**PROYECTO DE LEY \_\_\_DE 2022**

“Por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones, o Ley del Transporte Público Masivo y Colectivo Sostenible y No Contaminante”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

Decreta:

**Artículo 1. Objeto**. La presente ley tiene por objeto contribuir a la movilidad sostenible, hacerle frente al cambio climático y mejorar de la calidad del aire, promoviendo la renovación del parque automotor del transporte público masivo y colectivo, por vehículos con tecnologías de baja o cero emisiones.

**Artículo 2.** Modifíquese el artículo 6º de la Ley 105 de 1993 el cual quedará así:

Artículo 6º. Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Pasajeros con combustibles de baja o cero emisiones. La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros será de veinte (20) años. Se excluyen de esta reposición el parque automotor de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto (camperos, chivas) de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural, siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecida por ellas.

Las autoridades del orden metropolitano, distrital y municipal, podrán incentivar la reposición de los vehículos, mediante la adquisición de vehículos de baja o cero emisiones que serán entregados a los operadores de transporte masivo (SITM, SITP, SETP, entre otros que la ley cree para estos efectos) y/o a los operadores de transporte público colectivo para que los operen con niveles de calidad y servicio establecidos por la autoridad competente.

El costo de dichos vehículos estará incorporado a la tarifa al usuario, pero, como un mecanismo de subsidio a la demanda, dichas autoridades competentes podrán determinar que todo o parte de los costos de adquisición (incluyendo el costo de la financiación), no tengan que ser remunerados a la entidad adquiriente. Así mismo, podrán suspender transitoriamente el ingreso de vehículos nuevos al servicio público de transporte de pasajeros, de acuerdo con las necesidades de su territorio, supeditando la entrada de un vehículo nuevo al retiro del servicio público de uno que deba ser chatarrizado o haya cumplido el máximo de su vida útil. Para la fijación de tarifas calcularán los costos del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el rubro de "recuperación de capital", de acuerdo con los parámetros que reglamente el Ministerio de Transporte.

**Parágrafo 1.** -A partir del año 2002, deberán salir anualmente del servicio, los vehículos que lleguen a los veinte (20) años de vida.

**Parágrafo 2.** El Ministerio de Transporte establecerá los plazos y condiciones para reponer los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto con radio de acción distinto al urbano. Y conjuntamente con las autoridades competentes de cada sector señalará las condiciones de operatividad de los equipos de transporte aéreo, férreo y marítimo.

**Parágrafo 3**. Los vehículos de las modalidades de transporte público de pasajeros por carretera, colectivo de radio de acción metropolitano, distrital y municipal y mixto matriculados con anterioridad al 31 de diciembre de 2020 que se encuentren dentro del tiempo de vida útil máxima o del plazo para reponer, contarán con un tiempo de vida útil de cuatro (4) años adicionales al establecido en el presente artículo, contados a partir del cumplimiento de la vida útil o del plazo a reponer, como consecuencia de la pandemia ocasionada por el Coronavirus Covid-19.

De igual forma, la presente disposición aplica para los vehículos de las modalidades de transporté público de pasajeros por carretera, colectivo de radio de acción metropolitano, distrital y municipal y mixto matriculados con anterioridad al 31 de diciembre de 2020, que hayan cumplido su vida útil entre el 12 de marzo de 2020 y la promulgación de la presente ley.

Sin perjuicio de que se garanticen las condiciones óptimas de los mismos para su circulación y prestación del servicio, a través de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes. De no cumplir con dicho requisito, no podrá acogerse a la extensión del plazo para reponer.

**Artículo 3º.** Los vehículos que las autoridades del orden metropolitano, distrital y municipal entreguen a los operadores de transporte masivo (SITM, SITP, SETP, entre otros que la ley cree para estos efectos) y/o a los operadores de transporte público colectivo lo podrán hacer en el marco del contrato o disposición regulatoria a través de la cual se hubiese vinculado el operador. En el caso del transporte público colectivo, podrán hacerlo vinculando a la entidad competente o a quien esta determine, al contrato en el cual se conformen o hubiesen conformado, convenios de colaboración empresarial.

**Parágrafo.** Para los nuevos servicios, no será condición necesaria realizar la reposición de vehículos de que habla este artículo.

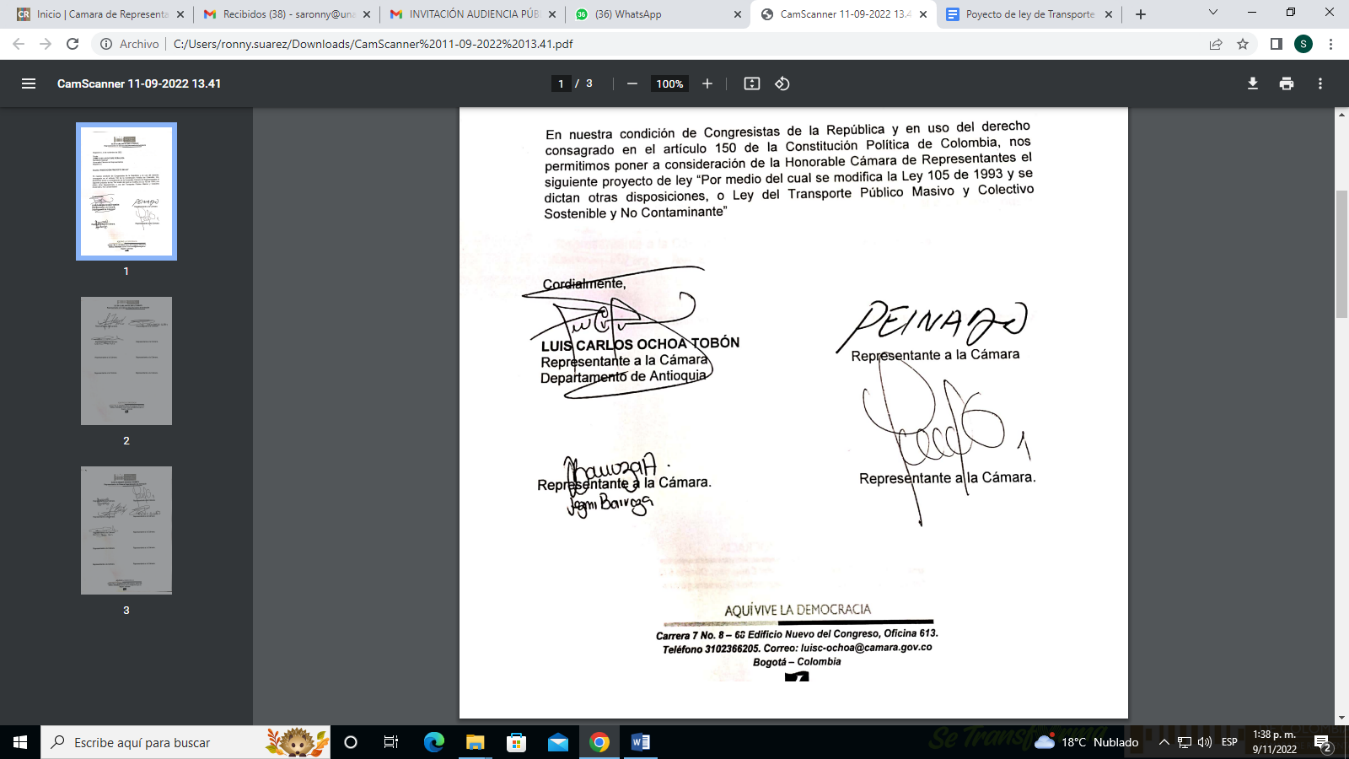
**Artículo 4º**. La tarifa social que las autoridades del orden nacional, metropolitano, distrital y municipal dispongan, se acordará con los operadores y con las disposiciones reglamentarias que determinen las citadas autoridades. Esta tarifa social, debe dirigirse a los sectores de la población con menores ingresos, estudiantes o con condiciones especiales de movilidad. Los operadores no harán cobros adicionales a las autoridades para cubrir las tarifas sociales; estás se entenderán cubiertas con la explotación económica de los vehículos entregados en operación.

**Artículo 5º.** Los entes territoriales, con el apoyo del gobierno nacional, realizaran las acciones necesarias para implementar estaciones de carga de combustibles de baja o cero emisiones, que garanticen la operación de los nuevos buses que progresivamente van a ir ingresando a prestar el servicio de transporte.

**Artículo 6º.** El Gobierno Nacional expedirá la reglamentación de la presente ley en un término no superior a dieciocho (18) meses a partir de la entrada en vigencia, dicha reglamentación establecerá el marco de acciones que permitan la implementación de lo previsto en la presente ley.

**Artículo 7º.** Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias.

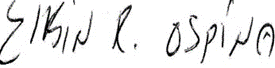
Cordialmente



**LUIS CARLOS OCHOA TOBON. JULIAN PEINADO.**

Representante a la Cámara. Representante a la Cámara.

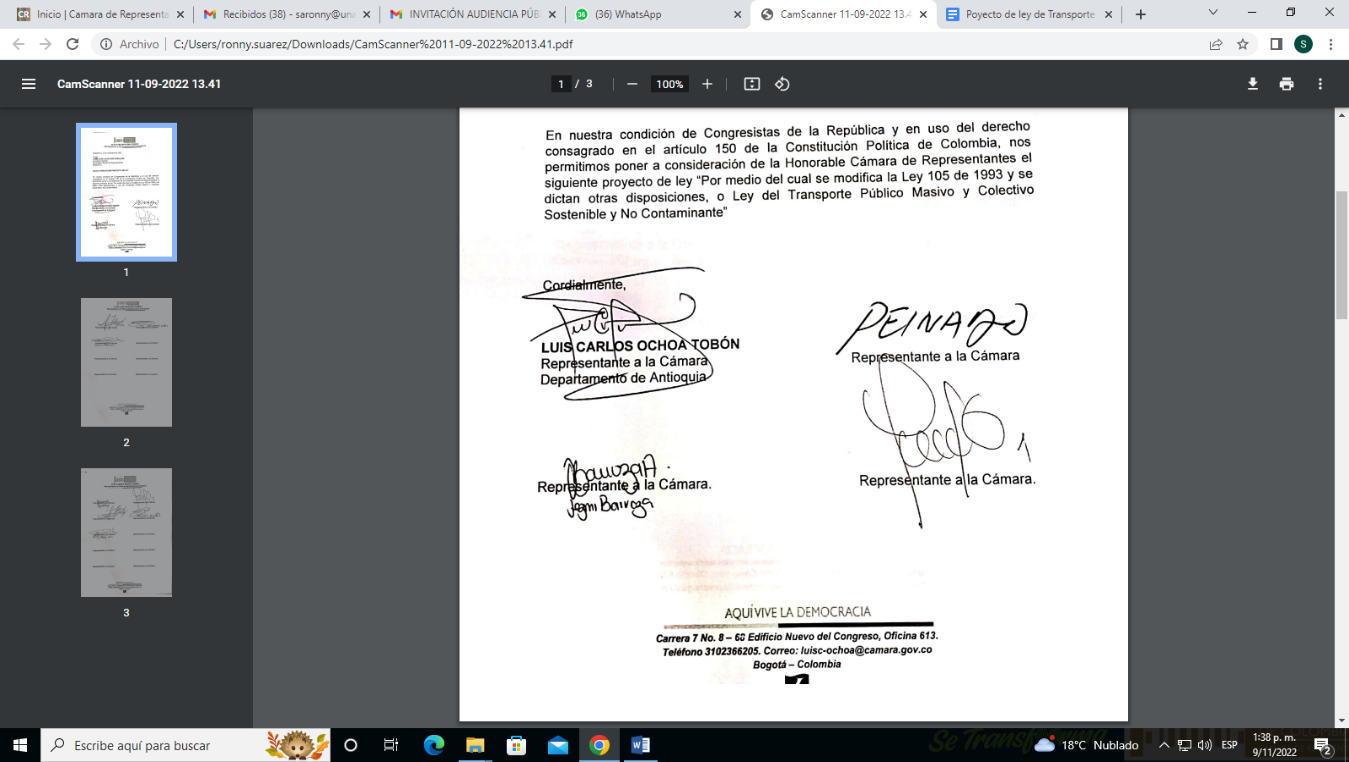
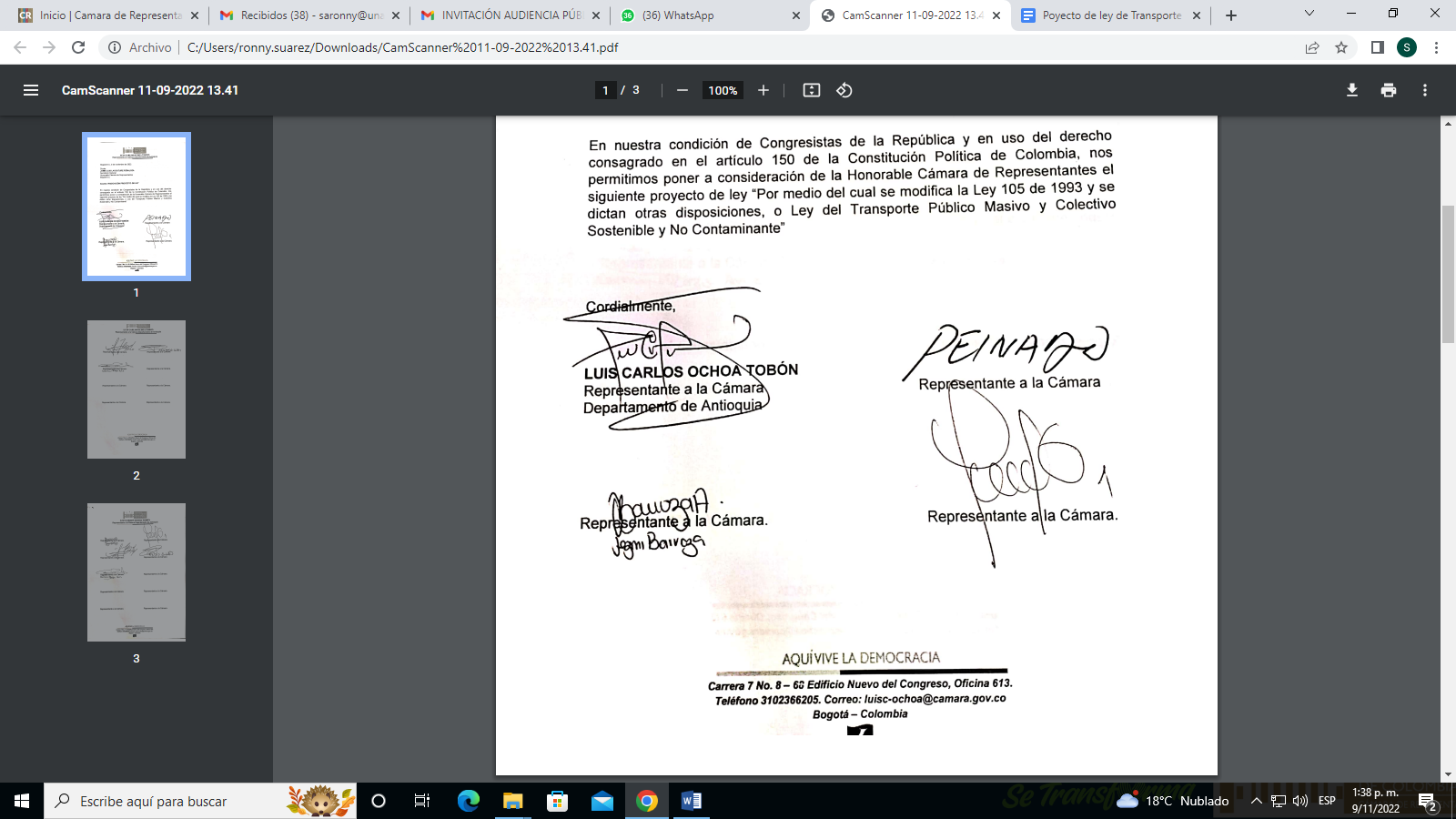
Partido Liberal. Partido Liberal.

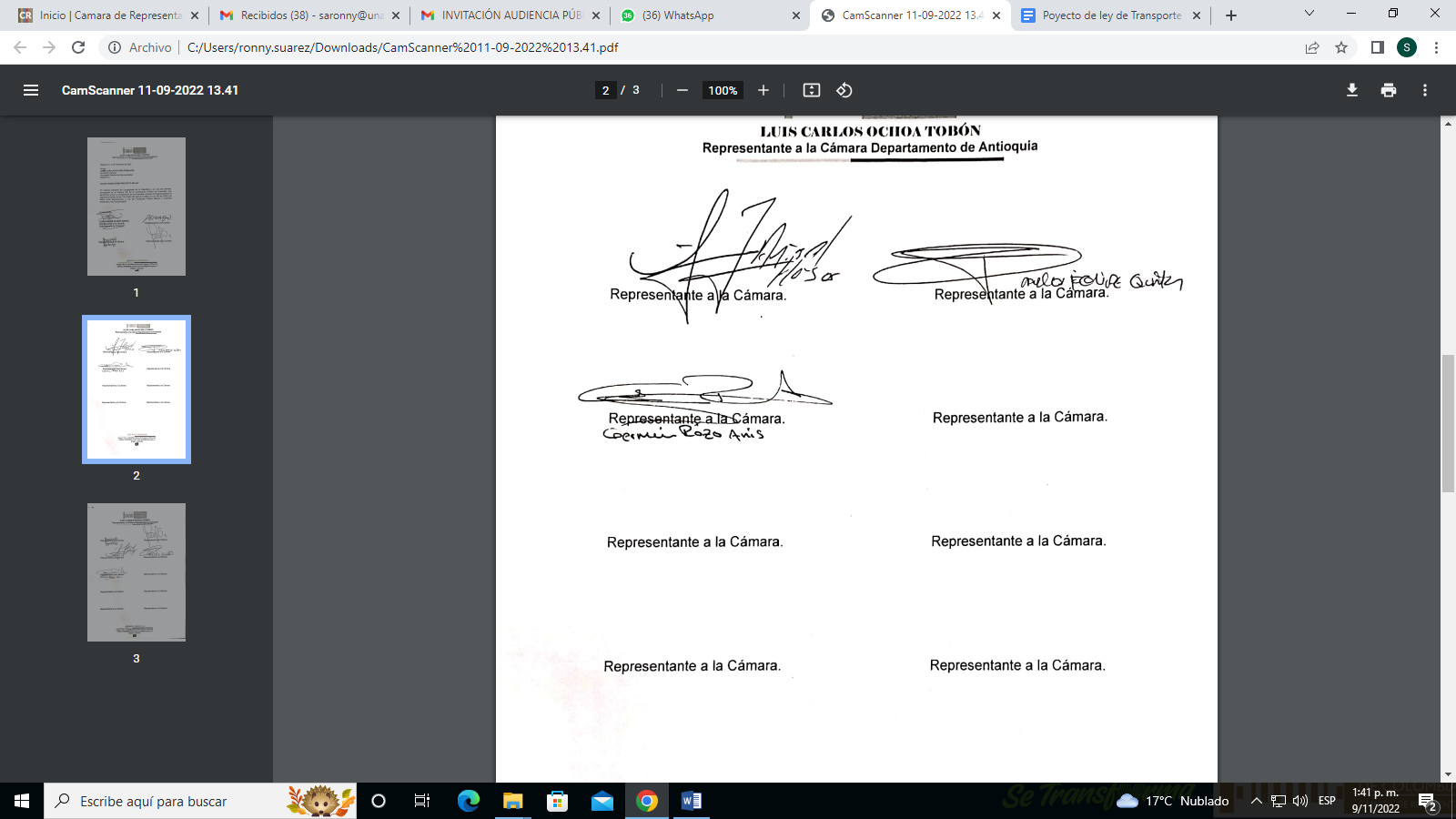
                       

**YULIETH ANDREA SÁNCHEZ C** **ELKIN R. OSPINA OSPINA**

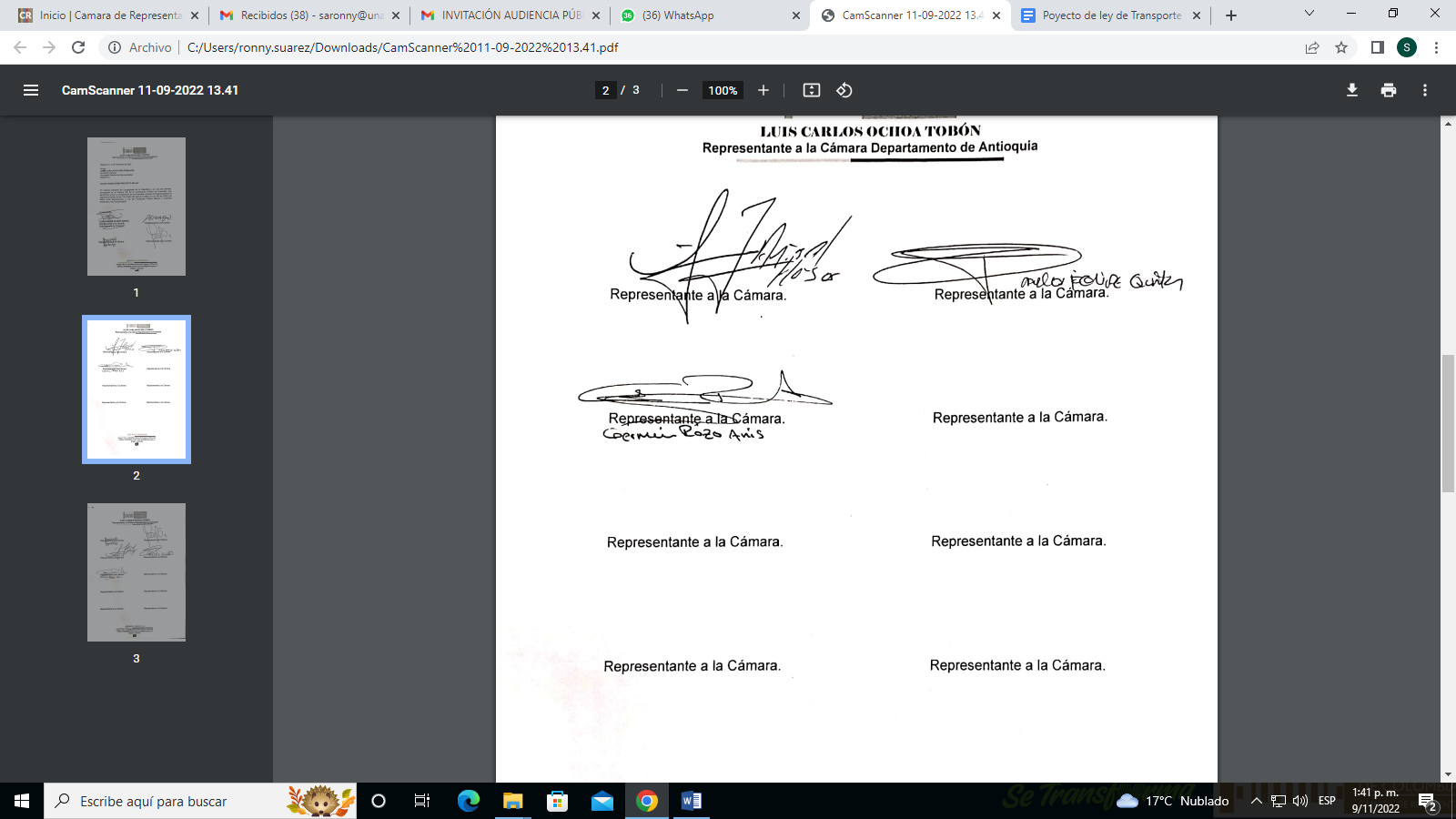
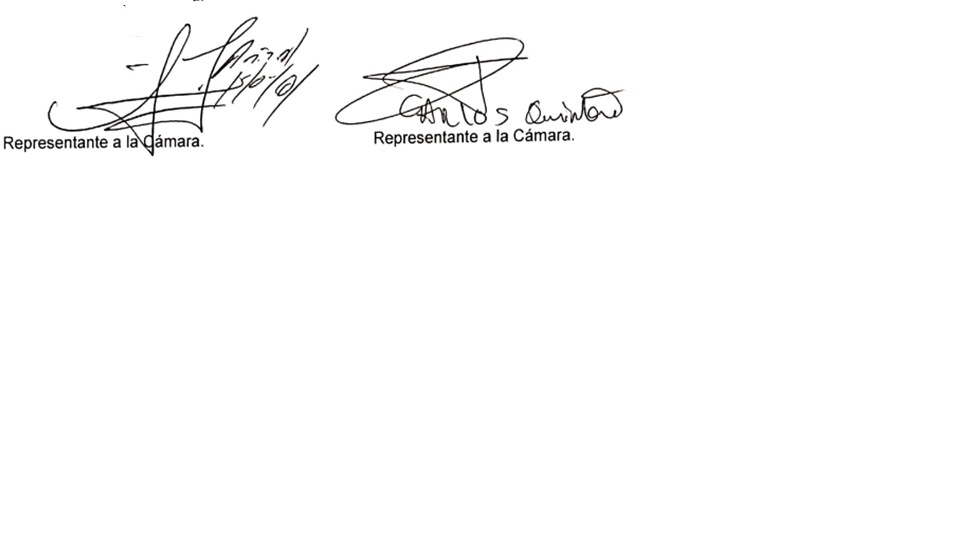
Representante a la Cámara Representante a la Cámara

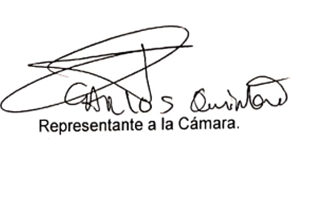
Partido Centro Democrático Partido Alianza Verde





.





**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

1. **Objeto del proyecto**

El presente proyecto tiene por objeto contribuir a la sostenibilidad ambiental, enfrentar el cambio climático y mejorar la calidad del aire en las ciudades, promoviendo la renovación del parque automotor del transporte público masivo y colectivo de pasajeros, con la provisión de infraestructura de transporte y material rodante con baja o cero emisiones.

En esencia, el presente proyecto de ley busca incorporar una nueva modalidad de vinculación de vehículos idóneos para la prestación del servicio público de transporte masivo y colectivo, con la cual además de contribuir a la renovación del parque automotor a través de la incorporación de equipos modernos, con combustibles de baja o de cero emisiones que aportan al mejoramiento de la calidad del aire, se contribuye a la sostenibilidad financiera y social en la prestación del servicio de transporte masivo y/o público colectivo.

Asimismo, esta ley busca optimizar el costo de financiación de dicho material rodante en la medida que las tasas de interés que se le cobran a las entidades competentes son inferiores a las que se les cobran a los operadores de transporte masivo (SITM, SITP, SETP, entre otros que la ley cree para estos efectos) y/o colectivo. La reducción de la tasa le permite al Estado, eventualmente, disponer de mayores recursos para financiar la expansión o mejora del transporte público.

1. **Marco normativo.** 
   1. **Constitucional.**

El artículo 13 de la constitución política, establece como un fin del Estado, proteger a las personas que se encuentren en condición de debilidad manifiesta, razón por la cual, con la implementación de la tarifa social, que se establece en el presente proyecto de Ley, contribuiremos a este propósito constitucional.

*“ARTÍCULO 13. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.*

*El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y* ***adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados.***

***El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que, por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta*** *y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.” (Resaltado propio.)*

Además, este proyecto de ley, que incentiva la renovación del parque automotor de servicios público de transporte masivo y colectivo de pasajeros, por vehículos de baja o cero emisiones, contribuye al derecho colectivo y del ambiente consignado en el artículo 79 de nuestra carta magna, el cual tiene como propósito garantizar que toda persona pueda disfrutar de un ambiente sano.

*“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 P. integridad del ambiente, conservar las areas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines. El Estado tiene un especial deber de protección del agua.*

*Queda prohibida de exploración o explotación minera de cualquier tipo o de hidrocarburos en ecosistemas de paramo y sus zonas de amortiguamiento. También estarán prohibidas las expansiones urbanas y suburbanas y las actividades de alto impacto estos ecosistemas.*

*Los municipios a través de las herramientas de ordenamiento territorial establecerán los usos en ecosistemas colindantes a los páramos que pudieran generar daños sobre estos, en especial lo referente a mineria artesanal y de subsistencia en las areas amortiguadoras, tendientes para mitigar el impacto negativo sobre estos ecosistemas.” (Resaltado propio.)*

Igualmente, este proyecto de ley se fundamenta en el artículo 365 de la Constitución Política, que establece como deber del Estado, garantizar la prestación eficiente de los servicios públicos a todos los habitantes del territorio nacional, y con la presente iniciativa, se busca mejorar la prestación del servicio público de transporte masivo y colectivo de pasajeros.

*“ARTÍCULO 365.* ***Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional****.*

*Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que, en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita.” (Resaltado propio.)*

* 1. **Legal.**

**Respecto a la incorporación de vehículos para la prestación del servicio transporte masivo y público colectivo.**

El artículo 14 de la Ley 86 de 1989, modificado por el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019, dispone que “los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles basados en la calidad en la prestación del servicio y en el control de la ilegalidad y la informalidad por parte de las entidades territoriales”. Dispone la misma norma, que las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos.

En línea con lo anterior, el artículo 44 de la Ley 105 de 1993 dispone que los planes de transporte e infraestructura de los distritos y municipios harán parte de sus planes de desarrollo y que esos planes estarán conformados por una parte estratégica y un plan de inversiones a mediano y a corto plazo. También establece la norma, que los planes territoriales deberán corresponder a las necesidades y prioridades del transporte y su infraestructura en la respectiva entidad territorial y reflejar las propuestas programáticas de los gobernadores y alcaldes.

Por su parte, el artículo 2º de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019, dispone que la Nación y sus entidades descentralizadas podrán realizar inversiones dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo con un mínimo del 40% y hasta por un 70% en proyectos de sistemas de transporte público colectivo o masivo, con dinero a través de una fiducia, o en especie.

La norma dispone expresamente que las inversiones podrán ser entre otras, la “**adquisición total o parcial de vehículos nuevos o material rodante nuevo con estándares de bajas o cero emisiones”** sin afectar el monto inicial de los recursos aprobados en el Conpes que dio origen a cada proyecto. Destaca el citado artículo que **“la adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien este delegue”** (Resaltado propio).

En desarrollo del cuerpo legal antes descrito, la parte 2 del libro 2 del Decreto 1079 de 2015 contiene las “reglamentaciones en materia de transporte”. El título primero del libro 2 de la parte 2 hace referencia al transporte terrestre automotor.

El capítulo 1 del título primero reglamenta el “servicio público de transporte terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros”. La sección 10 del capítulo 1 desarrolla puntualmente la “vinculación y desvinculación de equipos” y la sección 12 regula las tarifas.

El capítulo 2 del título primero reglamenta los “sistemas de transporte de pasajeros” y la sección 1 del capítulo 2 regula el “servicio público de transporte masivo de pasajeros”.

**Respecto a las tarifas diferenciales para ciertos usuarios del servicio público de transporte.**

El artículo 14 de la Ley 86 de 1989, modificado por el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019, establece que las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos.

El artículo 29 de la Ley 336 de 1996, dispone que le corresponde al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, entrada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los Modos de transporte.

En cumplimiento de lo dispuesto por el legislador, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte expidió la Resolución 12333 de 2012, cuyo artículo 1º establece que “**las autoridades Distritales o Municipales podrán fijar tarifas diferenciales, segmentadas o subsidiadas, en los Sistemas de Transporte de pasajeros Masivo, Integrado o Estratégico”.** (Resaltado propio). Lo explicado, a fin de que las tarifas garanticen la eficiencia económica y suficiencia financiera del sistema de transporte, pero que paralelamente respondan a las necesidades de la población y del servicio.

Sin perjuicio de lo anterior, el legislador en el ejercicio de sus facultades, ha establecido directamente tarifas diferenciales para población con condiciones específicas. A este respecto, el artículo 5º de la Ley 1171 de 2007 dispone que “los sistemas de servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros, establecerán una tarifa diferencial para las personas mayores de 62 años, inferior a la tarifa ordinaria”. Destaca la norma que “la tarifa diferencial con sus ajustes, deberá quedar prevista y regulada en los contratos de concesión que se celebren con las empresas operadoras del Sistema”.

En desarrollo de lo indicado por el Ministerio de Transporte en la Resolución 12333 de 2012, las autoridades distritales y municipales han establecido tarifas diferenciales que generalmente favorecen a estudiantes, personas de la tercera edad y personas con movilidad reducida. En el caso de Bogotá Distrito Capital por ejemplo, está vigente el Decreto 005 de 2022 cuyo capítulo III regula la focalización de la tarifa diferencial para personas mayores de sesenta y dos (62) años; el artículo 6º establece un porcentaje de descuento para las personas mayores de dieciséis (16) años, registradas en el Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales -SISBÉN metodología III y que cuenten con puntajes entre 0 a 30,56 puntos; y el artículo 8º prevé un subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad.

* 1. **Jurisprudencial.**

La honorable Corte Constitucional, mediante la sentencia T- 604 de 1992 clasificó el transporte, como un servicio público esencial para la garantía de otros derechos. Razón por la cual se hace necesario encontrar un equilibrio entre las leyes del mercado y el bien común, para garantizar una adecuada prestación del servicio, que sin afectar la actividad económica de las empresas garantice un servicio eficiente y de calidad para las personas.

*“La trascendental importancia económica y social del transporte se refleja en el tratamiento de los servicios públicos hecha por el constituyente. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado (CP art. 365) - uno de cuyos fines esenciales es promover la prosperidad general (CP art. 2) -, factor que justifica la intervención del Estado en la actividad transportadora con miras a "racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo ..." (CP art. 334*

*A nivel del individuo, el transporte es un instrumento de efectividad de los derechos fundamentales. La íntima conexidad entre el derecho al servicio público del transporte con los derechos al trabajo (CP art. 25) a la enseñanza (CP art. 27), a la libre circulación (CP art. 24) y, en general, al libre desarrollo de la personalidad (CP art. 16), hace predicable a éstos últimos la protección constitucional del artículo 86 de la Constitución cuando su desconocimiento se traduce en una inmediata vulneración o amenaza de los mencionados derechos.”*

*[…]*

*“Con la entrada en vigencia de la Constitución de 1991, la vida económica debe estar orientada a promover la prosperidad general (CP art. 2), en particular mediante el mejoramiento de la calidad de vida de todos los colombianos y la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo (CP art. 334). Se ha operado así en el campo del transporte público un cambio desde la administración centralizada y técnica a otra descentralizada y democrática donde las leyes del mercado pueden encontrar un punto de confluencia con el beneficio común.” (sentencia T- 604 de 1992)*

1. **Conveniencia del proyecto.**

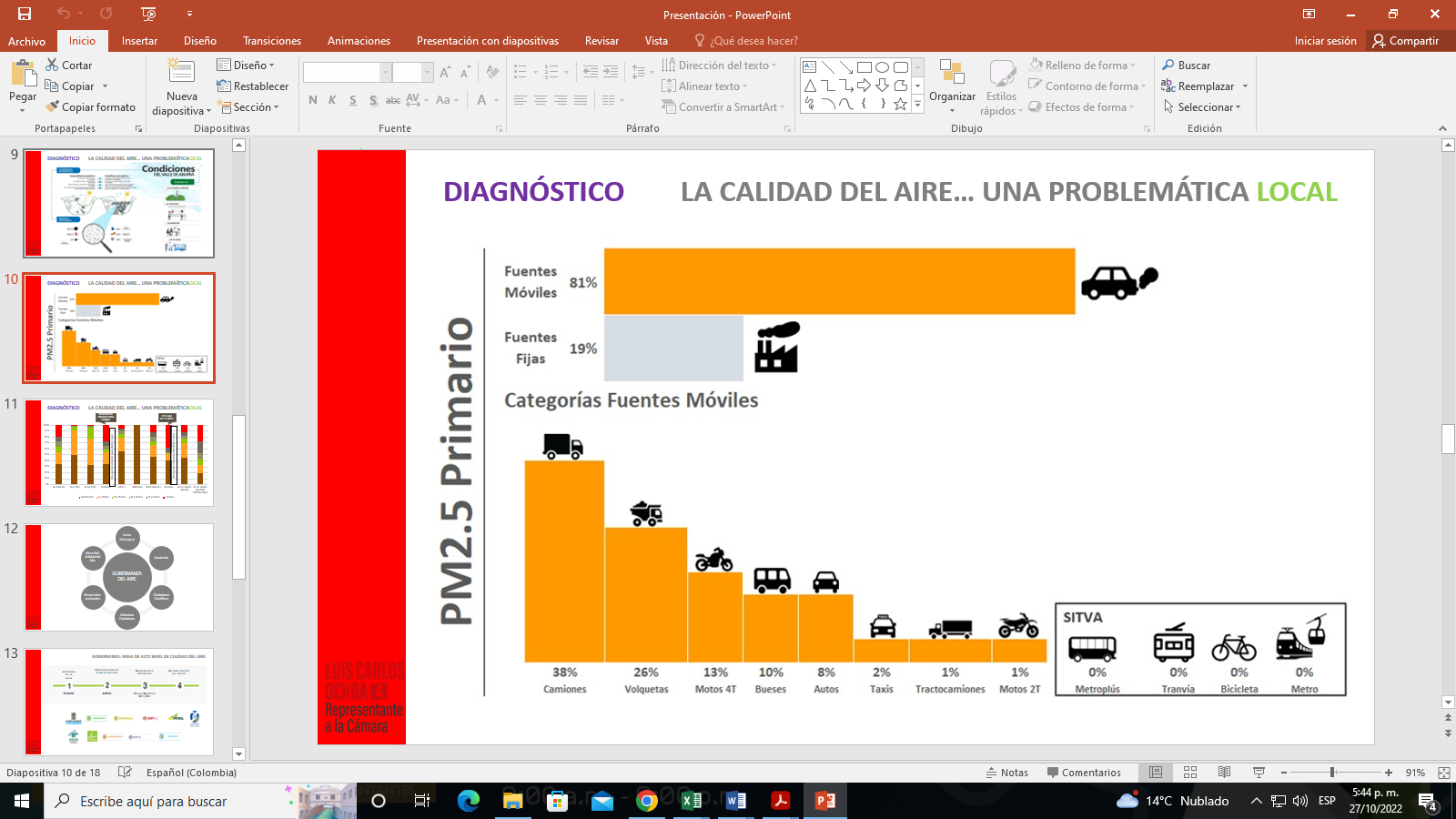
La sostenibilidad significa ser capaces de satisfacer las necesidades de las actuales generaciones, sin comprometer los recursos y la estabilidad de las futuras generaciones, es encontrar un modo de vida que genere equilibrio entre el crecimiento económico, la estabilidad ambiental y el bienestar social. Es un concepto que ha tomado gran relevancia y se ha vuelto fundamental en la construcción de políticas.

Este proyecto de ley busca contribuir de manera integral a promover la sostenibilidad en la prestación del servicio público de transporte masivo y colectivo, ya que propende por la sostenibilidad ambiental, al incentivar la renovación del parque automotor del transporte público masivo y colectivo de pasajeros, por vehículos nuevos con estándares de bajas o cero emisiones que contribuye a; mejorar la calidad del aire al disminuir la emisión de partículas contaminantes, a la sostenibilidad económica y social, al garantizar el equilibrio de los contratos de transporte mediante la adquisición de vehículos de baja o cero emisiones por parte de los entes territoriales y la implementación de una tarifa social, que beneficiara a las poblaciones más vulnerables y garantizara la prestación de un servicio público con mayores estándares de calidad para los ciudadanos.

Este proyecto de ley de ley contribuye a los Objetivos de Desarrollo Sostenible; Ciudades y Comunidades Sostenibles y Acción por el Clima, va encaminado a los llamados que ha realizado la agencia para el Cambio Climático de la ONU, y en coherencia con lo manifestado por el presidente Gustavo Petro, sobre la necesidad urgente de implementar políticas más estrictas que contribuyan de manera acelerada a la reducción de los gases de efecto invernadero y sostener el aumento de la temperatura del planeta por debajo de los 2 grados centígrados.

Mirar el comportamiento del transporte público masivo y colectivo en 2 de los principales centros urbanos del país, nos permite dimensionar el impacto que traerá el presente proyecto de ley.

En el Valle de Aburra, la subregión más urbanizada del Departamento de Antioquia, los buses de transporte público, son los causantes del 10% de las emisiones, que si se comparan con los vehículos eléctricos que hacen parte del Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburra, como se muestra en la siguiente gráfica, se podrán notar los impactos positivos que se pretenden con este proyecto de ley.



En Bogotá, de acuerdo con información de la Secretaria Distrital de Ambiente, “con el ingreso de 229 nuevos buses eléctricos, el transporte público dejará de emitir 13.000 toneladas de CO2 por año, lo que podría absorber 870.000 árboles en un año de CO2, y la operación de los más de mil buses eléctricos permite la reducción de cerca de 40 toneladas anuales de material articulado”[[1]](#footnote-1), en el mismo sentido, Greenpeace, en un estudio sobre la calidad del aire, recomendó que, “Las autoridades de Bogotá deben abordar la contaminación del aire a través de la transformación de las flotas de transporte público que funcionan con combustibles fósiles en vehículos de baja y cero emisiones”[[2]](#footnote-2) lo que demuestra la importancia de este proyecto de ley.

De acuerdo con las cifras publicadas en el Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT- en febrero de 2022, el 6% del parque automotor en Colombia que equivale a 977.924 vehículos, corresponde a vehículos de transporte público. El presente proyecto de Ley busca implementar una modalidad adicional a las ya aplicadas, que coadyuve a la renovación de ese parque automotor por vehículos de baja o cero emisiones, enfocándose en los vehículos de trasporte masivo y público colectivo.

El artículo 2º de la Ley 310 de 1996 ya prevé que la Nación y sus entidades descentralizadas inviertan en la adquisición total o parcial de vehículos nuevos con estándares de bajas o cero emisiones. El elemento diferencial que supone el actual proyecto, implica que la vinculación de tales vehículos a la efectiva prestación del servicio se haga de una manera simple, esto es, entregándolos en operación a las empresas ya habilitadas para el efecto, bien sea a través de contratos de concesión en el caso del transporte masivo; o a través de permisos de operación en el caso del transporte público colectivo.

Se trata entonces de que los equipos adquiridos por las entidades territoriales para la prestación del servicio público de transporte masivo o colectivo se entiendan incorporados a la flota de las empresas ya habilitadas para la prestación de los mencionados servicios por estar afectos al contrato a través del cual se habilitó la empresa correspondiente.

En otros términos, en el caso de las empresas habilitadas a través de un contrato de concesión para la prestación del servicio público de transporte masivo, los vehículos adquiridos por las entidades territoriales estarán afectos a ese contrato de concesión, esto es, harán parte de los bienes entregados en concesión y consecuentemente estarán sometidos en su totalidad a las disposiciones contractuales correspondientes.

En el caso de las empresas habilitadas a través de permisos de operación para la prestación del servicio de transporte público colectivo, los vehículos adquiridos por las entidades territoriales estarán afectos a ese permiso de operación a través del cual se vincula la empresa y consecuentemente estarán sometidos a todas las disposiciones que regulan esa modalidad contractual.

Otro aspecto a resaltar de la modalidad que propone el presente proyecto de ley, es que el servicio público de transporte que se preste mediante los vehículos adquiridos por las entidades territoriales, se prestará con las tarifas vigentes para tal fin, incluidas las tarifas diferenciales que se hayan estipulado para sectores específicos de la población sin que por ello el operador haga cobros adicionales a la entidad territorial. Es decir, las tarifas que supongan beneficios o subsidios para población con condiciones específicas tendrán que mantenerse incólumes para la prestación del servicio a través de los vehículos de las entidades territoriales, sin que por ello el operador haga recobros a la entidad territorial. El valor al que asciendan las tarifas diferenciales aplicadas podrá ser cubierto con el beneficio de explotación económica que adquiere el operador una vez la entidad territorial le entrega los vehículos.

* 1. **Política comparada.**

**Noruega.**

Fue el primer país en prohibir el uso de vehículos a gasolina, lo hizo en el año 2016 y tiene como meta, que al año 2025 solo se puedan vender vehículos eléctricos en su territorio.

**Alemania, Holanda.**

Estos dos países, aunque han avanzado en la implementación de otras políticas encaminadas a promover la movilidad sostenible, como es la masificación del uso de la bicicleta como sucede en Holanda, también han dado pasos importantes en la prohibición de la venta de vehículos impulsado por combustibles fósiles a partir del año 2030.

**Unión Europea.**

Este organismo internacional, en común acuerdo con todos sus Estados miembros, ha prohibido a partir del año 2035, la venta y comercialización de vehículos a gasolina y Diésel.

**Bogotá.**

La capital de nuestro país es reconocida por impulsar la movilidad sostenible en el transporte público, al tener la flota de buses eléctricos más grande de la región, con más de 1.000 vehículos eléctricos y por la aprobación del proyecto de acuerdo 127 de 2021, en el cual estipula que, a partir del 2022, la Alcaldia de Bogotá no podrá licitar buses que no sean eléctricos.

1. **Competencia del Congreso.**

**4.1. Constitucional.**

***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 Congreso de la República, estará integrado por el Senado y la Cámara de Representantes.*

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

*1. Interpretar, reformar y derogar las leyes.*

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

*4. Definir la división general del territorio con arreglo a lo previsto en esta Constitución, fijar las bases y condiciones para crear, eliminar, modificar o fusionar entidades territoriales y establecer sus competencias.*

*23. Expedir las leyes que regirán el ejercicio de las funciones públicas y la prestación de los servicios públicos.*

**4.2. Legal.**

**LEY 5 DE 1992. Por La Cual Se Expide El Reglamento Del Congreso; El Senado Y La Cámara De Representantes**

***ARTÍCULO 6°.*** *Clases de funciones del Congreso. El Congreso de la República cumple:*

*(…)*

*2. Función legislativa, para elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación.*

***ARTÍCULO 139****. Presentación de proyectos. Los proyectos de ley podrán presentarse en la Secretaría General de las Cámaras o en sus plenarias.*

***ARTÍCULO 140****. Iniciativa legislativa. Pueden presentar proyectos de ley:*

*1. Los Senadores y Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas.*

**Ley 3 De 1992. Por La Cual Se Expiden Normas Sobre Las Comisiones Del Congreso De Colombia Y Se Dictan Otras Disposiciones.**

*“ARTÍCULO 2º. Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes, encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia.”*

*“Las Comisiones Constitucionales Permanentes en cada una de las Cámaras serán siete (7) a saber:”*

*(…)*

*“Comisión Sexta.*

*Compuesta por trece (13) miembros en el Senado y dieciocho (18) miembros en la Cámara de Representantes, conocerá de: comunicaciones; tarifas; calamidades públicas; funciones públicas y prestación de los servicios públicos; medios de comunicación; investigación científica y tecnológica; espectros electromagnéticos; órbita geoestacionaria; sistemas digitales de comunicación e informática; espacio aéreo; obras públicas y transporte; turismo y desarrollo turístico; educación y cultura”*

1. **Conflicto de interés**

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, “Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992”, se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir la circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, que reza:

*“Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos De intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.*

*Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.*

*a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.*

*b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.*

*c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.(…)”*

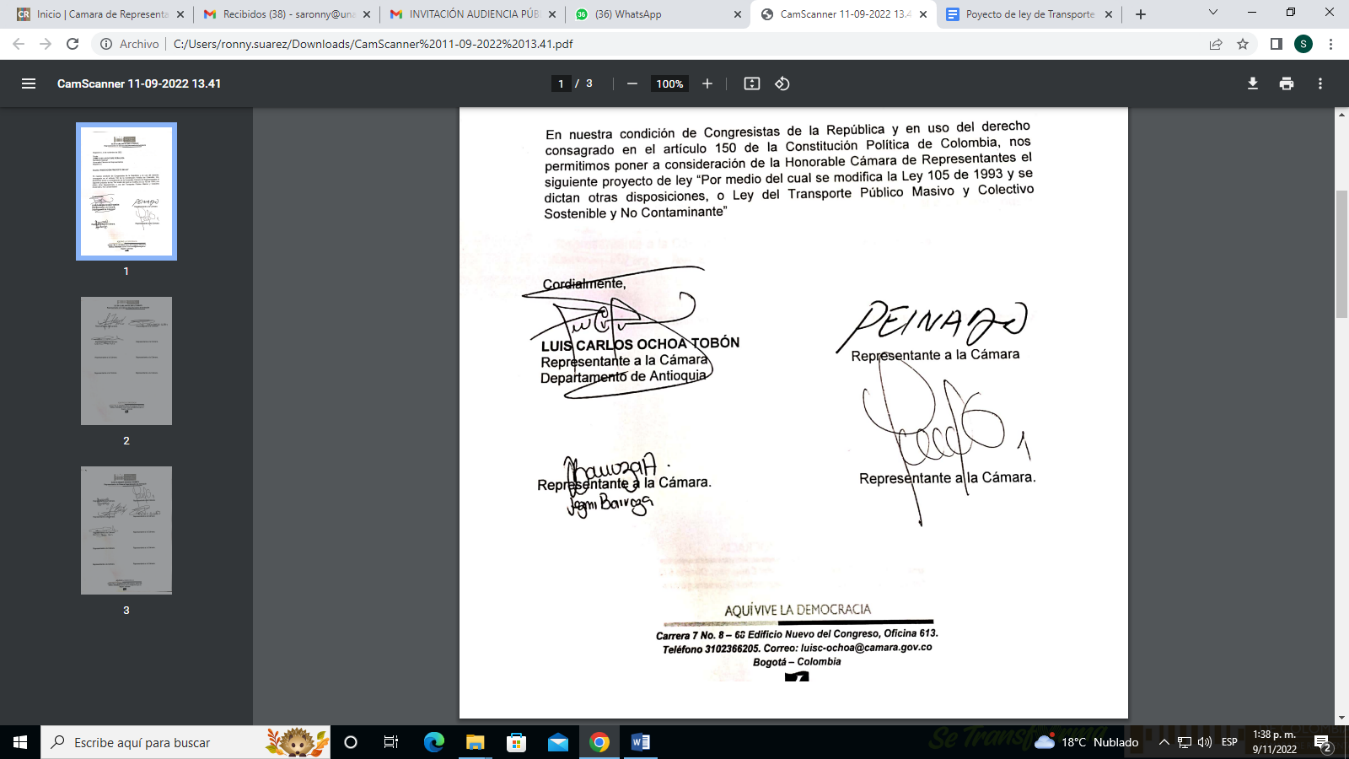
Sobre este asunto la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

*“No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico moral, sin distinción alguna”.*

Sobre el particular, podrían verse incursos en conflicto de interés, los congresistas que desempeñen actividades económicas relacionadas con la prestación del servicio público de transporte de pasajeros masivo o colectivo.

Es menester señalar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación del presente Proyecto de Ley ordinaria, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5 de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales en las que pueda estar incurso.

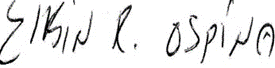
Cordialmente



**LUIS CARLOS OCHOA TOBON. JULIAN PEINADO.**

Representante a la Cámara. Representante a la Cámara.

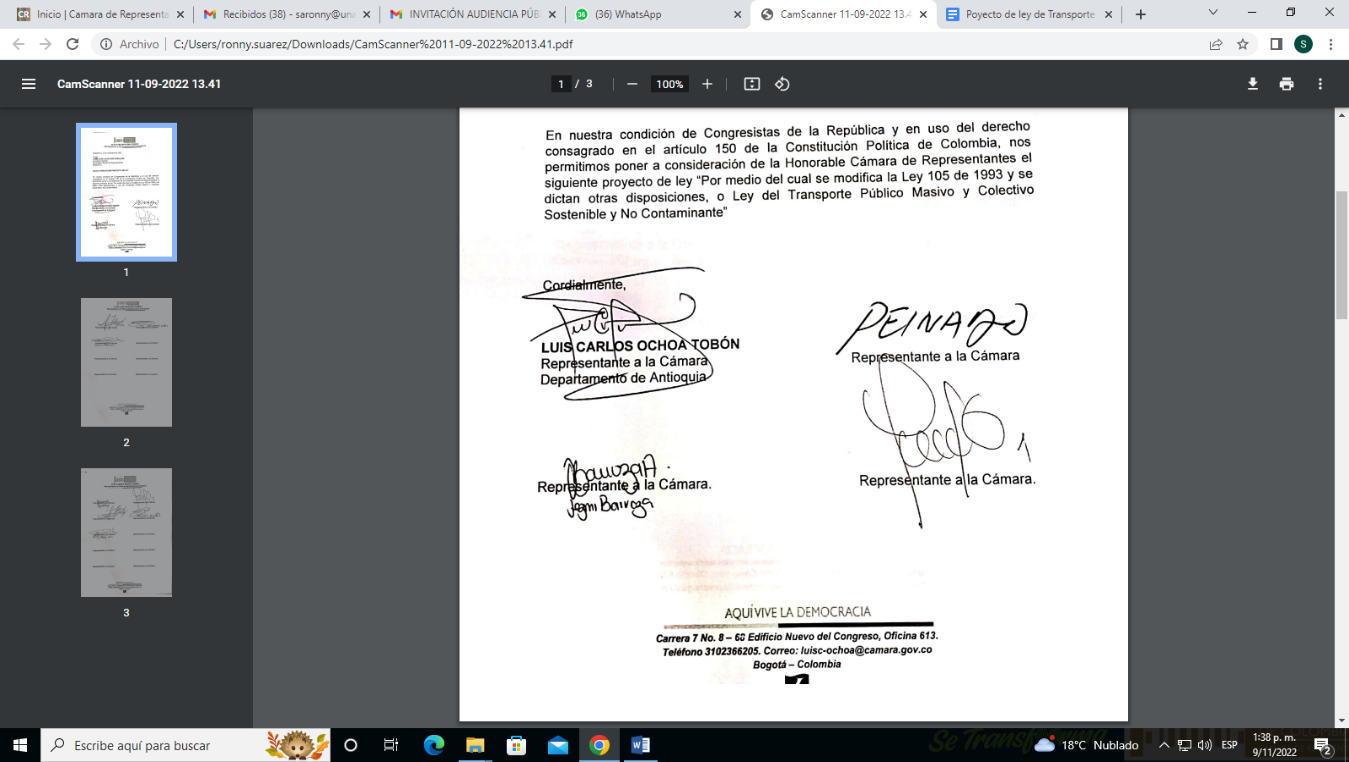
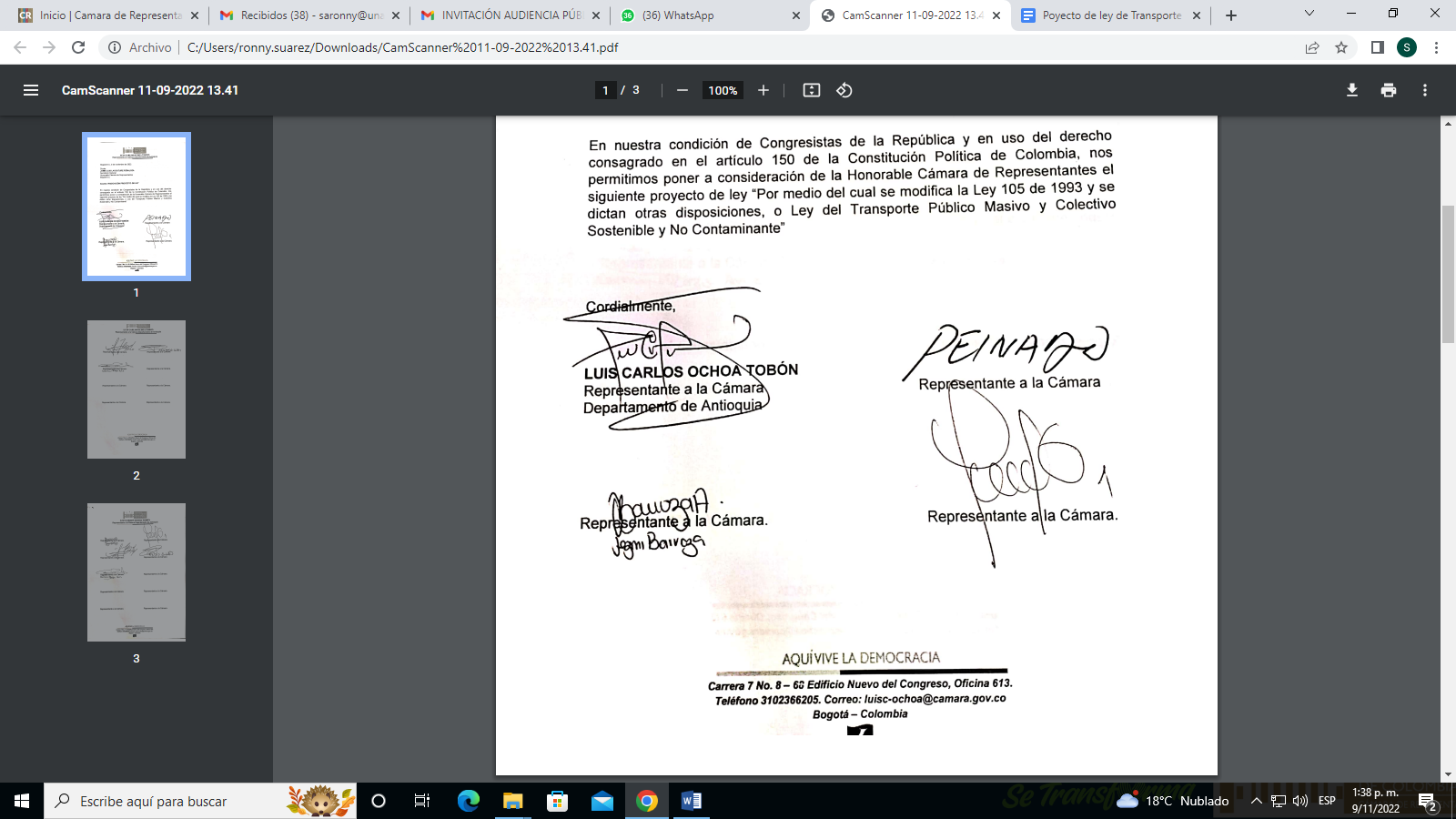
Partido Liberal. Partido Liberal.

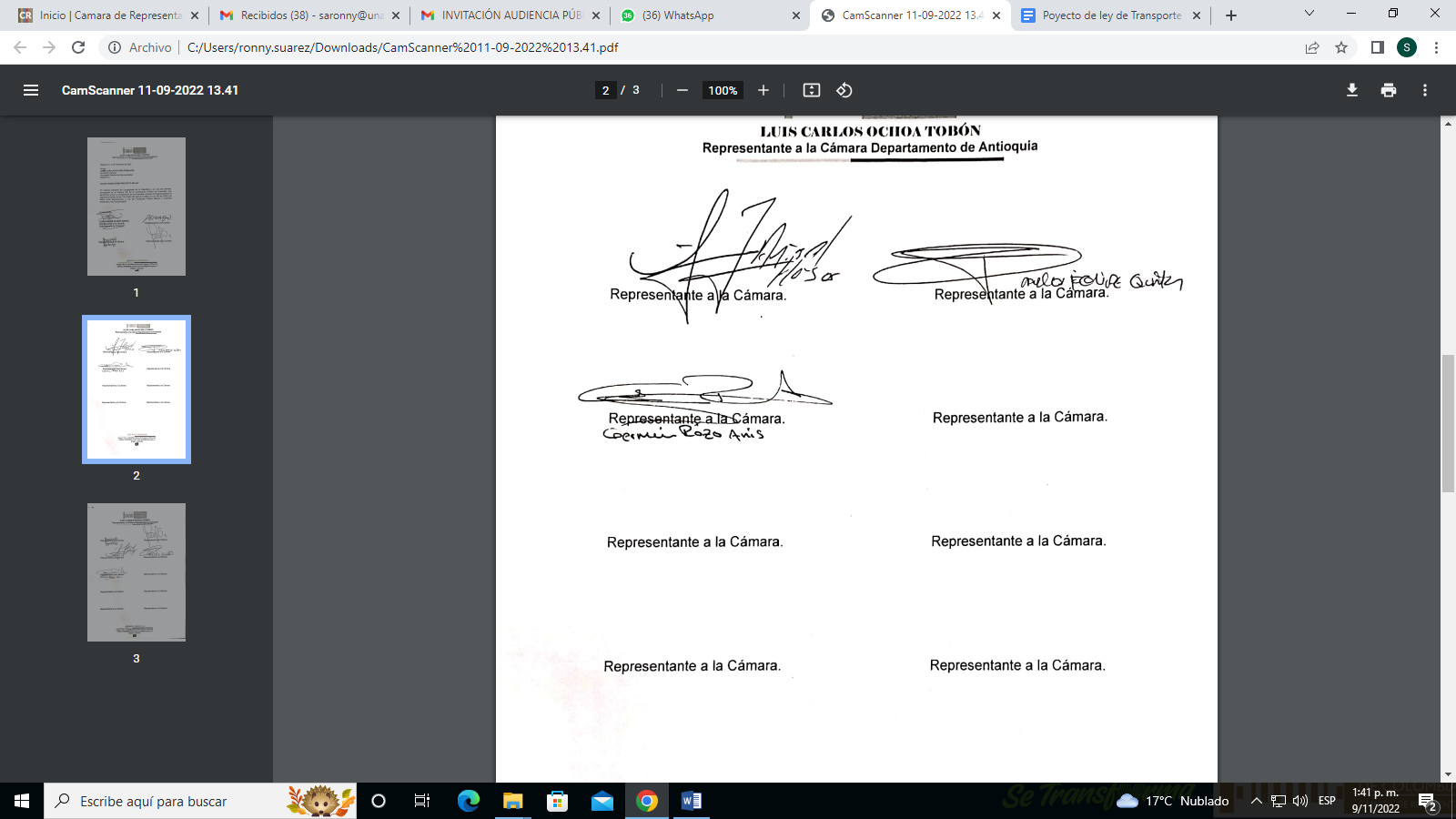
                       

**YULIETH ANDREA SÁNCHEZ C** **ELKIN R. OSPINA OSPINA**

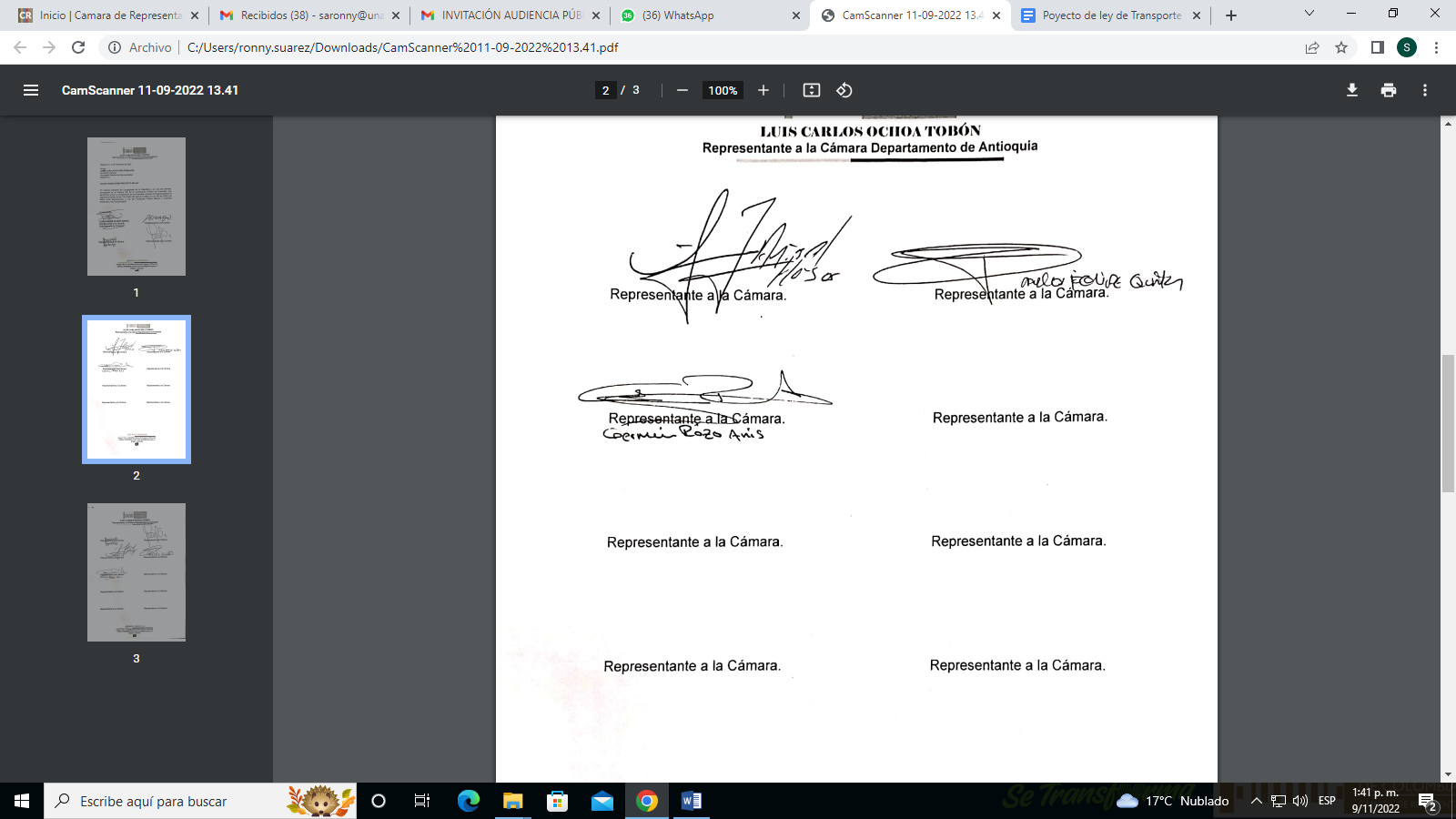
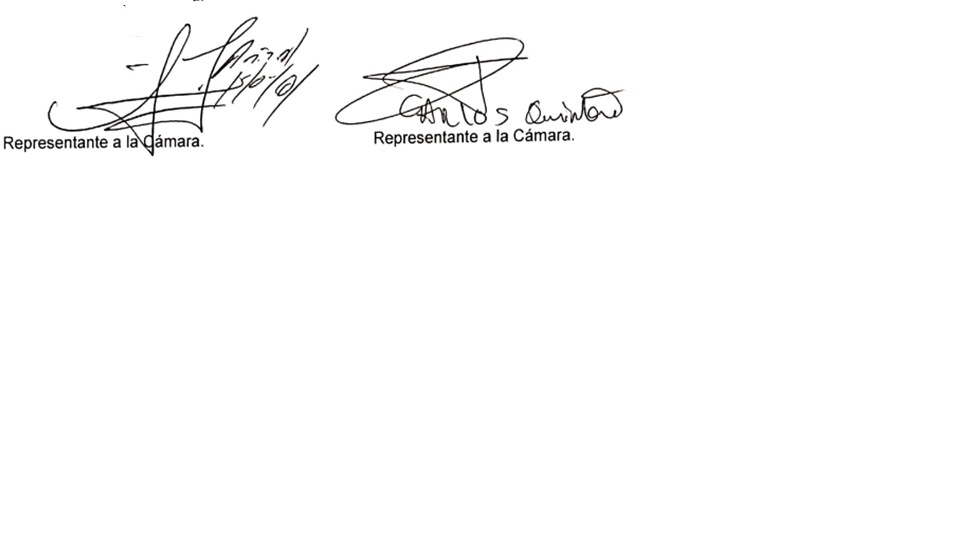
Representante a la Cámara Representante a la Cámara

Partido Centro Democrático Partido Alianza Verde





.



1. https://www.ambientebogota.gov.co/todas-las-investigaciones/-/asset\_publisher/pibvwzUnZiNr/content/calidad-del-aire-transporte-publico-sitp-redujo-emision-de-material-particulado [↑](#footnote-ref-1)
2. https://www.greenpeace.org/colombia/noticia/issues/contaminacion/greenpeace-alerta-sobre-el-impacto-del-transporte-en-el-aire-de-bogota/ [↑](#footnote-ref-2)