



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA DE GOBIERNO

Al contestar por favor cite estos datos:

Radicado No. 20191700410801

Fecha: 29-05-2019



Página 1 de 1

Bogotá, D.C.

Doctora
DIANA MARCELA MORALES ROJAS
Secretaria
Comisión Sexta Constitucional Permanente
Cámara de Representantes
Carrera 7 No. 8-68, Edificio Nuevo del Congreso
Ciudad



Al responder cite radicado: **20193.60104502** Id: **18193**
Folios: 18 Fecha: 2019-05-30 14:13:41
Anexos: 0
Remitente : ALCALDIA DE BOGOTA
Destinatario: DIANA MARCELA MORALES ROJAS

Asunto: Comentarios de la Administración Distrital al texto del Proyecto de Ley No. 322 de 2019 Cámara "Por medio del cual se plantean los lineamientos para la renovación de la flota pública de transporte masivo dirigida a una contratación sostenible, y se dictan otras disposiciones".

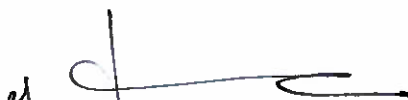
Respetada Secretaria:

De conformidad con lo previsto en el Capítulo III del Decreto Distrital No.06 de 2009 y con el propósito que, por su intermedio, se pongan en conocimiento de los Honorables Representantes que integran la Comisión Sexta, de manera atenta, envío los comentarios realizados por la Secretaría Distrital de Hacienda, Secretaría Distrital de Ambiente, Secretaría Distrital de Planeación, Secretaría Jurídica Distrital, Secretaría Distrital de Movilidad y Transmilenio S.A. en relación con el proyecto de Ley citado en el asunto (Anexo).

Sobre el particular, cabe señalar que la Administración Distrital considera no viable la iniciativa legislativa y, de manera respetuosa, sugiere que en el estudio y discusión del referido proyecto de Ley se tengan en cuenta las observaciones realizadas, no sin antes manifestar nuestra disposición y compromiso en colaborar con la actividad legislativa.

Quedamos atentos a sus valiosos comentarios sobre el asunto.

Reciba un cordial saludo,


JUAN MIGUEL DURÁN PRIETO
Secretario Distrital de Gobierno

Anexo: Lo anunciado (17 folios)

Proyectó: Oscar Pulecio Díaz – Coordinación Equipo Congreso
Revisó: Camilo Reynosa Carrero – Asesor DRR, Holman David Arévalo – Asesor DRP
Aprobó: Camilo Andrés Suárez Espinosa – Director de Relaciones Políticas

H.C.R.VI
COMISIÓN VI
RECIBIDO
Jumbo 4169
8:30

Edificio Liévano
Calle 11 No. 8 -17
Código Postal: 111711
Tel. 3387000 - 3820660
Información Línea 195
www.gobiernobogota.gov.co

GDI - GPD - F032
Versión: 03
Vigencia:
22 de noviembre de 2018

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE HACIENDA

FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS
PROYECTOS DE LEY Y/O ACTO LEGISLATIVO
FECHA: Abril de 2019

SECTOR QUE CONCEPTÚA: Hacienda
NÚMERO DEL PROYECTO:

EN CÁMARA: LEY AÑO: 2019

TÍTULO DEL PROYECTO

"Por medio del cual se plantean los lineamientos para la renovación de la flota pública de transporte masivo dirigida a una contratación sostenible, y se dictan otras disposiciones".

AUTOR (ES)

Honorable Representante a la Cámara Departamento de Santander: Fabián Díaz Plata

OBJETO DEL PROYECTO

Establecer los lineamientos para orientar la renovación de la flota pública de transporte masivo, y vehículos pertenecientes al Estado, hacia una contratación amigable con el medio ambiente, que contribuya a reducir las emisiones de CO2.

FUNDAMENTO LEGAL PARA PRESENTAR EL ANÁLISIS EL SECTOR

ES COMPETENTE

Si No

Carrera 30 No. 25-60
Código Postal 111311
PBX: (571) 338 5300
Información: Línea 195
www.haciendabogota.gov.co
contactenos@ahd.gov.co
NIT. 859.899.061-9
Bogotá, Distrito Capital - Colombia



**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE LICENCIA

ANÁLISIS JURÍDICO

Ley 819 de 2003

ANÁLISIS FINANCIERO

N.A

ANÁLISIS TÉCNICO

Se debe pronunciar frente a este aspecto, las Secretarías Distritales de Movilidad (Sector Coordinador), Planeación y Ambiente y la Secretaría Jurídica Distrital.

COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

La propuesta se compone de 9 artículos de los cuales a continuación se presentan los comentarios sobre los artículos que podrían tener impacto fiscal en el corto y mediano plazo.

Artículo 3. A partir de la entrada en vigencia de la presente ley, la contratación de transporte público masivo en el país deberá priorizar la compra de vehículos eléctricos de forma tal que en un periodo no mayor a 20 años a partir de la puesta en vigencia de la presente ley la totalidad de esta flota pública funcione mediante electricidad.

Comentario:

Con lo propuesto en este artículo se generaría un impacto a corto y mediano plazo en las finanzas del Distrito por el costo del parque automotor el cual debe ser evaluado conjuntamente con la Secretaría Distrital de Movilidad, consideran que la propuesta establece una gradualidad en la implantación de la norma.

Artículo 5. Compra de vehículos estatales. A partir de la vigencia de la presente ley, las nuevas contrataciones que se realicen por parte de las entidades estatales, en cuanto a la adquisición de nuevos vehículos o a la renovación de los ya existentes que sirven para cumplir con las labores propias de la entidad, deberán estar dirigidas a la compra de un parque automotor eléctrico, en su totalidad.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE HACIENDA

Comentario:

Teniendo en cuenta que, a partir de la adopción de la norma, las entidades estatales estarían en la obligación de adquirir el parque automotor bajo tales condiciones, implicaría un aumento considerable en los costos de adquisición y por ende demandaría mayores recursos del presupuesto distrital para tal fin.

El grado del impacto en las finanzas del Distrito, solo se podría evaluar dependiendo de los procesos previstos, por las Entidades, de adquisición o renovación del parque automotor en la actual y futuras vigencias.

Impacto Fiscal:

Según el artículo 7º. de la Ley 819 de 2003 "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", además de que se deben incluir expresamente "los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo", requisito que no está contemplado en la propuesta.

Sin embargo, en la Exposición de Motivos se indica:

"Lo anterior sugiere que los precios de los vehículos eléctricos, ya sea para uso de transporte público como para uso particular, tienen una tendencia a disminuir a medida que avanza y mejora el desarrollo de las baterías. Dicho lo anterior, si bien el precio de los vehículos eléctricos supera en gran medida a los vehículos convencionales, lo que supone una gran inversión inicial, a largo plazo esta adquisición resulta mucho más rentable dado que el uso de la electricidad es cuatro veces más barato que el combustible y el mantenimiento supone costos hasta tres veces menores.

Camera 30 No. 25-90
Código Postal 111311
PBX: (571) 338 5000
Información: Línea 185
www.haciendabogota.gov.co
contabilidad@shd.gov.co
Nº. 889.998.061-9
Bogotá, Distrito Capital - Colombia



BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE HACIENDA

Por lo anterior, si bien no se desconoce los altos costos que puede traer renovar la flota de transporte con autobuses eléctricos, la compra de estos vehículos implica la disminución de costos asociados no solo a las externalidades negativas del uso de diésel, sino también al ciclo de vida del vehículo considerando el mantenimiento y el uso de la electricidad, lo que implica un retorno de la inversión en el largo plazo."

¿GENERA GASTOS ADICIONALES?

Si No

VALORACIÓN DEL GASTO. En caso de ser afirmativa la respuesta de generación de gastos. Indique ese gasto adicional a que corresponde. Adquisición y/o renovación del parque automotor del sistema integrado de transporte público como de las entidades del Distrito.

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector.

Si No

IMPACTO DEL PROYECTO (Señalar con X la opción adecuada)

Apoya la iniciativa legislativa:

NO

SI TOTAL PARCIAL:

Atentamente,

BEATRIZ ELENA ARBELÁEZ MARTÍNEZ
SECRETARIA DISTRITAL DE HACIENDA
barbelaez@shd.gov.co

Aprobado por:	José Alejandro Herrera Lozano Piedad Muñoz Rojas / Johana Andrea Almeyda González
Revisado por:	Luz Helena Rodríguez González

Carrera 30 No. 25-90
Código Postal 111311
PBX: (571) 338 5000
Información: Línea 195
www.haciendabogota.gov.co
contactenos@shd.gov.co
Nit. 895.958.061-9
Bogotá Distrito Capital - Colombia



**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE AMBIENTE

FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS
PROYECTOS DE LEY O ACTO LEGISLATIVO
FECHA _____

SECTOR QUE CONCEPTÚA: AMBIENTE

NÚMERO DEL PROYECTO:

EN CÁMARA: LEY ACTO LEGISLATIVO
EN SENADO: LEY ACTO LEGISLATIVO AÑO: 2018
AÑO: _____

ORIGEN DEL PROYECTO _____ FECHA DE RADICACIÓN _____ COMISIÓN _____

ESTADO DEL PROYECTO _____

TÍTULO DEL PROYECTO

"por medio del cual se plantean los lineamientos para la renovación de la flota pública de transporte masivo dirigida a una contratación sostenible, y se dictan otras disposiciones".

AUTOR (ES)

Honorable Representante a la Cámara por Santander Fabián Díaz Plata

OBJETO DEL PROYECTO

establecer los lineamientos para orientar la renovación de la flota pública de transporte masivo, y vehículos pertenecientes al Estado, hacia una contratación amigable con el medio ambiente, que contribuya a reducir las emisiones de CO2

FUNDAMENTO LEGAL PARA PRESENTAR EL ANÁLISIS EL SECTOR

ES COMPETENTE

Si No



ANÁLISIS JURÍDICO

La Secretaría Distrital de Ambiente, se permite realizar las siguientes recomendaciones, con el objeto de que el proyecto de ley en curso, sea viable:

1. En virtud de que el funcionamiento y las condiciones en las que se plantean los lineamientos para la renovación de la flota de transporte masivo, se sugiere que dentro del articulado del proyecto de Ley estudiado, se tengan en cuenta otras tecnologías amigables con el medio ambiente, se incorporen lineamientos sobre la infraestructura a través de la cual se realizará la recarga y mantenimiento de los vehículos eléctricos y se determine de manera clara y precisa que autoridad asumirá su administración y gestión.
2. Si lo que busca el proyecto de Ley es la masificación del transporte eléctrico en la flota pública de transporte masivo se sugiere la creación de una estrategia para la aplicación y desarrollo de la iniciativa propuesta.
3. Se recomienda que se incorpore en la exposición de motivos una proyección de estadísticas y costos de la implementación de un sistema masivo de buses eléctricos en el País.

Se debe tener en cuenta que el Decreto 1016 del 6 de junio del 2000 se encuentra derogado por el artículo 28 del Decreto 2409 de 2018, por lo anterior se debe ajustar la modificación propuesta a la normatividad vigente.

Por lo anterior, el Proyecto de Ley 322 de 2018 C, es **INVIABLE**, hasta que se ajuste conforme a las recomendaciones realizadas.

ANÁLISIS FINANCIERO

Es necesario señalar que la obligaciones del proyecto, no generarían erogación adicional alguna a esta Secretaría; en el entendido que los vehículos cero emisiones que a la fecha existen en el mercado, no cumplen los requisitos espaciales ni tecno-mecánicos necesarios para efectuar los traslados de personal y de elementos que por misionalidad debe realizar esta Entidad, en los territorios del Distrito Capital.

En razón a lo anterior, la Secretaría Distrital de Ambiente se encontraría dentro de los casos de excepción contemplados en el parágrafo único del artículo 5°, de la parte resolutive de la iniciativa.

ANÁLISIS TÉCNICO

Es preciso mencionar que, para el eventual desarrollo de este proyecto, se hace necesario incluir dentro del articulado lineamientos de contaminantes locales como material particulado PM₁₀, PM_{2.5}, NO_x, entre otros, que mitiguen el deterioro de la calidad del aire en las ciudades.



Se requiere articular sus objetivos con los lineamientos del Decreto Distrital 477 de 2013, *"Por medio del cual se adopta y estructura el Plan de Ascenso Tecnológico para el Sistema Integrado de Transporte Público y se dictan otras disposiciones"* y el Acuerdo del Concejo de Bogotá 732 de 2018 *"Por medio del cual se adoptan medidas para la promoción y masificación de la movilidad eléctrica y demás tecnologías cero emisiones directas de material particulado en Bogotá D.C. y se dictan otras disposiciones"*, en el entendido que la ciudad de Bogotá ya ha realizado avances relacionados con la renovación de flotas vehiculares.

Es importante considerar que los avances tecnológicos se dan con mayor rapidez en la actualidad, por lo anterior, si el proyecto de ley se asocia a "contratación sostenible", debe quedar en términos de la mejor tecnología disponible en términos ambientales, tecnológicos y operativos.

COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

Lo establecido en los acápites "Análisis Jurídico y Financiero".

GENERA GASTOS ADICIONALES?

Si No

VALORACIÓN DEL GASTO. En caso de ser afirmativa la respuesta de generación de gastos. Indique ese gasto adicional a que corresponde.

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector, de no serlo, indicar cuál

Si No

IMPACTO DEL PROYECTO (Señalar con X la opción adecuada)

Apoya la iniciativa legislativa:

NO

SI TOTAL PARCIAL:

PROPOSICIONES PARA LOS ARTÍCULOS: Lo establecido en los acápites "Análisis Jurídico y Financiero".

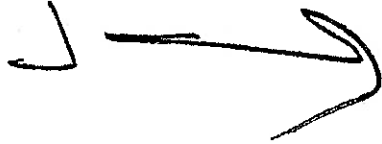
SE ADJUNTA PROPOSICIONES SUGERIDAS.

SI NO

Atentamente,



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE AMBIENTE



FRANCISCO JOSE CRUZ PRADA
SECRETARIO DISTRITAL DE AMBIENTE

Elaboró: Viviana Carolina Ortiz Guzmán – Directora Legal Ambiental.
Oscar Alexander Ducuara Falla – Subdirector de Calidad del Aire, Auditiva y Visual.
Elsa Marina Ramírez Rubio – Subdirectora Financiera.
Revisó: Silvia Corzo Villamizar – Asesora Despacho Secretaría Distrital de Ambiente
Proyectó: DAVID SANTIAGO CADAVID ORTIZ

SECRETARIA DISTRITAL DE PLANEACION
RADICACION: 2-2019-26461

PL RESPONDER CITE ESTE NUMERO
FECHA: 2019-05-07 10:36 PRO 1443030
RADICACION INICIAL:
COPIAS: 1
DESTINO: SECRETARIA DISTRITAL DE GOBIERNO
TRAMITE: Atención de Peticiones Generales

ANEXOS: No

EMITENTE:
DISTRITAL: NO

Bogotá D.C. seis (6) de mayo de 2019

Doctor
CAMILO ANDRÉS SUÁREZ ESPINOSA
Director de Relaciones Políticas
Secretaría Distrital de Gobierno
Calle 11 No. 8-17 Edificio Liévano
Bogotá, D.C.



2-2019-26461

Secretaría de Gobierno Distrital
R No. 2019-421-047139-2
2019-05-10 10:28 - Folios: 2 Anexos: 0
Destino: DIRECCION DE RELACIONES P
Rem/D: DEPARTAMENTO ADMINISTRATI



Radicación: SDP 1-2018-23517 / SDG 20191700234371.
Asunto: Comentarios al Proyecto de Ley 322/2019C.

Respetado doctor Suárez:

Esta Secretaría recibió para estudio el Proyecto de Ley No. 322/2019C "Por medio del cual se plantean los lineamientos para la renovación de la flota pública de transporte masivo dirigida a una contratación sostenible, y se dictan otras disposiciones", el cual se encuentra en trámite en la Cámara de Representantes.

A continuación, se realizan los respectivos comentarios al Proyecto de Ley, en consonancia con lo establecido en el Decreto Distrital 06 de 2009.

**FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS
PROYECTOS DE LEY Y/O ACTO LEGISLATIVO**

SECTOR QUE CONCEPTEA: Secretaría Distrital de Planeación.

NÚMERO DEL PROYECTO: 322 de 2019C.

EN CÁMARA: LEY X ACTO LEGISLATIVO AÑO: 2019
EN SENADO: LEY ACTO LEGISLATIVO AÑO:

ORIGEN DEL PROYECTO: Iniciativa parlamentaria.

FECHA DE RADICACIÓN: N/A

ESTADO DEL PROYECTO: En trámite.

TÍTULO DEL PROYECTO

"Por medio del cual se plantean los lineamientos para la renovación de la flota pública de transporte masivo dirigida a una contratación sostenible, y se dictan otras disposiciones".

Carrera 30 N. 25 - 90
Código Postal 111311
Pisos 1,5,8 y 13
PBX 335 8000
www.sdp.gov.co
Info.: Línea 195



SC-CER259292



CO-SC-CER259292



GP-CER259293

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**

OBJETO DEL PROYECTO

El objeto del presente proyecto es establecer los lineamientos para orientar la renovación de la flota pública de transporte masivo, y vehículos pertenecientes al Estado, hacia una contratación amigable con el medio ambiente, que contribuya a reducir las emisiones de CO2.

FUNDAMENTO LEGAL PARA PRESENTAR EL ANÁLISIS EL SECTOR

ES COMPETENTE

Si No

De conformidad con lo establecido en el Acuerdo Distrital 257 de 2006 y el Decreto Distrital 016 de 2013

ANÁLISIS JURÍDICO

Es evidente que desde la Constitución Política se consagra la protección del ambiente, el artículo 79 superior dispone:

"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."

A su vez es de público conocimiento que la calidad del aire depende de manera directa de la cantidad de emisiones contaminantes que se producen.

En tal medida uno de los principales actores contaminantes en las ciudades es el servicio de transporte independientemente de si es público o particular.

El proyecto de Ley sometido a consideración busca establecer lineamientos para orientar la renovación de la flota pública de transporte masivo, así como de los vehículos de propiedad del Estado, buscando una contratación amigable y sostenible con el ambiente, que contribuya a reducir las emisiones contaminantes.

De la exposición de motivos se extrae que de conformidad con el Acuerdo de París, es necesario adoptar medidas que propendan por una movilidad sostenible con el ambiente, en esta medida es que surge la iniciativa planteada en el sentido de modernizar la flota de transporte público masivo a fin de que opere con buses eléctricos.

De la lectura de la iniciativa, se evidencia que su contenido escapa en gran medida a la misión y funciones de esta Secretaría, en concordancia con el Acuerdo Distrital 257 de



2006 y el Decreto 016 de 2013, sin embargo resulta necesario realizar las siguientes precisiones:

Lo primero que se advierte es que la iniciativa consagra definiciones como flota pública de transporte masivo y vehículos estatales, las cuales difieren de las consagradas en el artículo 2 de la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones" el cual señala:

"ARTÍCULO 2º. DEFINICIONES. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

(...)

STTMP: Sistema de Transporte Terrestre Masivo de Pasajeros. Es el conjunto de infraestructura, equipos, sistemas, señales, paraderos, vehículos, estaciones e infraestructura vial destinadas y utilizadas para la eficiente y continua prestación del servicio público de transporte de pasajeros en un área específica.

(...)

Vehículo de servicio público: Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.

Vehículo de servicio oficial: Vehículo automotor destinado al servicio de entidades públicas.

(...)"

Por lo anterior es importante que se usen las definiciones legales o que se indique si se están creando nuevas definiciones y por ende se está modificando el Código Nacional de Tránsito Terrestre, para que se exprese de manera clara en el articulado.

En cuanto al término de un (1) año consagrado en el artículo 3º para renovar el 35% de vehículos eléctricos en la flota pública de transporte masivo resulta ser inconveniente y presentaría problemas con su implementación

Adicionalmente no se encuentra un estudio presupuestal y/o fiscal que permita soportar los porcentajes y los tiempos fijados para realizar el cambio del sistema de transporte actual al propuesto.

Por el objeto de la iniciativa es necesario que se atiendan las observaciones que presenten el Ministerio de Transporte y para el caso de Bogotá D.C. la Secretaría Distrital de Movilidad, pues son las entidades técnicas que pueden llegar a verificar con diferentes estudios la viabilidad o no de la iniciativa legislativa.

ANÁLISIS FINANCIERO

N.A.

Carrera 30 N. 25 - 90
Código Postal 111311
Pisos 1,5,8 y 13
PBX 335 8000
www.sdp.gov.co
Info.: Línea 195



SG-CER259282



CO-SG-CER259282



GP-CER259293

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DE PLANEACIÓN

ANÁLISIS TÉCNICO

La Dirección de Vías, Transporte y Servicios Públicos emitió respuesta en el siguiente sentido:

El proyecto de Ley plantea la renovación de la flota pública de transporte masivo, y vehículos pertenecientes al Estado, hacia una contratación amigable con el medio ambiente, que contribuya a reducir las emisiones de CO2, proyecto que se considera viable desde la SDP por estar contemplado dentro de las Estrategias del Artículo 87 del Plan Maestro de Movilidad – Decreto Distrital 319 de 2006, así como en los lineamientos ambientales previstos en el Artículo 90 del mismo Decreto.

No obstante lo anterior, se hacen las siguientes observaciones:

Dado que el proyecto establece unos plazos y porcentajes para la migración a los sistemas eléctricos y teniendo en cuenta que la Administración Distrital cuenta con contratos suscritos que pueden superar los tiempos previstos por el proyecto de Ley, se debería contemplar una transición al sistema, tema que debe ser analizado por la Secretaría Distrital de Movilidad – SDM y TRANSMILENIO S.A

COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

N/A

IMPACTO DEL PROYECTO (Señalar con X la opción adecuada)

Apoya la iniciativa legislativa:

SI TOTAL PARCIAL NO X

PROPOSICIONES PARA LOS ARTÍCULOS:

SE ADJUNTA PROPOSICIONES SUGERIDAS SI NO X

Atentamente,

ANDRÉS ORTIZ GÓMEZ
Secretario Distrital de Planeación

Vo.Bo: Concepción Castañeda
Aprobó: Camilo Cardona Casis
Revisó: Miguel Henao Henao
Proyectó: Rafael Antonio Rodríguez Montenegro

Asesora de Despacho
Subsecretario Jurídico
Director de Análisis y Conceptos Jurídicos N/A
P. E. DACJ

Carrera 30 N. 25 - 90
Código Postal 111311
Pisos 1,5,8 y 13
PBX 335 8000
www.sdp.gov.co
Info.: Línea 195



SC-CER259292



CO-SC-CER259292



GP-CER259293

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA JURÍDICA DISTRICTAL

FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS PROYECTOS DE LEY

SECTOR QUE CONCEPTÚA: Gestión Jurídica

NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY: 322/2019C AÑO: 2019

ESTADO DEL PROYECTO: Primer debate

TÍTULO DEL PROYECTO

"Por medio del cual se plantean los lineamientos para la renovación de la flota pública de transporte masivo dirigida a una contratación sostenible, y se dictan otras disposiciones."

AUTOR (ES)

Honorable Representante

FABIÁN DÍAZ PLATA

OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Según lo dispone el artículo 1 de la Iniciativa legislativa, el objeto de la misma es establecer los lineamientos para orientar la renovación de la flota pública de transporte masivo, y vehículos pertenecientes al Estado, hacia una contratación amigable con el medio ambiente, que contribuya a reducir las emisiones de CO2.

FUNDAMENTO LEGAL PARA PRESENTAR LA INICIATIVA (ANÁLISIS DEL SECTOR COORDINADOR)

Tal y como lo determina la Corte Constitucional en Sentencia C-527 de 1994 el órgano que tiene la potestad genérica de desarrollar la Constitución y expedir las reglas de derecho es el Congreso de la República, puesto que a éste corresponde "hacer las leyes", conforme lo establece el artículo 150 constitucional.

Ahora, respecto de la competencia para presentar la iniciativa legislativa en estudio, el artículo 140 de la Ley 5 de 1992 modificado por el artículo 13 de la Ley 974 de 2005, prescribe en su numeral 1 que pueden presentar proyectos de ley, los Senadores y Representantes a la Cámara individualmente. En este orden de ideas, es dable concluir que la Cámara de Representantes tiene la competencia para presentar el proyecto de Ley 322/2019C.

ANÁLISIS JURÍDICO

Para establecer si el Congreso de la República goza de la competencia para tramitar la presente iniciativa legislativa, es menester analizar la figura jurídica de la "Cláusula General de Competencia Normativa".

Carrera 8 No. 10-65
Código Postal: 111711
Tel: 3813000
www.bogotajuridica.gov.co
Info: Línea 195



2310460-FT-086 Versión 01

**BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS**



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA JURÍDICA DISTRICTAL

Sobre el particular, la Corte Constitucional en Sentencia C-1648 de 2000, señaló que la llamada *Cláusula General de Competencia* emerge directamente de los artículos 114 y 150 constitucional, los cuales le asignan al Congreso de la República la atribución genérica de "hacer las leyes", esto es, la facultad 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."

En esta misma sentencia, la Corte destacó que el ejercicio de dicha actividad por parte del legislador, encuentra un claro sustento en el carácter democrático, participativo y pluralista que identifica al 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.

Adicional, respecto de su alcance la Corte precisó en Sentencia C-439 de 2016 que, por intermedio de la *Cláusula General de Competencia*, se le reconoce al legislador un amplio margen de libertad de configuración normativa para desarrollar la Constitución, esto es, 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.

En reiteradas¹ sentencias la Corte Constitucional ha destacado que esta libertad de configuración legislativa, se materializa no solo en la posibilidad discrecional del Congreso de la República para expedir las leyes *in genere*, sino también para cambiarlas, adecuarlas y suprimirlas, teniendo en cuenta los requerimientos sociales, la conveniencia pública y la necesidad de adoptar las políticas públicas que en materia legislativa se deban implementar en beneficio de la colectividad. En torno a este aspecto, ha precisado el máximo tribunal constitucional que, "en cuanto *ex proprio jure* el Parlamento tiene la función de crear o producir la ley, en el mismo sentido, y por ser una consecuencia directa de esa actividad, dicho órgano está plenamente facultado para interpretarla, reformarla y derogarla o, lo que es igual, para sustituirla, modificarla, adiclarla y, en fin, para cumplir cualquier otra acción que, en torno a esa actividad privativa, no resulte contraria a la Constitución ni invada órbitas de competencia confiadas a otros institutos estatales"².

En este orden de ideas, la Corte ha señalado que, aun cuando el artículo 150 de la Carta Política define y enumera las funciones que le corresponde cumplir al Congreso de la República, tal definición "no tiene un carácter taxativo sino meramente enunciativo o simplemente enumerativo"³, pues, la actividad legislativa, por ocuparse de regular aspectos vinculados con la conducta humana y sus relaciones socioeconómicas, políticas y de cualquier otro orden, es por esencia evolutiva y dinámica, razón por la cual, antes que interpretarse en forma restringida, debe entenderse en sentido amplio y flexible, de manera que la misma se extienda a todos los asuntos que, no obstante no haber sido considerados expresamente por la Constitución, son materia de producción legislativa⁴.

Con base en lo hasta aquí expuesto, es dable concluir a *prima facie* que el Congreso de la República es competente para tramitar el Proyecto de Ley 322/2019C, pues la materia objeto de regulación busca garantizar la protección al medio ambiente a través de una movilidad sostenible en el territorio nacional.

¹ Corte Constitucional. Sentencias C-473 de 1997, C-524 de 1997, C-1648 de 2000 y C-630 de 2011

² Corte Constitucional. Sentencia C-439 de 2016

³ Óp. Cit. Corte Constitucional Sentencias C-473 de 1997, C-524 de 1997, C-1648 de 2000 y C-630 de 2011

⁴ Óp. Cit. Corte Constitucional. Sentencia C-439 de 2016

Carrera 8 No. 10-65
Código Postal: 111711
Tel: 3813600
www.bogotajuridica.gov.co
Info: Línea 195



BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA JURÍDICA DISTRICTAL

No obstante, y en el entendido de que la iniciativa legislativa pretende establecer lineamientos para la renovación de la flota de los vehículos a través de los cuales se presta el servicio público de transporte en el territorio nacional con el fin de contribuir a una movilidad sostenible y, también con una contratación administrativa amigable con el medio ambiente, vale precisar que le compete al legislador colombiano regular los aspectos más significativos de la contratación pública, conforme a la función establecida en el último inciso del artículo 150 de la Constitución Política.

Pues bien, según la jurisprudencia de la Corte Constitucional⁵, el mandato otorgado al Congreso de la República, en el artículo 150 de la Carta, para que dicte un estatuto general de contratación de la administración pública y en especial de la administración nacional, implica el reconocimiento de una amplia libertad de configuración del legislador para diseñar un régimen legal cuya finalidad sea la de propender por el logro de los objetivos constitucionales del Estado Social de Derecho, toda vez que el cumplimiento de estas metas requiere del aprovisionamiento de bienes y servicios por parte de los órganos públicos mediante la contratación. En este orden de ideas, es innegable el carácter instrumental que ostenta el contrato estatal, puesto que no es un fin en sí mismo sino un medio para la consecución de los altos objetivos del Estado.

Asimismo, la Corte concluye que en virtud de la potestad de configuración legislativa, el Congreso tiene la libertad para regular los aspectos más significativos de la contratación pública como son los referentes a las cláusulas excepcionales, la clasificación de los contratos estatales, los deberes y derechos de las partes contratantes, la competencia y capacidad para contratar, principios fundamentales, nulidades, control de la gestión contractual, responsabilidad contractual, liquidación de los contratos, solución de las controversias, entre otros aspectos.

Por todo lo anterior, la Secretaría Jurídica Distrital considera que el Congreso de la República, es competente para tramitar el Proyecto de Ley 322/2019C, pues no se encuentra en ninguna de las situaciones descritas en el artículo 154 constitucional.

ES COMPETENTE

SI NO

ANÁLISIS FINANCIERO

La implementación de los lineamientos de que trata el proyecto de Ley 322/2019C, podría conllevar la disposición de recursos por parte de Bogotá, D.C., los cuales habría que apropiar para cada una de las vigencias correspondientes en los presupuestos de las entidades y organismos que tuviesen competencias sobre la materia.

No obstante, debido a que el artículo 5 de la iniciativa legislativa insta a las entidades del estado a la adquisición de vehículos eléctricos para el cumplimiento de las labores propias de la entidad, corresponderá, con fundamento en el inciso 2 del artículo 16 del Decreto Distrital 6 de 2009, a la Secretaría Distrital de Hacienda analizar la afectación presupuestal de la implementación de tal medida.

ANÁLISIS TÉCNICO

⁵ Corte Constitucional. Sentencias C-449 de 1992, C-633 de 1996, C-949 de 2001 y C-713 de 2009.

Carrera 8 No. 10-65
Código Postal: 111711
Tel: 3813000
www.bogota.gov.co
Info: Línea 165



2310460-FT-086 Versión 01

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA JURÍDICA DISTRITAL

Las temáticas relacionadas con el servicio de transporte público, no son de competencia de esta Secretaría, al tenor de las funciones básicas contenidas en el Acuerdo Distrital 638 de 2016 y el Decreto Distrital 323 de 2016, no habiendo lugar entonces, a efectuar el análisis técnico al proyecto de ley.

COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

Sin perjuicio de la competencia que ostenta el Congreso de la República para tramitar el proyecto de Ley 322/2019C, la Secretaría Jurídica Distrital sugiere se tengan en cuenta las siguientes recomendaciones:

1. El epígrafe del articulado *"Por medio del cual se plantean los lineamientos para la renovación de la flota pública de transporte masivo dirigida a una contratación sostenible, y se dictan otras disposiciones"* es diferente al que se registra en la exposición de motivos *"Por medio del cual se plantean los lineamientos para la compra de busetas y buses eléctricos de transporte público"*, por ende, se recomienda unificar el epígrafe en ambos documentos. Lo anterior, en cumplimiento del principio de unidad de materia.
2. Con relación al artículo 6 se evidencia que con las nuevas funciones que se pretenden asignar a los Ministerios se estaría invadiendo la facultad constitucional que tiene el Presidente de la República para distribuir los negocios según su naturaleza, entre los Ministerios y los Departamentos Administrativos, conforme lo determina el numeral 17 del artículo 189 de la Constitución Política. Por ende, se recomienda la eliminación del articulado observado.
3. Igual situación se presenta con el artículo 7, pues pretende modificar el Decreto Nacional 1016 de 2000 derogado por el Decreto Nacional 2409 de 2018, expedidos por el Presidente de la República con fundamento en el numeral 16 del artículo 189 constitucional. Si bien el legislador tiene la competencia in genere de hacer, modificar y derogar la ley, dicha capacidad no se extiende sobre los actos administrativos que con fundamento en las atribuciones constitucionales y legales expida el Presidente de la República. Por ende, se recomienda la eliminación del articulado observado.

¿GENERA GASTOS ADICIONALES?

SI _____ NO _____ con base en lo expuesto en el acápite de análisis financiero.

VALORACIÓN DEL GASTO. En caso de ser afirmativa la respuesta de generación de gastos. Indique ese gasto adicional a que corresponde.

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector, de no serlo, indicar cual

SI _____ NO _____

IMPACTO DEL PROYECTO

APOYA la iniciativa legislativa:

SI _____ TOTAL _____ PARCIAL _____ X

Carrera 8 No. 10-65
Código Postal: 111711
Tel: 3813000
www.bogotájurídica.gov.co
Info: Línea 195



2310460-FT-086 Versión 01

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA JURÍDICA DISTRICTAL

PROPOSICIONES PARA LOS ARTÍCULOS:

SE ADJUNTA PROPOSICIONES SUGERIDAD SI _____ NO X

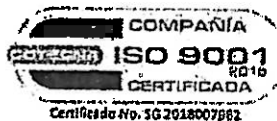
Atentamente,

Gloria Edith Martínez Sierra
GLORIA EDITH MARTÍNEZ SIERRA
Subsecretaria Jurídica

Ana Lucy Castro Castro
ANA LUCY CASTRO CASTRO
Directora Distrital de Doctrina y Asuntos
Normativos

Proyectó: Diana Herlinda Quintero Preciado
Revisó: Ana Lucy Castro Castro
Aprobó: Gloria Edith Martínez Sierra

Carrera 8 No. 10-65
Código Postal: 111711
Tel: 3813000
www.bogotajuridica.gov.co
Info: Línea 195



2310460-FT-086 Versión 01

BOGOTÁ
MEJOR
PARA TODOS

3

9





FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS
PROYECTOS DE LEY Y/O ACTO LEGISLATIVO
FECHA_08 de abril de 2019_

SECTOR QUE CONCEPTÚA: Secretaría Distrital de Movilidad

NÚMERO DEL PROYECTO:

EN CÁMARA: LEY ACTO LEGISLATIVO NO: 2019
EN SENADO: LEY ACTO LEGISLATIVO O: 322

ORIGEN DEL PROYECTO _____ FECHA DE RADICACIÓN _____
COMISIÓN _____

ESTADO DEL
PROYECTO _____

TÍTULO DEL PROYECTO

"POR MEDIO DEL CUAL SE PLANTEAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA COMPRA DE
BUSETAS Y BUSES ELÉCTRICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO"

AUTOR (ES)

Honorable Representante a la Cámara: FABIÁN DÍAZ PLATA

OBJETO DEL PROYECTO

El objeto del presente proyecto es establecer los lineamientos para orientar la renovación de la flota pública de transporte masivo, y vehículos pertenecientes al Estado, hacia una contratación amigable con el medio ambiente, que contribuya a reducir las emisiones de CO₂.

FUNDAMENTO LEGAL PARA PRESENTAR EL ANÁLISIS EL SECTOR

ES COMPETENTE

Si No

ANÁLISIS JURÍDICO

Desde el aspecto jurídico, se ponen a consideración las siguientes observaciones:



ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Secretaría de Gobierno

Aclarar, en la redacción de la parte inicial del artículo 3 del proyecto de ley, que se trata de la contratación para la provisión de la flota.

Al realizar el análisis del artículo 5 del Proyecto de Ley, se encuentra que en el mismo se regula el tema relacionado con la adquisición de vehículos para cumplir con las labores propias de las entidades públicas, y que dicha contratación debe estar dirigida a la compra de un parque automotor eléctrico.

De conformidad con el título del proyecto de Ley, mediante la iniciativa *"se plantean los lineamientos para la renovación de la flota pública de transporte masivo dirigida a una contratación sostenible (...)"*. (Subraya fuera de texto).

Ahora bien, de conformidad con las definiciones establecidas en el Artículo 2 de la Ley 769 de 2002 – Código Nacional de Tránsito -, el vehículo de servicio público es aquel automotor que ha sido homologado y cuya destinación es el transporte de pasajeros, carga o ambos, mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje; mientras que el vehículo de servicio oficial es aquel automotor destinado al servicio de las entidades públicas.

En este punto, es importante hacer énfasis en lo contemplado por el artículo 158 de la Constitución Política, según el cual *"Todo proyecto de ley debe referirse a una misma materia y serán inadmisibles las disposiciones o modificaciones que no se relacionen con ella. El Presidente de la respectiva comisión rechazará las iniciativas que no se avengan con este precepto, pero sus decisiones serán apelables ante la misma comisión. La ley que sea objeto de reforma parcial se publicará en un solo texto que incorpore las modificaciones aprobadas."*

Por su parte, la corte Constitucional, mediante Sentencia C-133 del 29 de febrero de 2012, M.P. Manuel Hernando Mendoza Martelo, se refiere al Principio de Unidad de Materia Legislativa, determinando que *"A partir de su regulación constitucional, la Corte ha destacado que el principio de unidad de materia se traduce en la exigencia de que en toda ley debe existir correspondencia lógica entre el título y su contenido normativo, así como también, una relación de conexidad interna entre las distintas normas que la integran. Con ello, la propia Constitución Política le está fijando al Congreso dos condiciones específicas para el ejercicio de la función legislativa: (i) definir con precisión, desde el mismo título del proyecto, cuáles habrán de ser las materias de que se va a ocupar al expedir la ley, y, simultáneamente, (ii) mantener una estricta relación interna, desde una perspectiva sustancial, entre las normas que harán parte de la ley, de manera que exista entre ellas coherencia temática y una clara correspondencia lógica con la materia general de la misma, resultando inadmisibles las modificaciones respecto de las cuales no sea posible establecer esa relación de conexidad."*

Al tratarse de dos tipos de servicio diametralmente diferentes, el establecido en el título del proyecto (Flota pública de transporte masivo), y el regulado en el artículo 5 (Vehículos de servicio oficial), se encuentra que, en lo referente a este artículo, no se preserva el principio de unidad de materia de la iniciativa legislativa.



ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Secretaría de Gobierno

En lo que corresponde al artículo 6 del proyecto, por medio del cual se adicionan al artículo 59 de la Ley 489 de 1998 algunas funciones relacionadas con el fomento del uso del transporte eléctrico, asesoría en la compra, estudio y elaboración de los proyectos para la adquisición de la flota eléctrica y la emisión de directrices para la instalación y funcionamiento de las Estaciones de Carga, por tratarse del tema específico de la flota para el transporte público masivo, dichas funciones atañen al Ministerio de Transporte, razón por la cual, se considera adecuado adicionarlas al artículo 2 del Decreto 87 de 2011, "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias." o en todo caso, redactarlas de forma genérica con el fin que sea aplicable a todas las ramas.

El literal a) del artículo 7 del proyecto de Ley adiciona al artículo 7 del Decreto 1016 de 2000 - Por el cual se modifica la estructura de la Superintendencia de Puertos y Transporte -, como una competencia del superintendente de Puertos y Transporte la de supervisar el cumplimiento de las metas de renovación, estableciendo un esquema de vigilancia y sanciones.

El Consejo de Estado, mediante sentencia del 19 de mayo de 2016, radicado: 11001 03 24 000 2008 00107 00 acumulado: 11001 03 24 000 2008 00098 00, C.P. Guillermo Vargas Ayala, respecto al régimen sancionatorio en materia de transporte, estableció que:

"En múltiples ocasiones la Sala se ha pronunciado al respecto[11], por ejemplo en sentencia de 29 de julio de 20103, sostuvo que el régimen sancionatorio en materia de transporte es de reserva del legislador:

"No obstante lo anterior, la Sala debe señalar en forma categórica que el precitado Ministro de Transporte, si bien está facultado para proferir ese tipo de reglamentos derivados o de segundo grado, no lo está para proferir normas en materia sancionatoria, las cuales se encuentran reservadas al legislador, quien como es sabido definió el régimen de sanciones en materia de transporte en el título IX de la Ley 336 de 1996. (...) La norma transcrita [ARTÍCULO 46] se ocupa específicamente de la sanción de multa, al indicar las conductas que son susceptibles de esa sanción y su graduación o parámetros para el efecto, señalando para el transporte terrestre un rango de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes. Los términos en que regula su aplicación permite inferir que la multa es la sanción a imponer como regla general en todos los casos o conductas de los referidos sujetos que constituyan violación a las normas de transporte, en tanto que las demás clases de sanciones vienen a ser excepcionales en cuanto se aplican en la medida en que estén previstas o indicadas expresamente para casos o conductas específicas, tal como aparece consignado en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996. En efecto, ese artículo, además de señalar en las literales a), b), c) y d) conductas o casos que son susceptibles de sanción con multa, prevé en su literal e) que también lo son todos los casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas de transporte. La Sala, mediante providencia de fecha 17 de julio de 2008, proferida dentro del expediente 11001 0324 000 2004 00092 01, Consejero Ponente: Doctor RAFAEL E. OSTAU DE LAFONT PIANETA, al referirse al tema señaló: "En ese orden, la misma ley tiene ya tipificadas las faltas y señaladas sus respectivas sanciones para todos

1D-AAP-F013 Versión 1

Vigencia: 13 de mayo de 2013

Página 3 de 7



ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Secretaría de Gobierno

los modos, de tal forma que a la luz de la norma en comento, lo que le corresponde a las autoridades competentes es verificar si una determinada conducta o situación generada por cualquiera de los referidos sujetos, constituye o no violación de alguna norma de transporte, y si la ley 336 de 1996 o cualquiera otra norma de rango legal no le asigna una sanción específica y distinta a multa, esa conducta será sancionable con ésta, es decir, pecuniariamente, dentro de los rangos precisados en el parágrafo atrás transcrito del comentado artículo 46 de la Ley 336. "[...] tal artículo 46 tipifica las conductas que constituyen faltas que deben ser sancionadas con multa, dentro del rango que él señala, pues eleva a falta toda violación de normas del transporte, y dicha sanción la hace extensiva o la circunscribe a todas esas faltas que no tengan señalada una sanción distinta o específica. Por eso, además, es una norma que ha de integrarse con otras, según lo precisó la Sala en sentencia de 3 de mayo de 2007". Así las cosas y como quiera que en el ordenamiento jurídico colombiano el régimen sancionatorio en materia de tránsito es del resorte exclusivo del legislador, ha de concluirse que al no encontrarse tipificada en el capítulo IX de la Ley 336 de 1996 la conducta de que trata el artículo 6° de la Resolución 3666 del 9 de mayo de 2001, habrá de decretarse su nulidad, no sin antes señalar que ninguna de las disposiciones del Código Nacional de Tránsito Terrestre ni de la Ley 336 de 1996 le atribuyen facultades al ejecutivo para tipificar infracciones y menos aún para determinar las sanciones respectivas."

De conformidad con lo anterior, la facultad de establecer un esquema de sanciones respecto del cumplimiento de las metas de renovación de la flota pública de transporte masivo no puede estar en cabeza del Superintendente de Puertos y Transporte.

Respecto del literal c) del artículo 7 del proyecto de ley, se reitera la observación realizada con anterioridad al artículo 5 de la iniciativa.

Por último, no se entiende por qué razón el proyecto de ley se circunscribe únicamente a la renovación de la flota pública de transporte masivo, y no se incluye en el mismo renovación de la flota pública de transporte colectivo, teniendo en cuenta que este tipo de transporte se encuentra vigente en la mayoría de los municipios del país.

ANÁLISIS FINANCIERO

El elaborado por Transmilenio S.A.

ANÁLISIS TÉCNICO

Es importante mencionar que el proyecto de ley mezcla dos conceptos fundamentales que deben revisarse por parte del proponente para que se dirija adecuadamente el objetivo. Es necesario determinar si la ley se orienta principalmente a reducir gases de efecto invernadero y emisiones de CO₂ o si por su parte, el objetivo primordial es mejorar las condiciones ambientales de las ciudades en cuanto a contaminación atmosférica se refiere.

En el primer caso, la reconversión tecnológica a vehículos de transporte público masivo sería adecuado para reducir el uso de combustibles fósiles en su operación, aprovechando la matriz energética colombiana que depende principalmente de hidroeléctricas. Con lo



anterior se lograrían tener reducciones de emisiones asociadas a efecto invernadero. Esto debería ser acompañado con estrategias de estímulo para el uso del transporte público y desincentivos al uso de los vehículos privados, dado que son los que contribuyen en mayor medida (más del 60%) a la emisión de gases de efecto invernadero, dada su ineficiencia energética y baja ocupación promedio. Por tanto, las medidas deberían orientarse principalmente a la conversión tecnológica de vehículos livianos.

Por otra parte, si la intención es reducir las emisiones de contaminantes locales en las ciudades, la implementación de motores eléctricos no es la única alternativa para reducir la flota diésel más contaminante. Para conseguir mejoras en calidad del aire es necesario promover e incentivar el uso de otras tecnologías en el mercado, tales como el Gas Natural Vehicular y el uso de buses con estándar de emisión Euro VI, que reducen drásticamente las emisiones de contaminantes locales. En este caso, las disposiciones propuestas en el proyecto de ley deben dirigirse a vehículos pesados: buses de transporte público, camiones diésel, buses de transporte escolar, buses intermunicipales, etc.

En cualquier caso, las medidas que se implementen deben estar acompañadas de una fuente de financiación clara que permita establecer la asignación adecuada de recursos para el cumplimiento de los objetivos del proyecto de ley. Si bien las ciudades hacen inversiones importantes para la renovación del parque automotor de transporte público, existen otros segmentos de mercado que cuyo recambio tecnológico se da de manera más lenta, principalmente por el alto costo de inversión asociado con la adquisición de vehículos eléctricos nuevos. Sin fuentes de financiación alternativas para cubrir estos costos de inversión es poco probable que las disposiciones de recambio tecnológico se logren implementar en la práctica.

COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

1. OBJETO Y TÍTULO

Comentario: Para una ley de estas características, es necesario usar la terminología adecuada, que no se preste a interpretaciones de ningún tipo. De este modo se anota lo siguiente:

- El término "renovación" sugiere que el objeto de la ley se orienta a hacer el cambio de vehículos sin importar su tecnología, mientras que en el desarrollo de la misma se especifica que deben ser eléctricos. Es necesario aclarar si la intención del proyecto de ley es la reconversión tecnológica a vehículos eléctricos o hay cabida a otro tipo de tecnologías de bajas emisiones según las necesidades de cada ciudad.

- El término "flota pública de transporte masivo" no hace una referencia clara a un tipo de flota específico. Por ejemplo, en Bogotá, si bien existe el ente gestor del transporte público Transmilenio S.A., históricamente los buses del Sistema Integrado de Transporte Público pertenecen al operador, por lo cual son una flota privada que presta un servicio de transporte público. Además, el enfoque en vehículos de transporte masivo reduce el marco de acción a Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) implementados en ciudades con más de 600 mil habitantes, mientras que un enfoque en sistemas de transporte público es más



amplio y también incluiría los sistemas estratégicos de transporte público (SETP) y los sistemas integrados de transporte regional (SITR).

2. ARTÍCULO 2

Comentario: Las definiciones deben ir acorde con las del Código Nacional de Tránsito Terrestre, la ley 1083 de 2006 y otras que inciden en la materia. Además, las definiciones deben usarse a lo largo del articulado, lo que no se evidencia en la propuesta.

3. ARTÍCULO 3

Comentario: Al no crearse una obligatoriedad de la renovación de flota de transporte público sino una priorización para preferir vehículos eléctricos, se produce riesgo de justificar la adquisición de flota diferente a la eléctrica por razones técnicas, legales, financieras, de mercado, etc. según se encuentre conveniente. Se recomienda delegar la facultad al Ministerio de Transporte de reglamentar específicamente las excepciones cuyas razones justifiquen la preferencia de otras tecnologías de motor diferentes a la eléctrica. Para tomar esta disposición, es necesario evaluar las condiciones de los contratos de operación y de adquisición de flota de todas las ciudades a quienes aplicaría este proyecto de ley. Lo anterior porque pueden existir contratos de operación con un período de tiempo mayor al estipulado en la ley, y se cambiarían las condiciones pactadas inicialmente por un cambio regulatorio.

La disposición del recambio tecnológico debe especificar que el costo de inversión de adquirir este tipo de vehículos no debe modificar la tarifa que paga el usuario, ya que eso afectaría gravemente la promoción y fomento del transporte público como modo cotidiano de transporte e incentivaría el uso intensivo de modos más ineficientes como los vehículos particulares y otros modos más inseguros como las motocicletas.

La tabla en donde se establece el porcentaje de recambio de flota y el tiempo máximo de vigencia de ley no es claro. Debe además considerarse recambio no por antigüedad del parque automotor sino por vehículos con estándar de emisión. Por ejemplo, en Bogotá existen buses Euro V operando en el Sistema TransMilenio desde 2013, pero otras flotas tienen buses nuevos Euro IV. La antigüedad si bien es un factor importante que influye en las emisiones, es aún más importante el estándar de emisión relacionado. Al igual, Medellín tiene flotas a gas circulando desde hace varios años y tienen una emisión menor que algunos vehículos Euro IV a diésel que se adquieren para otros sistemas de transporte en el resto del país.

4. ARTÍCULO 4;

Comentario: La priorización de cambio de flota debe definir un único parámetro, o al menos un grupo de parámetros relacionados principalmente a la tecnología de motor y al estándar de emisión asociados a los vehículos. La priorización propuesta sobre "rutas contaminadas" se presta a malas interpretaciones y confusión de conceptos. Las zonas que ocasionalmente presentan altos niveles de contaminación en Bogotá son muy extensas y por ellas circulan una gran cantidad de rutas, por lo cual no es un criterio objetivo para el reemplazo de flota. Además, esta disposición entra en contravía del esquema de renovación de flota propuesto en el Artículo 3, el cual determina que el criterio para el recambio tecnológico es la fecha de renovación de la flota.



5. ARTICULO 8:

Comentario: no se encuentra conveniente que el SENA sea la única entidad con posibilidad de certificar la tecnificación y capacitación de los operarios para la nueva flota. Las autoridades de tránsito locales, los entes gestores de transporte público urbano y los mismos operadores de transporte público podrían generar programas de capacitación dirigidos a mecánicos y conductores que garanticen su derecho al trabajo sin depender de una entidad del orden nacional como el SENA. Es necesario, por ejemplo, el apoyo de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) para la formación de conductores y en instituciones certificadas para la enseñanza de mecánica automotriz.

GENERA GASTOS ADICIONALES?

Si No

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector, de no serlo, indicar cuál

Si No

De acuerdo con el análisis hecho por Transmilenio S.A.

IMPACTO DEL PROYECTO (Señalar con X la opción adecuada)

Apoya la iniciativa legislativa:

NO

SI ()

TOTAL _____ PARCIAL:

SE ADJUNTA PROPOSICIONES SUGERIDAS: SI NO

Atentamente,

JUAN PABLO BOCAREJO SUESCÚN
Secretario Distrital de Movilidad

Aprobó Carolina Pombo Rivera – Subsecretaria de Gestión Jurídica *CP*
Sergio Eduardo Martínez Jaimes – Subsecretario de Política de Movilidad *SEM (583)*
Revisó Paulo Andrés Rincón Garay – Director de Normatividad y Conceptos *PA*
María Carolina Lecomte Plata – Directora de Inteligencia para la Movilidad *ML*
Proyectó Nicolás Cruz González – Dirección de Inteligencia para la Movilidad *NC*
María Fernanda Aidana Rincón – Dirección de Normatividad y Conceptos *MFR*
Compiló Teresa Tatiana Zuleta Gómez – Despacho *TZ*





ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

Secretaría de Gobierno

**FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS
PROYECTOS DE LEY Y/O ACTO LEGISLATIVO
FECHA_15 de abril de 2019_**

SECTOR QUE CONCEPTÚA: TRANSMILENIO S.A.

NÚMERO DEL PROYECTO:

EN CÁMARA: LEY ACTO LEGISLATIVO 322 AÑO: 2019
EN SENADO: LEY ACTO LEGISLATIVO AÑO: _____

ORIGEN DEL PROYECTO _____ FECHA DE RADICACIÓN _____
COMISIÓN _____

ESTADO DEL
PROYECTO _____

TÍTULO DEL PROYECTO

"POR MEDIO DEL CUAL SE PLANTEAN LOS LINEAMIENTOS PARA LA COMPRA DE
BUSÉTTAS Y BUSES ELÉCTRICOS DE TRANSPORTE PÚBLICO"

AUTOR (ES)

Honorables Representante a la Cámara: FABIÁN DÍAZ PLATA

OBJETO DEL PROYECTO

El objeto del presente proyecto es establecer los lineamientos para orientar la renovación de la flota pública de transporte masivo, y vehículos pertenecientes al Estado, hacia una contratación amigable con el medio ambiente, que contribuya a reducir las emisiones de CO₂.

FUNDAMENTO LEGAL PARA PRESENTAR EL ANÁLISIS EL SECTOR

ES COMPETENTE

Si No



EMPRESA DE TRASPORTE DEL TERCER MILENIO S.A. - TRANSMILENIO S.A.

1. NATURALEZA JURÍDICA

La Empresa de Transporte del Tercer Milenio "TRANSMILENIO S.A.", creada por el Acuerdo 04 de 1999 del Concejo de Bogotá D.C. es una sociedad por acciones, constituida entre entidades públicas del orden distrital, bajo la forma de sociedad anónima de carácter comercial con aportes públicos, sometida al régimen jurídico de las empresas industriales y comerciales del Estado.

2. OBJETO SOCIAL Y FUNCIONES DE TRANSMILENIO S.A.

• ACUERDO 04 DE 1999

El Acuerdo 04 de 1999 emanado del Concejo de Bogotá por el cual se autorizó al Alcalde Mayor en representación del Distrito Capital para participar, conjuntamente con otras entidades del orden Distrital, en la constitución de la Empresa de Transporte del Tercer Milenio - Transmilenio S.A. estableció en su artículo 2º:

"ARTÍCULO 2º. Objeto " Corresponde a TRANSMILENIO S.A. la gestión, organización y planeación del servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo la modalidad de transporte terrestre automotor, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos."

• ESTATUTOS SOCIALES (Adoptados mediante Escritura Pública No. 1528 de 1999 de la Notaría 27 del Círculo de Bogotá- con las modificaciones estatutarias posteriores)

El artículo 4º "Objeto" del Capítulo II de los Estatutos de la sociedad TRANSMILENIO S.A. establece:

"ARTÍCULO 4º. OBJETO. Corresponde a TRANSMILENIO S.A. la gestión, organización y planeación del servicio de integrado de transporte público urbano de pasajeros en el Distrito Capital y su área de influencia, bajo las modalidades de transporte terrestre automotor, transporte férreo y sistemas alternativos de movilidad como el cable aéreo, entre otros, en las condiciones que señalen las normas vigentes, las autoridades competentes y sus propios estatutos."

De igual forma, TRANSMILENIO S.A. podrá organizar, operar, prestar explotar, administrar, gestionar y soportar servicios de telecomunicaciones dentro del territorio nacional y en conexión con el exterior en las modalidades permitidas por la ley, en relación con el servicio de transporte y sus actividades conexas y complementarias.



Así mismo, corresponde a TRANSMILENIO S.A. la administración de la infraestructura específica y exclusiva del sistema, para lo cual determinará en coordinación con las autoridades competentes y dentro del marco legal, las explotaciones colaterales que conforme a las condiciones físicas, tecnológicas y de utilización del sistema, puedan llevarse a cabo para promover y beneficiar la prestación del servicio público de transporte masivo..."

En el cumplimiento de las actividades antes descritas, Transmilenio procurará contribuir al mejoramiento de la infraestructura física de la ciudad, mejorar su capacidad competitiva en materia turística, comercial y de servicios, e inducir una nueva cultura en los usuarios frente al servicio público de transporte".

El artículo 5º de los Estatutos establece que en desarrollo de su objeto corresponde TRANSMILENIO S.A. ejercer las siguientes funciones:

" (...)

2. Aplicar las políticas, las tarifas y adoptar las medidas preventivas y correctivas necesarias para asegurar la prestación del servicio a su cargo, de conformidad con los parámetros señalados por la autoridad competente...

7. Colaborar con la Secretaría de Tránsito y Transporte y demás autoridades competentes para garantizar la prestación del servicio.

8. Las demás que le sean asignadas por las normas legales, estos estatutos o las autoridades competentes."

ANÁLISIS JURÍDICO

La Constitución Política en el artículo 114 dispone:

" ARTÍCULO 114 . Corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración".

El artículo 150 de la Constitución Política señala:

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

1. Interpretar, reformar y derogar las leyes.



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Secretaría de Gobierno

2. Expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones

(...)

25. Unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República..."

Por su parte, el artículo 154 de la Carta prevé:

"ARTICULO 154. *Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuesta de sus respectivos miembros, del Gobierno Nacional, de las entidades señaladas en el artículo 156, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución..."*

Pese a que el congreso tiene la competencia para hacer las leyes, con el literal d) del artículo 7 se contraría el principio de unidad de materia, puesto que no tiene relación alguna con el objeto del proyecto de Ley en análisis.

De otra parte, el artículo 7 del proyecto de ley contraría el principio de legalidad de las sanciones administrativas.

ANÁLISIS FINANCIERO

La definición de una ó más tecnologías dentro de la estructuración de una licitación para la operación del Sistema traería impactos directos e indirectos y costos asociados a las adecuaciones de la infraestructura dependiendo del tipo de tecnología, la cobertura y asignación de riesgos, entre otros aspectos que se deben valorar en la estructuración de la licitación y de su modelo financiero.

Todos aquellos costos que no se asuman directamente por el distrito irán cargados inmediatamente dentro del modelo financiero de la licitación a la tarifa al usuario, y en ese entendido se tendrían límites en términos de la sostenibilidad de la tarifa y/o una reserva o presupuesto para cubrir el fondo de estabilización de esta. Estos montos deberán ser estimados según la proporción y tecnología (s) y tipologías que se definan.

De otra parte, para las concesiones que se encuentran actualmente vigentes y que trascienden los escenarios de tiempo de 2030 y cuyas obligaciones contractuales les obliga a efectuar procesos de renovación de flota eventualmente se podrían ver afectadas por las modificaciones al marco normativo actual y/o la reglamentación que se llegase a realizar en virtud de la reglamentación del proyecto de ley.

Las consecuencias y los riesgos que se materializan por efectos de modificación del marco normativo en muchas ocasiones se ven reflejados en las demandas que se les interponen a las entidades estatales.



En este sentido, los gastos en que debe incurrir el distrito están asociados al pago de los abogados, peritos y árbitros en los procesos y tribunales de arbitramento y en los costos derivados de los fallos de los jueces o árbitros en los procesos de demanda.

O en los casos de que los contratos tengan fórmulas de salida, se tendrían que modificar los contratos y adelantar los procesos para el ajuste de una tarifa que involucre los costos de inversión y los costos operacionales para la flota que se exija y que cumpla con las características solicitadas.

ANÁLISIS TÉCNICO

Desde el punto de vista ambiental, el proyecto de ley establece línea para promover una renovación de flota de sistemas de transporte masivo con buses de cero emisiones (propulsión a partir de energía eléctrica) en busca de contribuir a la reducción de emisiones de CO₂. Sin embargo, el texto no incluye el propósito de reducir las emisiones de contaminantes primarios, como el material particulado, que impactan en la calidad del aire.

En este sentido, el proyecto de ley omite su orientación hacia otras fuentes móviles de emisión que tienen mayor incidencia en la calidad del aire, como los vehículos de carga o de transporte especial.

Así mismo, con este proyecto se estarían excluyendo otro tipo de tecnologías de propulsión de vehículos que deberían considerarse dentro de un proceso de transición progresiva hacia una movilidad cero emisiones, y que también contribuirían a minimizar las emisiones de material particulado.

Por otro lado, el proyecto no es claro en los temas relacionados con la infraestructura de suministro y puntos de recarga de energía que se requerirían para esa flota que pretende promover incorporar.

COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

1. OBJETO

Comentario: Se debe incluir en las definiciones que se entiende para efectos de esta ley por flota pública, dado que se presta para confusión o interpretaciones pues puede tratarse de la flota de propiedad de entidades públicas, o de la flota que presta un servicio público como el transporte. En el caso de Bogotá se trata de flota privada de propiedad de los concesionarios del Sistema pese a existir un ente gestor que es TRANSMILENIO S.A, el mismo hasta la fecha ni opera ni compra la flota.

2. ARTÍCULO 2



ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Secretaría de Gobierno

Comentario: las definiciones deben armonizarse con las definiciones que existen en la normatividad de transporte como la ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, código Nacional de Tránsito Terrestre, entre otras.

De igual forma, las definiciones que se indiquen en este artículo deben ser utilizadas en el texto de la Ley, de lo contrario el acápite sobraría.

3. ARTÍCULO 3

Comentario: Debe incluirse un periodo de transición para la aplicación de la norma, dado que así como Colombia tiene compromisos internacionales en materia ambiental, también existen compromisos en materia comercial que podrían verse afectados con este cambio de flota.

De igual forma se deben evaluar los contratos de concesión, operación y de adquisición de flota de las ciudades en donde se aplicaría este proyecto de ley, pues se estarían cambiando las condiciones pactadas inicialmente por un cambio regulatorio.

Con el cambio regulatorio se podría estar afectando el equilibrio financiero del contrato, teniendo que los Entes Gestores del país asumir este costo, lo que no se encuentra presupuestado pudiendo afectar la tarifa del usuario.

4. ARTÍCULO 4:

Comentario: Este Artículo se contradice con el anterior, dado que establece criterios nuevos de priorización. De otra parte, estos criterios deben ser técnicos y acorde con el funcionamiento de cada sistema de transporte, dado que el masivo no se comporta como el colectivo pues no se asignan rutas, normalmente se licitan zonas las cuales tienen rutas que circulan por toda la ciudad, así que sería difícil por no decir imposible priorizar rutas de estratos 1 y 2.

5. ARTÍCULO 6:

Comentario: Por técnica jurídica no se le puede asignar a todos los ministerios las funciones establecidas por este artículo, las mismas son muy específicas y técnicas solo para el ministerio de transporte razón por la cual deberá modificarse la norma relativa a este.

6. ARTÍCULO 7:

Comentario: No tiene relación alguna con el objeto de la presente ley la siguiente función, lo que contraría el principio de unidad normativa: *d) verificar el cumplimiento y buen funcionamiento de los centros de carga de acuerdo a las directrices emitidas por el Ministerio de Transporte.*

De otra parte, se estaría violando el principio de legalidad con este artículo al otorgarle la función al Superintendente de Transporte: *estableciendo un esquema de vigilancia y de sanciones.* Dado que las sanciones deben estar contenidas en una norma con rango de ley¹.

¹ En materia de derecho sancionatorio el principio de legalidad comprende una doble garantía, a saber: material, que se refiere a la predeterminación normativa de las conductas infractoras y las sanciones; y, formal,



7. ARTÍCULO 8:

Comentario: No es conveniente que el SENA sea la única entidad con posibilidad de certificar la tecnificación y capacitación de los operarios para la nueva flota. Las autoridades de tránsito locales, los entes gestores de transporte público de pasajeros y los mismos operadores de transporte público pueden generar programas de capacitación dirigidos a conductores, tal y como sucede hoy en día en Bogotá. Esto podría generar un cuello de botella por tiempo y costos dado que la consecución de conductores no ha sido fácil para los concesionarios del Sistema por falta de personal calificado, dado que algunos conductores no superan los requisitos exigidos para ello.

Es importante indicar que proyecto debe ser adicionado en el tema de infraestructura para la tecnología eléctrica, la cual debe construirse o proveerse para ser viable esta iniciativa legislativa, quedándose corto para su aplicación, pues de nada sirve contar con flota eléctrica pero no tener la forma de utilizarla.

De otra parte, para el caso de Bogotá, la vida útil de los buses en circulación ya está pactada contractualmente. Adicionalmente, si en las renovaciones de flota se exige buses eléctricos habrá que reconocer los mayores costos relacionados, con lo cual se deberá analizar el impacto en el marco fiscal de mediano plazo del distrito. Finalmente, en los nuevos procesos de contratación, se deberán acatar los principios de contratación, reconocer las realidades del mercado y atender las necesidades técnicas y financieras del sistema, dado que se podría llegar a afectar la tarifa al usuario.

GENERA GASTOS ADICIONALES?

Si No

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector, de no serlo, indicar cuál

Si No

Teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, cabe advertir que eventualmente las medidas establecidas en el texto del proyecto de ley podrán generar la necesidad de recursos adicionales asociados al capex de los vehículos, a su opex y a la infraestructura necesaria para su operación. Sin embargo, la magnitud de dichos recursos adicionales deberá ser evaluada en cada proyecto en particular.

relacionada con la exigencia de que estas deben estar contenidas en una norma con rango de ley, la cual podrá hacer remisión a un reglamento, siempre y cuando en la ley queden determinados los elementos estructurales de la conducta antijurídica. Sentencia C-412/15



ALCALDIA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.
Secretaría de Gobierno

IMPACTO DEL PROYECTO (Señalar con X la opción adecuada)

Apoya la iniciativa legislativa:

NO X

SI ()

TOTAL PARCIAL: X

SE ADJUNTA PROPOSICIONES SUGERIDAS:

SI

NO X

Atentamente,

RICHARD ROMERO RAAD
Gerente General (E)
TRANSMILENIO S.A.

Aprobó: Carolina Sarmiento Galindo - Subgerente Jurídica (E)
Felipe Ramirez - Oficina Asesora de Planeación (E)
Rodrigo Armando Ramos Martínez - Subgerente Económico (E)
Valerie Lafaurie García - Asesor 01 Gerencia General

Proyectó: Carolina Sarmiento Galindo - Subgerencia Jurídica
Diego Alejandro González Barreto. Oficina Asesora de Planeación (OAP)
Rodrigo Armando Ramos Martínez. Subgerencia Económica

Código: 805

Copia: Doctor Oscar Berardinelli Rodríguez - Director de Relaciones Públicas - Secretaría Distrital de Gobierno -
Calle 11 No. 8 - 17.

Nota: Los vistos buenos de las personas que han intervenido en la proyección y revisión del presente documento fueron allegados a la Gerencia General de la Entidad por medio digital.