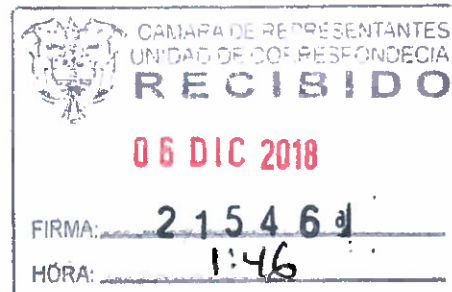


AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Bogotá D.C., diciembre 05 de 2018
SG.2-2466/2018

Doctora
DIANA MARCELA MORALES ROJAS
Secretaria
Comisión Sexta Constitucional Permanente
Honorable Cámara de Representantes
Ciudad



Ref. Comentarios P.L. 243 de 2018 Cámara

Respetado doctora Diana Marcela:

Por medio de la presente me permito enviarle copia de los comentarios realizados por parte del Coordinador del Observatorio de DDHH Facultad de Derecho de la Universidad la Gran Colombia, ALEJANDRO BADILLO RODRIGUEZ al Proyecto de Ley N° 243 de 2018 Cámara – 075 de 2017 Senado **"POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**.

Lo anterior para que sea haga extensivo a los Representantes ponentes del Proyecto y que obre en el expediente legislativo, así mismo le informo que estos comentarios ya fueron enviados a Imprenta Nacional para que sean publicados en la Gaceta del Congreso.

Cordial saludo,


JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO
Secretario General

Anexo lo anunciado

Hasbleidy Suárez

este
H.C.R.
COMISIÓN
RECIBIDO
dic 7/18
11:27
mod 360

Com VI

Honorable
Secretario General
Jorge Humberto Mantilla Serrano

Camara de Representantes
Secretaría General
CORRESPONDENCIA

04 DIC 2018

Radicado No. *2045*
Recibido Por. *[Signature]*

CAMARA DE REPRESENTANTES
UNIDAD DE CORRESPONDENCIA
RECIBIDO

04 DIC 2018
21349

FIRMA: _____
HORA: *12:45*

Honorable Secretario por medio del presente escrito adjuntamos concepto del proyecto de ley No. C243/2018, por medio del cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones, para que sean incorporados en el trabajo legislativo.

Cordialmente

[Signature]
Alejandro Badillo Rodríguez
Coordinador Observatorio DDHH
Universidad La Gran Colombia



UNIVERSIDAD
La Gran Colombia

Fundada en 1951

Bogotá, D.C.

Honorable representante
Fabián Castillo Suárez.
Cámara de representantes
Carrera 7 N° 8 – 68
Ciudad

ASUNTO: Observaciones al Proyecto de Ley PROYECTO DE LEY No. C 243/2018 “Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones”.

De manera atenta y de forma muy respetuosa, se procede a exponer las observaciones al proyecto de Ley 243 de 2018 mencionado anteriormente, por parte del observatorio de Derechos Humanos de la facultad de Derecho de la Universidad la Gran Colombia. A continuación, se presentarán argumentos sobre la constitucionalidad y viabilidad del proyecto de Ley para lo cual se utilizará el siguiente itinerario:

1. Libertad de configuración legislativa
2. Análisis del proyecto de Ley
3. Concepto de Ministerio de Hacienda
4. Análisis de Constitucionalidad del proyecto de ley
5. Conclusión

1. Libertad de configuración legislativa

Es importante exponer que dentro del ejercicio de la función legislativa el Congreso de La República, cuenta con lo que se ha denominado “facultad de configuración legislativa”, entendida como el margen de discrecionalidad en la labor de desarrollo de las normas superiores. Tal concepto constituye una clara manifestación del principio democrático y pluralista del ordenamiento jurídico, dentro del cual las diferentes posturas de pensamiento de los miembros del órgano legislativo tienen incidencia en el desarrollo e implementación de la Constitución. Sin embargo, la jurisprudencia constitucional ha reiterado que no se trata de una facultad absoluta, toda vez que guarda sujeción y subordinación a la Constitución. Al respecto la Corte Constitucional Indico:





"El legislador no puede desbordar la Constitución y está subordinado a ella porque la Carta es norma de normas (art. 4º C.P.). Pero, en función del pluralismo y la participación democrática, el Legislador puede tomar diversas opciones dentro del marco de la Carta. Esto es lo que la doctrina constitucional comparada ha denominado la libertad de formación democrática de la voluntad o la libertad de configuración política del Legislador, según la cual corresponde al Congreso adoptar libremente, dentro de los marcos de la Constitución, diferentes políticas y definiciones legislativas que expresen la visión de las distintas mayorías que se expresan democráticamente en esa instancia. Por ello esa Corporación ha señalado que "es propio de una constitución democrática y pluralista como la Colombiana, que sus normas materiales o sustantivas, en principio, puedan permitir, dentro de ciertos límites, diversas políticas y alternativas de interpretación" ¹

De acuerdo con lo anterior, se trata de una suerte de libertad regulada, subordinada a los preceptos de rango constitucional, a pesar de lo cual, es posible establecer una escala en el margen de acción órgano legislativo, que depende del grado de precisión con la que la constitución regula la institución jurídica, de manera que, a mayor desarrollo constitucional, menos libertad de configuración. En la misma línea argumentativa, la jurisprudencia constitucional ha precisado que la mayor o menor amplitud de la libertad de configuración legislativa en la cabeza del legislador de: (i) la materia regulada, (ii) los valores principios o derechos constitucionales que se regulen, (iii) el instrumento mediante el cual se adoptó la regulación, y (iv) del contexto jurídico y empírico en el cual se inscribe dicha regulación.

Ha señalado la corte que en una Constitución no puede prever todos los asuntos susceptibles de ser regulados. Hay que recordar que lo que una Constitución debe contener, en esencia, son normas fundamentales para la organización del Estado, las reglas generales para el funcionamiento y distribución de competencias entre los órganos del poder público, los principios básicos para el ejercicio y garantía de los derechos, tanto individuales como colectivos, dentro del Estado.

Con lo anterior argumenta la Corte en misma sentencia, que se corrobora si se tiene en cuenta que la ley es una declaración de voluntad soberana, expresada en forma que previene la Constitución a través de sus representantes, con el fin de garantizar el bien común. Esa voluntad soberana que es la voluntad general se declara mediante una prescripción racional que manda, prohíbe permite o castiga y para ello tiene que determinar las cosas. De lo contrario jamás se satisfará el interés general que es el prevalente.

¹ Sentencia c 081/1996 Corte Constitucional





Ahora bien, el proyecto de Ley bajo estudio respeta lo establecido por el constituyente y se encuentra dentro del marco de configuración legislativa se encuentra soportada en la constitución política de 1991, artículo 49 y 366.

2. Análisis del proyecto de Ley

“Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto promover el uso de vehículos eléctricos a través de incentivos y beneficios para propietarios, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero”

Este apartado es constitucional, toda vez que el congreso de acuerdo con el principio de Libertad Legislativa, y en concordancia con sus funciones, el Congreso de la Republica tiene la facultad de desarrollar la constitución política, por lo tanto y en cumplimiento a esta función el congreso busca desarrollar el artículo 79 de la constitución política, “ Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.”

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

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

Vehículo eléctrico: Un vehículo que es propulsado completamente por uno o más motores eléctricos cuya fuente de energía es energía eléctrica almacenada en baterías recargables.

Estación de carga rápida: Sistema que provee energía para la carga rápida de las baterías de vehículos eléctricos y que cuenta con una potencia de salida superior a 50 kilovatios



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

Parquímetro: Zonas debidamente demarcadas y señalizadas, destinadas para el estacionamiento de vehículos en las vías"

En la mayoría de las leyes creadas por el congreso es fundamental que este enmarque y delimite el significado o definición, de palabras que serán empleadas en el contenido de la ley. Por lo tanto, este artículo no contraría la constitución política, y se da como cumplimiento a la función principal del congreso de la republica la función legislativa.

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

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

El artículo establece :

" Artículo 145. Tarifas. Las tarifas aplicables a los vehículos gravados serán las siguientes, según su valor comercial:

- 1. Vehículos particulares:** a) Hasta \$ 20.000.000 1,5% b) Más de \$ 20.000.000 y hasta \$ 45.000.000 2,5% c) Más de \$ 45.000.000 3.5%
- 2. Motos de más de 125 c.c. 1.5%**

Parágrafo 1o.- Los valores a que se hace referencia en el presente artículo, serán reajustados anualmente por el Gobierno Nacional.

Parágrafo 2o.- Cuando el vehículo automotor entre en circulación por primera vez, el impuesto se liquidará en proporción al número de meses que reste del respectivo año gravable. La fracción de mes se tomará como un mes completo. El pago del impuesto sobre vehículos automotores constituye requisito para la inscripción inicial en el registro terrestre automotor.

Parágrafo 3o.- Todas las motos independientemente de su cilindraje, deberán adquirir el seguro obligatorio de accidentes de tránsito. El incumplimiento de esta obligación dará lugar a la imposición de las sanciones establecidas para los vehículos que no porten la calcomanía a que se refiere la presente ley. Las compañías aseguradoras tendrán la obligación de otorgar las pólizas del seguro obligatorio de accidentes de tránsito.



Parágrafo 4o.- Los municipios que han establecido con base en normas anteriores a la sanción de esta ley el impuesto de circulación y tránsito o rodamiento a los vehículos de servicio público podrán mantenerlo vigente.

Se hace necesario la adición del parágrafo 5 al artículo 145 de la ley 488 de 1998, ya que, de acuerdo con los distintos pronunciamientos de la Corte Constitucional, la razón de que solo el Congreso esté facultado para la imposición de tributos, el cual es creado en cumplimiento al principio de legalidad, principio de certeza y al principio de igualdad.

El principio de legalidad en materia tributaria se encuentra consagrado en el numeral 12 del artículo 150 y en el artículo 338 de la Constitución Política²: el primero consagra una reserva en el Congreso para "establecer contribuciones fiscales y, excepcionalmente, contribuciones parafiscales en los casos y bajo las condiciones que establezca la ley", mientras que el segundo exige a la Ley, en algunos casos en concurrencia con las ordenanzas y los acuerdos, la determinación de los elementos de los tributos³.

Así, frente a tributos de carácter nacional, el Congreso está obligado a definir todos los elementos en forma "clara e inequívoca", esto es, el sujeto activo, el sujeto pasivo, el hecho generador, la base impositiva y la tarifa⁴.

Por consiguiente, el presente artículo no contraria la constitución, por el contrario, garantiza la seguridad jurídica y la igualdad en materia tributaria frente a los demás usuarios de vehículos, si bien con la creación de esta ley se busca incentivar el uso de vehículos eléctricos, esto no desconoce la obligación de este tipo de usuarios para tributar.

"Artículo 4. Descuento sobre la revisión técnico-mecánica. Dentro de los seis meses (6) siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Gobierno Nacional, vía decreto, establecerá un descuento mínimo del cincuenta por ciento (50%) en el valor de la Revisión Técnico-Mecánica consagrada en la Ley 1383 de 2010, a los vehículos eléctricos. Lo anterior, dado que su naturaleza impide el sometimiento a la revisión de emisión de gases contaminantes."

"La revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes representa una de las medidas con que el legislador asegura las condiciones del vehículo automotor que circula por las vías, tanto en cuanto a la salud y seguridad de su conductor,

² Sentencias de la Corte Constitucional C-740 de 1999, M.P. Alvaro Tafur Galvis; C-155 de 2003, M.P. Eduardo Montealegre Lynett; C-690 de 2003, M.P. Rodrigo Escobar Gil; C-594 de 2010, M.P. Luis Ernesto Vargas Silva; y C-822 de 2011, M.P. Mauricio González Cuervo.

³ Sentencia de la Corte Constitucional C-155 de 2003, M.P. Eduardo Montealegre Lynett.

⁴ Cfr. Sentencias de la Corte Constitucional C-004 de 1993, M.P. Eduardo Montealegre Lynett; C-084 de 1995, M.P. Alejandro Martínez Caballero; C-390 de 1996, M.P. José Gregorio Hernández Galindo; C-1097 de 2001, M.P. Jaime Araujo Rentería; y C-227 de 2002, M.P. Jaime Córdoba Triviño.



tripulantes, pasajeros, como a la seguridad de quienes en vehículos o como peatones transitan próximos a aquél. También es una figura de control a la circulación de los vehículos prevista para disminuir el impacto que en el ambiente poseen las emisiones de gases que los automotores producen."

El congreso de la república ha tenido como "principios esenciales que orientan la regulación de esta actividad, que es de suyo riesgosa", la seguridad y la protección de las personas o usuarios, la seguridad vial en su conjunto y la salubridad ciudadana, finalidades que a su vez resultan válidas y relevantes de conformidad con el artículo 2º C.P5

*"El tránsito terrestre es una actividad que juega un papel trascendental en el desarrollo social y económico, y en la realización de los derechos fundamentales. A esta actividad se encuentran ligados asuntos tan importantes como la libertad de movimiento y circulación (CP art. 24) y el desarrollo económico. Pero la actividad transportadora terrestre implica también riesgos importantes para las personas y las cosas. Por lo anterior, 'resulta indispensable no sólo potenciar la eficacia de los modos de transporte sino garantizar su seguridad', lo cual supone una regulación rigurosa del tráfico automotor."*⁶

La revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes representa una de las medidas con que el legislador asegura las condiciones del vehículo automotor que circula por las vías, tanto en cuanto a la salud y seguridad de su conductor, tripulantes, pasajeros, como a la seguridad de quienes en vehículos o como peatones transitan próximos a aquél. Pero también es una figura de control a la circulación de los vehículos, prevista para disminuir el impacto que en el ambiente poseen las emisiones de gases que los automotores producen.

Por consiguiente, el presente artículo no contraria la constitución, por el contrario, garantiza la seguridad vial, tampoco vulnera el derecho a la igualdad, toda vez que el legislador tiene la facultad de dar prebendas en distintas tarifas, y mas aun cuando en el caso de los vehículos eléctricos solo se busca determinar que el vehículo este en optimas condiciones, ya que no se debe realizar la evaluación de gases ya que este tipo de vehículos eléctricos no realizan emisiones de este tipo.

Artículo 5. Descuento sobre el registro vehicular. *Para los vehículos eléctricos, el costo del registro inicial según la definición de la Ley 769 de 2002, no podrá ser superior al cincuenta por ciento (50%) del valor habitual que se le cobre a los vehículos de combustión.*

Artículo 37. Registro inicial. *El registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito y sus características técnicas y de capacidad*

⁵ Sentencia C-089 de 2011. Se citan allí las sentencias C-355 de 2003, C-1090 de 2003, C-144 de 2009, C-885 de 2010.

⁶C-530 de 2003



deben estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional.

Es requisito para todos los vehículos realizar un registro inicial, en cumplimiento con el artículo citado, por lo tanto, en este artículo no está creando una situación jurídica, simplemente fija la tarifa, la cual es la mitad de lo que es pagado por los demás vehículos, si bien esta diferenciación no vulnera el principio de igualdad, toda vez que con la presente ley se busca la disminución del uso y adquisición de vehículos automotores, por lo tanto el presente artículo no contraria la Constitución Política.

“Artículo 6. Tasas diferenciadas de estacionamiento. Los vehículos eléctricos tendrán una tasa preferencial y diferenciada en el cobro por el uso de parquímetros en todo el territorio nacional. En ningún caso, la tasa podrá ser superior al cincuenta por ciento (50%) del valor de la tasa habitual que se le cobre a los vehículos de combustión.

Parágrafo: Las autoridades territoriales deberán eximir a los vehículos eléctricos del pago de contribuciones u otros tributos para vehículos, dirigidos a reducir la contaminación.”

El derecho ambiental parte de un concepto dinámico y evolutivo al estar en permanente proceso de actualización y deliberación democrática, respondiendo a los avances científicos y buscando inscribirse en un marco de orden justo y equitativo.

El artículo 80 de la Constitución señala que el Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.

Por lo tanto el Congreso a través de la presente ley busca prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental producidos por los vehículos automotores, La sentencia T-080 de 2015 recabó recientemente que el daño ambiental es por lo general "permanente e irremediable y es por ello de la mayor importancia promover ante todo su conservación y prevención, por lo tanto es completamente acorde a derecho, la postura del congreso de la Republica en procura del control y prevención de la contaminación producida por vehículos automotores, por tal motivo el presente artículo no contraria la constitución política, y se fundamenta en el principio de prevención.

Artículo 7. Restricción a la circulación vehicular. Los vehículos eléctricos estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular que



cualquier autoridad de tránsito local disponga (Pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental, entre otros.).

Las medidas de regulación de tráfico en todo el mundo se aplican para disminuir problemas de movilidad así como para disminuir la alta contaminación en las ciudades.

Específicamente en Colombia, la restricción a vehículos o el llamado "pico y placa" ha tenido cambios significativos que buscan que la movilidad sea mucho mejor y efectiva. Sin embargo, hoy día existen hay varias excepciones, y una de ellas es la de "Vehículos automotores propulsados exclusivamente por motores eléctricos.", si bien lo que se busca con este artículo es reiterar la posición preferente de este tipo de vehículos, además de exceptuar otras circunstancias donde los vehículos eléctricos pueden ser empleados, por lo tanto el presente artículo no contraria ningún artículo constitucional y se encuentra fundamentado en el artículo 80 de la Constitución Política, el cual dispone "**Artículo 80.** El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución. Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados. Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas."

Artículo 8. Parquaderos preferenciales. Las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo, deberán destinar un porcentaje mínimo del dos por ciento (2%) del total de plazas de parqueo habilitados, para el uso preferencial de vehículos eléctricos. El Gobierno Nacional, dentro de los seis meses (6) siguientes a la entrada en vigor de la presente Ley, deberá reglamentar vía decreto, la identificación de los parquaderos preferenciales a los que se refiere el presente artículo, incluyendo un logotipo y color para los mismos.

En la actualidad los parquaderos preferenciales están dirigidos a personas minusválidas, o con algún tipo de discapacidad, a través de esta ley se busca garantizar un mínimo de cupos para los vehículos eléctricos, no se vulnera ningún artículo constitucional y se desarrollan los **artículos 79 (...)** Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines (...) y el **artículo 80 (...)** Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados. Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas."

Artículo 9. Iniciativa pública de uso de vehículos eléctricos. A partir del 1º de enero del año siguiente a la expedición de la presente Ley, el Gobierno Nacional, en su conjunto, así como los Departamentos de categoría especial y primera, y los



municipios de categoría especial y primera, definidos por la Ley 1551 de 2012, deberán cumplir con una cuota mínima del diez (10) por ciento de vehículos eléctricos en los vehículos que anualmente sean comprados o contratados para su uso.

Parágrafo 1º: La anterior disposición sólo aplicará para los segmentos de vehículos eléctricos que para la fecha tengan una oferta comercial en Colombia.

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

Este artículo no contraria la constitucional y se desarrollan los artículos 79 (...) Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines (...) y el artículo 80 (...) Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados. Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas.", y se encuentra dentro del marco legal de acuerdo a la normatividad dispuesta para contratación estatal siendo esta la ley 80 de 1990.

Artículo 10. Estaciones de carga rápida. Dentro de los tres (3) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, los municipios de categoría especial deberán garantizar que existan en su territorio, como mínimo, cinco (5) estaciones de carga rápida en condiciones funcionales.

Parágrafo 1º: En el mismo periodo de tiempo, Bogotá D.C. deberá garantizar que existan como mínimo, diez (10) estaciones de carga rápida en condiciones funcionales.

Parágrafo 2º: La baja oferta de vehículos eléctricos no podrá ser una causal que exima al Gobierno Nacional y a los municipios de cumplir la anterior disposición.

En Colombia existen muy pocas estaciones de carga para vehículos eléctricos, entre las ciudades de Bogotá y Medellín, **MEDELLÍN:** Aeropuerto José María Córdova, Centro Comercial Oviedo, EAFIT, Exposiciones **BOGOTÁ:** Centro Comercial El Retiro, Centro Comercial Unicentro, Salitre. Si bien lo que se busca con el presente proyecto de ley es implementar el uso de vehículos eléctricos, por lo tanto se hace necesario la implementación de estos puntos de carga.

El entonces ministro de Ambiente, Luis Gilberto Murillo, dijo que "si el país quiere tener más fuerza en el rodamiento de carros eléctricos, hay que ponerle atención a los puntos de carga que aún están en desarrollo, porque son muy bajos para Colombia y en América Latina es algo que los gobiernos ya están implementando como política pública. Para que haya más compra, el usuario debe tener seguridad de que no se va a quedar varado".



Y es que hoy en día, una persona que compre un carro eléctrico debe tener en cuenta que además del cargador que le instalan en su casa, cuando salga de su casa solo tiene como opciones, las 13 estaciones públicas que hay en Bogotá, o si está en Antioquia, las 17 que están en el Valle de Aburrá. Por lo tanto el presente artículo se debe entender como el principal punto de la presente política pública, ya que sin estos medios necesarios para el uso e implementación de uso de vehículos eléctricos, ya que sin estos el objeto de la presente ley está destinado a fracasar, por lo tanto podemos concluir que, esta ley está diseñada para generar resultados en un mediano plazo, en el entendido que si no se garantizan puntos de cargas en las distintas ciudades, los usuarios de este tipo de vehículos serán mínimos.

Artículo 11. Disposiciones urbanísticas. *Las autoridades de planeación de los distritos y municipios deberán garantizar que los edificios de uso residencial y comercial, según la definición de la Ley 675 de 2001, que se construyan a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, cuenten con una acometida de electricidad de 220 voltios para la recarga o el repostaje de vehículos eléctricos en por lo menos el veinticinco (25) por ciento de los sitios de parqueo de uso privado. Los accesos a la recarga deberán contar con las medidas de seguridad necesarias orientadas a que sea el propietario respectivo quien acceda al consumo de energía para efectos de asumir el costo del consumo. De la identificación dependerá el acceso de los vehículos eléctricos a los beneficios consagrados en la presente Ley, en especial los estipulados por los artículos 6, 7 y 8 de la misma.*

3. Concepto de Ministerio de Hacienda

Es importante advertir que el Ministerio de Hacienda debe revisar el impacto fiscal, en lo concerniente con la creación de un subsidio para las entidades hospitalarias, que se encuentren en los niveles 1, 2, 3, 4 de complejidad en salud, se consideran incorporados al estrato 1 para efectos de los subsidios a que haya lugar constatando si esta medida altera o no el Marco Fiscal de Mediano Plazo y/o en el Presupuesto General de la Nación, por lo que es esta Entidad la llamada a manifestarse frente a la iniciativa legislativa bajo estudio.

En el artículo 7 de la Ley 819 de 2003^[1] se establece la obligación de enunciar los costos fiscales en cuanto a los proyectos de ley que se intenten aprobar. Se denota que la iniciativa legislativa no tiene aún aval del Ministerio de Hacienda, la norma citada enuncia lo siguiente:

"En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.



Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

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 contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.

Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces”.

Por tanto al no contar actualmente el Proyecto de Ley con concepto proferido por el Ministerio de Hacienda, respecto de su viabilidad y/o conveniencia, no cumple por ahora con los postulados normativos para financiar las obligaciones que intenta elevar a rango legal, desconociendo conforme a lo anteriormente enunciado el principio de sostenibilidad fiscal.

4. Análisis de Constitucionalidad del proyecto de ley

La Constitución Política establece que es obligación del Estado no solo conservar y proteger los recursos naturales, sino también prevenir y controlar los factores de "deterioro ambiental", imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados. Justamente, la norma examinada en esta ocasión (art. 42, Ley 99 de 1993) define el *daño ambiental* como "el que afecte el normal funcionamiento de los ecosistemas o la renovabilidad de sus recursos y componentes"⁴⁷.

La sentencia C-495 de 1996 resaltó que la Carta Política de 1991 acogió en forma decidida y prioritaria un sistema normativo ecologista tendiente a "mitigar la tendencia inercial hacia una catástrofe nacional de proporciones irreversibles". Destacó que fenómenos como el calentamiento de la tierra, la desertificación de los suelos, la limitación de los recursos hídricos, el exterminio de las especies y de los ecosistemas, la polución del aire, del mar, y de la atmósfera, etc., son factores y variables exteriores que fueron tenidas en cuenta por el Constituyente de 1991, al producir instrumentos jurídicos y políticos tendientes a la conservación y disfrute de un ambiente sano y una calidad de vida





La sentencia C-595 de 2010 recogió el alcance de este principio. Explicó la Corte que fue consagrado en la Ley 99 de 1993¹⁰², al prever el artículo 1.1 que el proceso de desarrollo económico y social del país se orientará conforme a los principios universales y de desarrollo sostenible previsto en la Declaración de Río de Janeiro, disposición que fue declarada exequible en la sentencia C-528 de 1994. Reiteró que el principio de precaución se encuentra constitucionalizado, puesto que se desprende de la internacionalización de las relaciones ecológicas (art. 266) y de los deberes de protección y prevención (arts. 78, 79 y 80)¹⁰³. Además, manifestó esta Corporación que *"la precaución no sólo atiende en su ejercicio a las consecuencias de los actos, sino que principalmente exige una postura activa de anticipación, con un objetivo de previsión de la futura situación medioambiental a efectos de optimizar el entorno de vida natural"*¹⁰⁴.

Principio de precaución. Se encuentra reconocido en el principio número 15 de la Declaración de Río sobre Medio Ambiente y Desarrollo de 1992, al expresar: *"con el fin de proteger el medio ambiente, los Estados deberán aplicar ampliamente el criterio de precaución conforme a sus capacidades. Cuando haya peligro de daño grave o irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces en función de los costos para impedir la degradación del medio ambiente"*.

Como hemos evidenciado en los últimos años la problemática del calentamiento global, ha retumbado en legislación de distintos países, y de acuerdo con los compromisos adquiridos en la Cumbre de París, y en cumplimiento a dicha cumbre mediante la creación de La Ley 1844 de 2017, en donde se incorpora al ordenamiento jurídico colombiano el "Acuerdo de París", allí el Estado colombiano se compromete a reducir en un 20% las emisiones de gases efecto invernadero antes del 2030, y como consecuencia, la motivación de la ley, en donde se resalta que Bogotá y Medellín se encuentran en las 10 ciudades más contaminantes de América Latina, es evidente y necesario la intervención del ejecutivo, aun cuando la ley es totalmente facultativa para los ciudadanos, se basa incentivos, en motivación, es un paso hacia la disminución de la contaminación en Colombia.

Respecto a la obligación de las entidades administrativas municipales, respecto a la adquisición de vehículos eléctricos, se requiere ampliar el porcentaje para la compra de estos, ya que es la administración quien debe garantizar el cuidado del medio ambiente, en el análisis del proyecto de ley no se logra evidenciar ningún tipo de contrariedad con la constitución nacional, como anteriormente se mencionó esta ley es el principio del cambio, ya que de acuerdo al artículo 79 de la constitución nacional establece como derecho a un ambiente sano, por lo tanto es responsabilidad del estado garantizar el mismo, por lo tanto el presente proyecto de ley, se encuentra conforme a derecho, ya que cumple distintos preceptos tanto legales como constitucionales.





5. Conclusión

De acuerdo a lo anteriormente expuesto, respecto Los requisitos de orden legal, es necesario el concepto del Ministerio de Hacienda frente a la disposición que se intenta elevar a ley, así como disminuir el plazo para la creación de puntos de carga. A la luz de la constitución la iniciativa legislativa desarrolla el postulado constitucional previsto en el artículo 79, además que lo previsto en el texto que se intenta elevar a rango legal es una disposición necesaria para el goce efectivo de un ambiente sano, además que busca disminuir las emisiones contaminantes, especialmente las vehiculares.

Cordialmente,

Alejandro Badillo Rodríguez

Coordinador Observatorio de DDHH Facultad de Derecho Universidad La Gran Colombia
Universidad La Gran Colombia

Proyectó: Yuldana Murillo Castellanos

Revisó: Alejandro Badillo Rodríguez



