

2. Despacho del Viceministro General

1.1. Oficina Asesora de Jurídica



Radicado: 2-2023-053550
Bogotá D.C., 9 de octubre de 2023 17:55

Honorable Representante
ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS
Cámara de Representantes
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Carrera 7 No. 8-68
Ciudad.

Radicado entrada
No. Expediente 45201/2023/OFI

Asunto: Comentarios al texto de ponencia propuesto para segundo debate al Proyecto de Ley No. 278 de 2022 Cámara "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."

Respetado Presidente:

De manera atenta se presentan los comentarios y consideraciones del Ministerio de Hacienda y Crédito Público al texto de ponencia propuesto para segundo debate al Proyecto de Ley del asunto en los siguientes términos:

El Proyecto de ley, de iniciativa legislativa, tiene por objeto "*contribuir a la movilidad sostenible, hacerle frente al cambio climático y mejorar la calidad del aire, promoviendo la reposición del parque automotor del transporte público masivo y colectivo, por vehículos con tecnologías de baja, mínimo Euro IV, o cero emisiones*".

Para su consecución, la iniciativa propone modificar la Ley 105 de 1993 con el fin de habilitar a las autoridades del orden metropolitano, distrital y municipal para incentivar la reposición de vehículos mediante la adquisición de vehículos de baja o cero emisiones, con el propósito de que sean 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 el efecto, se consagran nuevas reglas para esas reposiciones, principalmente relacionadas con las fechas máximas para que estas se den. Dentro de ellas se establece que el costo de los vehículos estará incorporado a la tarifa al usuario. Y en el evento en que la entrega de los vehículos de bajas o cero emisiones por parte de las autoridades a los operadores implique la reducción tarifaria en una modalidad que territorialmente conviva con otras a las cuales no se aplique dicha reducción, la autoridad creará un fondo que permita obtener recursos para que contribuyan a mejorar la calidad del servicio, a reponer la flota al finalizar su vida útil, o cubrir los déficits de los sistemas de transporte integrados, masivos o estratégicos.

Continuación oficio

Adicionalmente, la iniciativa consagra que las entidades territoriales, con el apoyo del Gobierno nacional, realizarán las acciones necesarias para implementar estaciones de carga de vehículos con tecnología de baja, mínimo Euro IV, o cero emisiones, que garanticen la operación de los nuevos buses que progresivamente van a ir ingresando a prestar el servicio de transporte.

Respecto a la posibilidad de creación de fondos con el fin de contribuir al costo de vehículos con reducción tarifaria, así como la implementación de estaciones de carga, es preciso señalar que estas medidas podrían implicar para las entidades territoriales la obligación de incurrir en una serie de gastos de funcionamiento y de inversión, sin que en el texto del proyecto de ley se señale una fuente de financiación para los mismos. Esto podría obligar a que las entidades territoriales acudan a sus ingresos corrientes de libre destinación, desembocando, de una parte, en el incumplimiento de la obligación por ausencia de recursos, o de otra, en un desbordamiento de sus gastos de funcionamiento que consecuentemente devenga en el desconocimiento de los límites que para dichos gastos establece la Ley 617 de 2000¹, y el eventual impacto financiero en aquellas entidades que estén ejecutando acuerdos de reestructuración de pasivos en el marco de la Ley 550 de 1999².

Respecto de las implicaciones fiscales mencionadas, se hace necesario que la iniciativa dé cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, que establece todo proyecto de ley debe hacer explícita su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, y debe incluir expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas, los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el respectivo financiamiento.

Adicionalmente, en lo que respecta a la implementación de estaciones de carga por parte de las entidades territoriales, la Ley 1964 de 2019³ ya establece por disposición que los municipios de categoría especial, excluyendo de estos a Buenaventura y Tumaco, podrán garantizar que existan en su territorio, como mínimo, cinco (5) estaciones de carga rápida en condiciones funcionales, para lo cual podrán realizar asociaciones público-privadas.

De otro lado, es importante destacar la importancia que reviste para este Gobierno la descarbonización del sector transporte, y en tal virtud, la Ley 2294 de 2023 "*Por el cual se expide el plan nacional de desarrollo 2022-2026 'Colombia potencia mundial de la vida'*", de iniciativa de este Gobierno, expone desde sus bases la necesidad de fortalecer y crear incentivos, fuentes de pago y mecanismos de financiación para la infraestructura de carga y vehículos de cero y bajas emisiones, además, de fortalecer la política nacional para apoyar la cofinanciación de sistemas de transporte público y revisar y articular la regulación actual en materia de ascenso tecnológico del sector transporte, con énfasis en metas, incentivos, exenciones, restricciones, entre otras acciones⁴.

Particularmente, el artículo 172 de la mencionada Ley modificó el artículo 2 de la Ley 310 de 1996⁵, con el fin de prever la posibilidad de que, en los nuevos proyectos de Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, en el caso de las entidades territoriales, se autorice la asunción de compromisos con cargo a vigencias futuras ordinarias o excepcionales, hasta por el plazo de terminación del proyecto de inversión

¹ Por la cual se reforma parcialmente la Ley 136 de 1994, el Decreto Extraordinario 1222 de 1986, se adiciona la Ley Orgánica de Presupuesto, el Decreto 1421 de 1993, se dictan otras normas tendientes a fortalecer la descentralización, y se dictan normas para la racionalización del gasto público nacional.

² Por la cual se establece un régimen que promueva y facilite la reactivación empresarial y la reestructuración de los entes territoriales para asegurar la función social de las empresas y lograr el desarrollo armónico de las regiones y se dictan disposiciones para armonizar el régimen legal vigente con las normas de esta ley.

³ Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones.

⁴ Disponible en página 160 de las Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2022 - 2026: chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/portalDNP/PND-2023/2023-05-04-bases-plan-nacional-de-inversiones-2022-2026.pdf

⁵ Por medio de la cual se modifica la Ley 86 de 1989.



kgDe AZgz 7/ru MVj8 AYgH BaQ7 tM=
Validar documento firmado digitalmente en: <http://sedeelectronica.minhacienda.gov.co>

Continuación oficio

o hasta por el plazo del compromiso del financiamiento, según corresponda. Además, se incorporaron otras reglas de financiación de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público -SETP-, sujeto a acciones de operación por parte de las entidades territoriales.

A su turno, el artículo 223 de la citada Ley promueve la movilidad escolar eléctrica autorizando a operadores públicos de transporte masivo, para prestar de manera exclusiva el servicio de transporte escolar en sedes educativas públicas en la jurisdicción municipal, distrital, metropolitana o regional, siempre que realice dicha actividad con vehículos de cero emisiones. Asimismo, el artículo 253 de la Ley 2294 de 2023 regula lo relacionado con el Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico⁶. De conformidad con la disposición, este contará con una subcuenta denominada "*Movilidad bajas y preferiblemente cero emisiones para los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros Cofinanciados por la Nación*", cuyos recursos serán destinados a la generación de estructuras, esquemas de financiación para adquisición de vehículos de cero o bajas emisiones, así como para la construcción y desarrollo de infraestructura de abastecimiento energético.

Por lo expuesto, este Ministerio solicita se tengan en cuenta las anteriores consideraciones al proyecto de ley del asunto. Así mismo, insta a que se revise la pertinencia de continuar con el trámite legislativo de la iniciativa que puede generar duplicidad normativa, teniendo en cuenta la legislación existente sobre la materia, particularmente las medidas legislativas recientemente aprobadas por el Congreso de la República de Política de financiación de Sistemas de Transporte Público e infraestructura de carga y vehículos de cero y bajas emisiones, que se encuentran contenidas en la Ley del Plan Nacional de Desarrollo, la cual tiene prioridad sobre las demás leyes, e incorpora los presupuestos plurianuales de los principales programas y proyectos de inversión pública nacional, de acuerdo con los propósitos y objetivos nacionales de largo plazo, las metas y prioridades de la acción estatal a mediano plazo y las estrategias y orientaciones generales de la política económica, social y ambiental que serán adoptadas por el Gobierno.

Cordialmente,

DIEGO GUEVARA
Viceministro General
DAF/OAJ

Con Copia: Dr. Jaime Luis Lacouture Peñaloza, Secretario General de la Cámara de Representantes.

Revisó: Germán Andrés Rubio Castiblanco

Elaboró: Laura Vanessa Rodríguez Suárez

⁶ Por el cual se modifica el artículo 33 de la ley 2169 de 2021.