsión alternativa.

El equivalente del porcentaje obligatorio de parqueaderos equivale a este rango:

De 1-20 parqueaderos: 1

De 20-60 parqueaderos: 3

De 60-100 parqueaderos: 5

Más de 100 parqueaderos: Más de 5

Parágrafo 1°. Los parqueaderos deberán estar ubicados en zonas preferenciales y estarán identificados con un color y sello que será diseñado por el Ministerio de Transporte o la entidad municipal competente que designe.

Parágrafo 2°. Por lo menos uno (1) de cada tres (3) parqueaderos destinados para vehículos de propulsión alternativa debe ser para uso exclusivo de vehículos eléctricos; y en dicho parqueadero la entidad dará autorización para la instalación de sistemas de carga.

Artículo 5°. ***Promoción de tecnologías limpias en el transporte público.***

Con el fin de facilitar la incursión de tecnologías limpias en el transporte público, el Ministerio de Transporte autorizará a los municipios la creación de nuevos cupos para taxis,

equivalente al 10% de los cupos existentes a la fecha de expedición de esta ley, los cuales solo podrán ser utilizados por vehículos eléctricos o tecnologías de cero emisiones directas. Estos vehículos deberán tener distintivos que los identifiquen como vehículos cero emisiones (bien sea con un color característico y/o logos y mensajes que los identifiquen).

A los cinco (5) años de publicada la presente ley, los municipios de categoría 1 y categoría especial, deberán cumplir con que el 10 % del parque automotor de los sistemas de transporte masivo, colectivo, vehículos de propiedad del municipio o que le presten servicios, deberá ser conformado por vehículos de propulsión alternativa. Lo anterior aplicará para los segmentos de vehículos de propulsión alternativa que para la fecha tengan oferta comercial en Colombia.

Asimismo, dentro de los procesos de compra o contratación realizadas para suplir las necesidades de transporte por parte de las entidades oficiales de orden nacional, departamental y municipal, en donde existan equipos de carga y/o repostaje del energético, y dicho proceso de compra o contratación requiera más de 5 vehículos, deberán incluir en sus pliegos que por lo menos uno (1) de cada cinco (5) de ellos, sean vehículos de propulsión alternativa.

Artículo 6°. ***Responsabilidades de los municipios.***

Los municipios tendrán la responsabilidad de realizar campañas de sensibilización, socialización, culturización, educación, comunicación e información, sobre la necesidad de generar un modelo generalizado de movilidad ambientalmente sostenible, que se construye a partir de acciones individuales y colectivas fomentando el uso de vehículo bajo o cero emisiones.

Los municipios reglamentarán por medio de sus secretarías de planeación, que los propietarios de vehículos eléctricos o híbridos que requieran instalación de equipos de carga en sus lugares de parqueo en las copropiedades, se les garantice el otorgamiento de permisos y se facilite la instalación eléctrica cumpliendo la normatividad asociada. Asimismo, dicha secretaría deberá reglamentar que en los diseños eléctricos de nuevos proyectos de construcción, públicos o privados, por lo menos uno (1) de cada diez (10) parqueaderos cuenten con acometida a 220 voltios para la instalación de los equipos de carga para vehículos eléctricos.

Las administraciones municipales estimularán la creación de sitios de recarga o repostaje para los vehículos de propulsión alternativa descritos en el artículo 2°, tanto en espacios de carácter público como privado.

Artículo 7°. ***Responsabilidades del Ministerio de Trabajo.***

El Ministerio de Trabajo a través del Sena, implementará programas de formación y capacitación técnica relacionada con los vehículos de propulsión alternativa, para garantizar talento humano calificado que resuelva las necesidades relacionadas con el mantenimiento, instalación y operación de los mismos.

Artículo 8°. ***Vigencia y derogatorias.***

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

Aspectos generales del proyecto de ley

Según la OMS (Organización Mundial de la Salud), la contaminación se ha convertido en el gran enemigo global de las ciudades y será la causante de una gran emergencia de salud pública[1][1]. Esto se refleja en que ¿la contaminación en las ciudades contribuye a casi 3,4 millones de muertes anuales prematuras en todo el mundo y es un factor decisivo en las enfermedades respiratorias y cardiovasculares, así como en los ictus cerebrales¿[2][2]. Adicionalmente, la contaminación es causante de más muertes que el sida y la malaria anualmente y el número de víctimas directas e indirectas del aire contaminado podría duplicarse desde hoy hasta el 2050 (Universidad de California).

Los riesgos causados por la contaminación se extienden también a pérdidas económicas debido a efectos directos e indirectos relacionados con la productividad, incrementos en las consultas médicas por enfermedades respiratorias y cardiovasculares, hospitalización y ausentismo laboral por restricción de las actividades (Contaminación Atmosférica, p. 273, 2007)[3][3]. El manejo de los efectos por contaminación ¿implica consecuencias económicas para el sistema de seguridad social, el trabajador, su familia y el sistema económico¿ (Contaminación Atmosférica, p. 274, 2007).

La correlación demostrada entre la contaminación y riesgos de salud pública se puede observar también a nivel local. A modo de ejemplo, la ciudad de Medellín y el área metropolitana se encuentran en alerta r oja por contaminación y debido a esto, se tienen estimaciones de 3.000 muertes al año debido a dicha causa (EPM). Además, Medellín y Bogotá han sido calificadas entre las ciudades más contaminadas de América Latina; siendo Medellín la novena (9ª) y Bogotá la décima (10ª) (OMS). Este acontecimiento ha motivado investigaciones profundas acerca de los mayores causantes de contaminación en la ciudad y se ha encontrado que el exceso de motos, vehículos, buses, etc. son culpables del 80% de emisiones y de la contaminación atmosférica en el Valle de Aburrá¿[4][4]. En este camino, el proyecto busca la

---

[1][1] ***Calidad del aire (exterior) y salud*. Organización Mundial de la Salud. Marzo, 2014.**

[2][2] **Fresneda, Carlos. (2016, enero 18). *Alerta mundial por la contaminación en las ciudades de todo el planeta. El Mundo.* http://www.elmundo.es/salud/2016/01/18/569bba3d268e3ea1548b45e4.html**

[3][3] **Área Metropolitana del Valle de Aburrá .(2007) .Contaminación atmosférica y efectos sobre la salud de la población .**

[4][4] **http://www.elespectador.com/noticias/salud/contaminacion-medellin-un-problema-de-salud-de-13-billo-articulo-624983**

disminución notable de la contaminación y los gases nocivos para la salud y el medio ambiente, mediante una medida que incentive el uso de vehículos sostenibles que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos.

Cambio climático y objetivos de Colombia ante la COP21

Debido a sus efectos adversos para los ecosistemas naturales y sistemas socioeconómicos, la importancia de combatir y mitigar el cambio climático se ha convertido en un componente urgente de las agendas políticas y sociales de los países alrededor del mundo.

El cambio climático es un ¿cambio de clima atribuido directa o indirectamente a la actividad humana que altera la composición de la atmósfera mundial y que se suma a la variabilidad natural del clima observada durante períodos de tiempo comparables¿[5][5]. La utilización masiva de combustibles fósiles como fuente de energía causa la liberación de emisiones de gases de efecto invernadero que absorben y remiten radiación infrarroja e incrementan la temperatura promedio a nivel global. Entre las principales actividades causantes de este efecto están: la producción de energía, el transporte, la industria, la deforestación, la agricultura y la ganadería.

El último esfuerzo notable de las Naciones Unidas por combatir el cambio climático se realizó en el 2015 en la COP21 (Conferencia de las Partes) realizada en París. En este encuentro y por primera vez, se establecieron objetivos de mitigación denominados como Contribuciones Determinadas y Previstas a Nivel Nacional (INDC) para los países en vía de desarrollo. Estas contribuciones son objetivos determinados por los mismos países para el período 2020-2030.

A pesar de que Colombia solo produce el 0.46% de emisiones globales con 224 Mton de CO_2 eq, el país prometió reducir sus emisiones de CO_2 en un 20%[6][6]. Además, se estableció un objetivo condicional de reducir las emisiones hasta en un 30% si se recibe apoyo económico a través de ayudas internacionales.

Debido a la importancia de estos compromisos y la designación de planes de mitigación como REDD+ (Reducir las emisiones de gases efecto invernadero, la deforestación y degradación de los bosques), ECDBC (Estrategia Colombiana de Desarrollo Bajo en Carbono) y otr as imposiciones dispuestas por el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, la movilidad sostenible es fundamental para complementar y completar este esfuerzo.

---

[5][5] Convención Marco de las Naciones Unidas Sobre el Cambio Climático. (1992).

[6][6] Primer Informe Bienal de Actualización de Colombia (2015). Naciones Unidas.

Hoy el asunto del cambio climático ya no es solo de los defensores del ambiente y científicos, sino que trasciende la esfera a los políticos, al Gobierno, a los industriales, a la fuerzas vivas de los Estados y en general a las comunidades, en las casas, en las cuadras, en los barrios, en las ciudades, pueblos y naciones enteras.

El grado de certidumbre que la actividad humana está detrás del cambio climático pasó de ¿muy posible¿ a ¿extremadamente posible¿ en seis años, lo que hace imperioso que los países se unan en un solo propósito para reducir las emisiones, no hay duda de la amenaza y origen del problema.

El cambio climático atenta contra el agua, contra la agricultura y por ende contra la seguridad alimentaria, contra la energía, contra la salud, hoy hay malaria en el lago Titicaca, por cambio de comportamiento de los vectores.

Debemos estudiar, reflexionar y cumplir las 169 metas de los Objetivos del Desarrollo Sostenible (ODS), no hay excusa para nadie, las acciones son hoy o no le dejaremos planeta a nuestra descendencia.

La sustentabilidad se construye desde todas las visiones el Gobierno, la clase política, el sector privado la sociedad civil, con un elemento imprescindible, el consenso, de lo contrario resulta imposible luchar contra el recalentamiento global, en conclusión la cooperación entre países, entre sociedades, comunidades y pueblos en general es la clave para enfrentar con suficiencia el cambio climático.

Eficiencia Energética

En términos de capacidad energética, es importante aclarar que en el mediano y largo plazo el país en la cadena productiva del sector eléctrico (generación, transmisión, distribución y comercialización) estaría en capacidad de atender la demanda de energía que se presente proveniente de una posible masificación de la tecnología. La introducción de la tecnología no será inmediata, por lo tanto un mayor número de vehículos eléctricos en el mercado no agravaría la crisis energética que atraviesa el país y que se espera se mantenga hasta mediados del presente año. La mayor demanda de energía eléctrica asociada al consumo de los vehículos eléctricos, representará una mayor eficiencia en el uso de los activos eléctricos y repercutirá en menores tarifas para todos los usuarios del servicio de energía eléctrica en todos los segmentos y sectores.

Política comparada y subsidios para la movilidad sostenible en otros países

Con el fin de reducir las emisiones generadas por combustibles fósiles, varios países alrededor del mundo han implementado beneficios para los ciudadanos que utilicen vehículos

eléctricos. Ejemplos de estos incentivos son: la eliminación de aranceles, facilidad de créditos, descuento en el costo de kilovatio de energía y desplazamiento y parqueadero preferencial.

Algunos de los países que se suman a esta iniciativa y han implementado legislación sobre el tema son:

<u>Estados Unidos:</u> El Gobierno federal subsidia la compra de vehículos eléctricos a través de devoluciones de impuestos de hasta $7,500 USD[7][7].

<u>Alemania:</u> Los vehículos eléctricos están exentos del impuesto de registro y disfrutan de parqueaderos preferenciales y carriles privilegiados[8][8].

<u>Ecuador:</u> Los vehículos eléctricos de valor inferior a $35,000 USD están exentos de IVA e ICE (Impuesto a Consumos Especiales). Los vehículos eléctricos de valor inferior a los $40,000 USD están exentos de aranceles y los propietarios de estos vehículos disfrutan de una tarifa diferenciada de energía eléctrica[9][9].

Estadísticas de Contaminación

La totalidad de las emisiones de gases contaminantes a nivel nacional provenientes de sector de energía equivalen a 77.784 toneladas de CO_2, de las cuales el 38% provienen del sector transporte. Por ende, este proyecto de movilidad sostenible tiene como objetivo ayudar a reducir las emisiones que incrementan el cambio climático, y afectan el medio ambiente, la salud y la calidad de vida de los ciudadanos.

<u>Proposición</u>

Por lo anteriormente expuesto, solicito a la Mesa Directiva de la Honorable Cámara de Representantes, presentar para su aprobación en segundo debate al Proyecto de ley número 230/2016 Cámara, *por medio de la cual se promueve la movilidad sostenible a través de incentivos y beneficios para propietarios y conductores de vehículos de propulsión alternativa¿*.

---

[7][7] Federal Tax Credit for All-Electric and Plug-in Hybrid Vehicles. U.S. Department of Energy.

[8][8] Government Program Electromobility. (2016). Germany Trade & Invest.

[9][9] Los vehículos eléctricos vendrán con incentivos. (2015). El Comercio.

CONSULTAR NOMBRES Y FIRMAS EN FORMATO PDF

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 230 DE 2016 CÁMARA

Por medio de la cual se promueve la movilidad sostenible a través de incentivos y beneficios para propietarios y conductores de vehículos de propulsión alternativa y se dictan otras disposiciones

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto*. El presente proyecto de ley tiene como objeto promover la movilidad sostenible a través de incentivos y beneficios para propietarios y conductores de vehículos de propulsión alternativa.

Parágrafo. La movilidad sostenible es el transporte público o privado a través de vehículos motorizados que utilizan tecnologías (procesos y fuentes) ambientalmente sostenibles que permiten disminuir el impacto de la contaminación de los centros urbanos y rurales.

Artículo 2°. *Definición*. Se entenderá por vehículos de propulsión alternativa, aquellos que su funcionamiento se dé a través de energía eléctrica, Gas Natural Comprimido (GNC) y Gas Natural Licuado (GNL), y sus posibles tecnologías: dedicado y convertido, gas licuado del petróleo (GLP), biodiésel u otros biocombustibles, aire comprimido, hidrógeno, o que combine algunas de las anteriores.

Parágrafo. Estos vehículos deben tener una identificación física visible emitida por el Ministerio de Transporte.

Artículo 3°. *Incentivos*.

CONSULTAR TABLA EN FORMATO PDF

TABLA 1

Impuesto de rodamiento: Le corresponderá a cada Departamento como ente encargado de asignar y recaudar el impuesto de rodamiento vehicular, fijar un descuento o reducción mínima, de acuerdo a la emisión de cada tipo de vehículo, establecida en la Tabla 1.

Revisión técnico-mecánica: El Ministerio de Transporte fijará un descuento o reducción del costo en la revisión técnico-mecánica a los vehículos de propulsión alternativa, en virtud de la poca emisión de gases de este tipo de vehículos, de acuerdo con la Tabla 1.

Impuestos: El Ministerio de Hacienda dará beneficios tributarios tanto para los compradores, como para los fabricantes nacionales de vehículos de propulsión alternativa, como a los compradores del equipamiento requerido para la operación y funcionamiento de las tecnologías del artículo 2° de la presente ley, tales como: equipos electromecánicos de las EDS (estaciones de servicio), equipos de recarga para vehículos eléctricos y equipos de repostaje del energético, aplicará un descuento o reducción del costo por el IVA al momento de la compra y al costo de los aranceles antes de su importación, los porcentajes descritos en la Tabla 1.

Parquímetros, parqueo y circulación: Las administraciones municipales en todo el territorio nacional, en donde existan parquímetros, deberán otorgar descuentos o reducciones mínimas en las tarifas para la prestación de dicho servicio y de acuerdo con la Tabla 1. Adicionalmente, todo vehículo de propulsión alternativa podrá circular y parquear en vías de acceso restringido con el fin de entregar mercancías o transportar pasajeros.

Pico y placa: Las administraciones municipales en donde existan medidas de pico y placa, deberán levantar dicha medida o dejar exentos de la misma a todo vehículo de propulsión alternativa.

Semaforización: Las administraciones municipales en donde se realice el cobro por servicio de semaforización deberán otorgar descuentos o reducciones mínimas a dicho cobro de acuerdo con la Tabla 1.

Parágrafo. En caso de existir para algún tipo de vehículo de propulsión alternativa o equipos electromecánicos para las EDS (estaciones de servicio), equipos de recarga para vehículos eléctricos y equipos de repostaje del energético, que tengan incentivos superiores a los establecidos en el presente artículo, primará aquel que tenga mayor beneficio para el propietario o comprador del bien y conductores de vehículos de propulsión alternativa.

Artículo 4°. *Parqueadero preferencial.* Será obligación de las administraciones municipales, entidades públicas en parquímetros, entidades privadas en zonas de uso comercial, zonas industriales, residenciales y de servicios, asignar celdas de parqueaderos en lugares preferenciales a los vehículos de propulsión alternativa.

Estos establecimientos deberán destinar un 5% de la totalidad de sus parqueaderos para vehículos de propulsión alternativa.

El equivalente del porcentaje obligatorio de parqueaderos equivale a este rango:

De 1-20 parqueaderos: 1

De 20-60 parqueaderos: 3

De 60-100 parqueaderos: 5

Más de 100 parqueaderos: Más de 5

Parágrafo 1°. Los parqueaderos deberán estar ubicados en zonas preferenciales y estarán identificados con un color y sello que será diseñado por el Ministerio de Transporte o la entidad municipal competente que designe.

Parágrafo 2°. Por lo menos uno (1) de cada tres (3) parqueaderos destinados para vehículos de propulsión alternativa debe ser para uso exclusivo de vehículos eléctricos; y en dicho parqueadero la entidad dará autorización para la instalación de sistemas de carga.

Artículo 5°. *Promoción de tecnologías limpias en el transporte público.* Con el fin de facilitar la incursión de tecnologías limpias en el transporte público, el Ministerio de Transporte autorizará a los municipios para que sobre los cupos existentes de taxis, el equivalente al 10% de los cupos a la fecha de expedición de esta ley, sean vehículos eléctricos o tecnologías de cero emisiones directas. Estos vehículos deberán tener distintivos que los identifiquen como vehículos cero emisiones (bien sea con un color característico y/o logos y mensajes que los identifiquen).

Después de entrada en vigencia la presente ley, las entidades estatales que deban adquirir y/o contratar vehículos para cualquier tipo de transporte, deberán admitir ofertas que utilicen fuentes de propulsión alternativa y las propuestas entre menos lesivas para el medio ambiente les asignarán puntajes de evaluación superior.

Asimismo, dentro de los procesos de compra o contratación realizados para suplir las necesidades de transporte por parte de las entidades oficiales de orden nacional, departamental y municipal, en donde existan equipos de carga y/o repostaje del energético, y dicho proceso de compra o contratación requiera más de 5 vehículos, deberán incluir en sus pliegos que por lo menos uno (1) de cada cinco (5) de ellos, sean vehículos de propulsión alternativa.

Artículo 6°. *Responsabilidades de los municipios.* Los municipios tendrán la responsabilidad de realizar campañas de sensibilización, socialización, culturización, educación, comunicación e información, sobre la necesidad de generar un modelo generalizado de movilidad ambientalmente sostenible, que se construye a partir de acciones individuales y colectivas fomentando el uso de vehículo bajo o cero emisiones.

Los municipios reglamentarán por medio de sus secretarías de planeación, que los propietarios de vehículos eléctricos o híbridos que requieran instalación de equipos de carga en sus lugares de parqueo en las copropiedades, se les garantice el otorgamiento de permisos y se facilite la instalación eléctrica cumpliendo la normatividad asociada. Asimismo, dicha secretaría deberá reglamentar que en los diseños eléctricos de nuevos proyectos de construcción, públicos o privados, por lo menos uno

(1) de cada diez (10) parqueaderos cuenten con acometida a 220 voltios para la instalación de los equipos de carga para vehículos eléctricos.

Las administraciones municipales estimularán la creación de sitios de recarga o repostaje para los vehículos de propulsión alternativa descritos en el artículo 2°, tanto en espacios de carácter público como privado.

Artículo 7°. *Responsabilidades del Ministerio de Trabajo.* El Ministerio de Trabajo a través del Sena, implementará programas de formación y capacitación técnica relacionada con los vehículos de propulsión alternativa, para garantizar talento humano calificado que resuelva las necesidades relacionadas con el mantenimiento, instalación y operación de los mismos.

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

De los honorables Representantes,

CONSULTAR NOMBRES Y FIRMAS EN FORMATO PDF

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D. C., 9 de agosto de 2016

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el texto que se propone para segundo debate y el texto aprobado en primer debate del Proyecto de ley número 230 de 2016 Cámara*, por medio de la cual se promueve la movilidad sostenible a través de incentivos y beneficios para propietarios y conductores de vehículos de propulsión alternativa y se dictan otras disposiciones.*

La ponencia fue firmada por los honorables Representantes *Iván Darío Agudelo Z.* (Ponente Coordinador), *Jairo Castiblanco Parra, Alfredo Ape Cuello.*

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6-367 / del 9 de agosto de 2016, se solicita la publicación en la *Gaceta del Congreso* de la República.

INFORMACIÓN & SOLUCIONES

CONSULTAR NOMBRE Y FIRMA EN FORMATO PDF

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA SIETE (7) DE JUNIO DE 2016,

AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 230 DE 2016 CÁMARA

por medio de la cual se promueve la movilidad sostenible a través de incentivos y beneficios para propietarios y conductores de vehículos de propulsión alternativa y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto*. El presente proyecto de ley tiene como objeto promover la movilidad sostenible a través de incentivos y beneficios para propietarios y conductores de vehículos de propulsión alternativa.

Parágrafo. La movilidad sostenible es el transporte público o privado a través de vehículos motorizados que utilizan tecnologías (procesos y fuentes) ambientalmente sostenibles que permiten disminuir el impacto de la contaminación de los centros urbanos y rurales.

Artículo 2°. *Definición*. Se entenderá por vehículos de propulsión alternativa, aquellos que su funcionamiento se dé a través de energía eléctrica, Gas Natural Comprimido (GNC) y Gas Natural Licuado (GNL), y sus posibles tecnologías: dedicado y convertido, Gas Licuado del Petróleo (GLP), biodiésel u otros biocombustibles, aire comprimido, hidrógeno, o que combine algunas de las anteriores.

Parágrafo. Estos vehículos deben tener una identificación física visible emitida por el Ministerio de Transporte.

Artículo 3°. *Incentivos*.

CONSULTAR TABLA EN FORMATO PDF

Impuesto de rodamiento: Le corresponderá a cada departamento como ente encargado de asignar y recaudar el impuesto de rodamiento vehicular, fijar un descuento o reducción mínima, de acuerdo a la emisión de cada tipo de vehículo, establecida en la tabla 1.

Revisión técnico-mecánica: El Ministerio de Transporte fijará un descuento o reducción del costo en la revisión técnico-mecánica a los vehículos de propulsión alternativa, en virtud de la poca emisión de gases de este tipo de vehículos, de acuerdo con la tabla 1.

Impuestos: El Ministerio de Hacienda dará beneficios tributarios tanto para los compradores, como para los fabricantes nacionales de vehículos de propulsión alternativa, como a los compradores del equipamiento requerido para la operación y funcionamiento de las tecnologías del artículo 2° de la presente ley, tales como: equipos electromecánicos de las EDS (estaciones de servicio), equipos de recarga para vehículos eléctricos y equipos de repostaje del energético, aplicará un descuento o reducción del costo por el IVA al momento de la compra y al costo de los aranceles antes de su importación, los porcentajes descritos en la tabla 1.

Parquímetros, parqueo y circulación: Las administraciones municipales en todo el territorio nacional, en donde existan parquímetros, deberán otorgar descuentos o reducciones mínimas en las tarifas para la prestación de dicho servicio y de acuerdo con la tabla 1. Adicionalmente, todo vehículo de propulsión alternativa podrá circular y parquear en vías de acceso restringido con el fin de entregar mercancías o transportar pasajeros.

Pico y placa: Las administraciones municipales en donde existan medidas de pico y placa, deberán levantar dicha medida o dejar exentos de la misma a todo vehículo de propulsión alternativa.

Semaforización: Las administraciones municipales en donde se realice el cobro por servicio de semaforización deberán otorgar descuentos o reducciones mínimas a dicho cobro de acuerdo con la tabla 1.

Parágrafo. En caso de existir para algún tipo de vehículo de propulsión alternativa o equipos electromecánicos para las EDS (estaciones de servicio), equipos de recarga para vehículos eléctricos y equipos de repostaje del energético, que tengan incentivos superiores a los establecidos en el presente artículo, primará aquel que tenga mayor beneficio para el propietario o comprador del bien y conductores de vehículos de propulsión alternativa.

Artículo 4°. *Parqueadero preferencial.* Será obligación de las administraciones municipales, entidades públicas en parquímetros, entidades privadas en zonas de uso comercial, zonas industriales, residenciales y de servicios, asignar celdas de parqueaderos en lugares preferenciales a los vehículos de propulsión alternativa.

Estos establecimientos deberán destinar un 5% de la totalidad de sus parqueaderos para vehículos de propulsión alternativa.

El equivalente del porcentaje obligatorio de parqueaderos equivale a este rango:

De 1-20 parqueaderos: 1

De 20-60 parqueaderos: 3

De 60-100 parqueaderos: 5

Más de 100 parqueaderos: Más de 5

Parágrafo 1°. Los parqueaderos deberán estar ubicados en zonas preferenciales y estarán identificados con un color y sello que será diseñado por el Ministerio de Transporte o la entidad municipal competente que designe.

Parágrafo 2°. Por lo menos uno (1) de cada tres (3) parqueaderos destinados para vehículos de propulsión alternativa debe ser para uso exclusivo de vehículos eléctricos; y en dicho parqueadero la entidad dará autorización para la instalación de sistemas de carga.

Artículo 5°. ***Promoción de tecnologías limpias en el transporte público.*** **Con el fin de facilitar la incursión de tecnologías limpias en el transporte público, el Ministerio de Transporte autorizará a los municipios para que sobre los cupos existentes de taxis, el equivalente al 10% de los cupos a la fecha de ex pedición de esta ley, sean vehículos eléctricos o tecnologías de cero emisiones directas. Estos vehículos deberán tener distintivos que los identifiquen como vehículos cero emisiones (bien sea con un color característico y/o logos y mensajes que los identifiquen).**

Después de entrada en vigencia la presente ley, las entidades estatales que deban adquirir y/o contratar vehículos para cualquier tipo de transporte, deberán admitir ofertas que utilicen fuentes de propulsión alternativa y las propuestas entre menos lesivas para el medio ambiente les asignarán puntajes de evaluación superior.

Asimismo, dentro de los procesos de compra o contratación realizados para suplir las necesidades de transporte por parte de las entidades oficiales de orden nacional, departamental y municipal, en donde existan equipos de carga y/o repostaje del energético, y dicho proceso de compra o contratación requiera más de 5 vehículos, deberán incluir en sus pliegos que por lo menos uno (1) de cada cinco (5) de ellos, sean vehículos de propulsión alternativa.

Artículo 6°. ***Responsabilidades de los municipios.*** **Los municipios tendrán la responsabilidad de realizar campañas de sensibilización, socialización, culturización, educación, comunicación e información, sobre la necesidad de generar un modelo generalizado de movilidad**

ambientalmente sostenible, que se construye a partir de acciones individuales y colectivas fomentando el uso de vehículo bajo o cero emisiones.

Los municipios reglamentarán por medio de sus secretarías de planeación, que los propietarios de vehículos eléctricos o híbridos que requieran instalación de equipos de carga en sus lugares de parqueo en las copropiedades, se les garantice el otorgamiento de permisos y se facilite la instalación eléctrica cumpliendo la normatividad asociada. Asimismo, dicha secretaría deberá reglamentar que en los diseños eléctricos de nuevos proyectos de construcción, públicos o privados, por lo menos uno (1) de cada diez (10) parqueaderos cuenten con acometida a 220 voltios para la instalación de los equipos de carga para vehículos eléctricos.

Las administraciones municipales estimularán la creación de sitios de recarga o repostaje para los vehículos de propulsión alternativa descritos en el artículo 2°, tanto en espacios de carácter público como privado.

Artículo 7°. *Responsabilidades del Ministerio de Trabajo.* El Ministerio de Trabajo a través del Sena, implementará programas de formación y capacitación técnica relacionada con los vehículos de propulsión alternativa, para garantizar talento humano calificado que resuelva las necesidades relacionadas con el mantenimiento, instalación y operación de los mismos.

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

CÁMARA DE REPRESENTANTES

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Junio 7 de 2016.

En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el Proyecto de ley número 230 de 2016 Cámara, *por medio de la cual se promueve la movilidad sostenible a través de incentivos y beneficios para propietarios y conductores de vehículos de propulsión alternativa y se dictan otras disposiciones* (Acta número 036) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 31 de mayo de 2016, según Acta número 034 de 2016 , en cumplimiento del artículo 8° del Acto Legislativo número 01 de 2003.

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

CONSULTAR NOMBRE Y FIRMA EN FORMATO PDF