

## **INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY 39 DE 2014 SENADO.**

Por medio de la cual se autoriza y se promueve el uso, la producción e importación del Gas Licuado del Petróleo (GLP) con destino a carburación en motores de combustión interna en general, transporte automotor y otros usos alternativos y se aprueban otras disposiciones.

Bogotá, D. C., 10 de septiembre de 2014

Honorable Senador:

LUIS EMILIO SIERRA GRAJALES

Presidente

Comisión Quinta Constitucional Permanente

Senado de la Republica

Referencia: Ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 39 de 2014 Senado.

En cumplimiento del encargo hecho por la Mesa Directiva de la Comisión Quinta Constitucional Permanente del Senado de la República y acatando el Reglamento del Congreso en sus artículos 156, 157 y 158 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 39 de 2014 Senado, por medio de la cual se autoriza y se promueve el uso, la producción e importación del Gas Licuado del Petróleo (GLP) con destino a carburación en motores de combustión interna en general, transporte automotor y otros usos alternativos y se aprueban otras disposiciones complementarias al servicio público domiciliario de gas licuado de petróleo. Teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

Antecedentes legislativos de la iniciativa en estudio

1. El Proyecto de ley número 39 de 2014 Senado, es de autoría de la Bancada Liberal de Senado y fue radicado el día 30 de julio de 2014 ante la Secretaría General del Senado de la República.
2. El proyecto en estudio fue debidamente publicado en la Gaceta del Congreso número 395 de 2014 del honorable Congreso de la República y hace trámite en la Comisión Quinta del Senado de la República, correspondiéndole su ponencia al Senador Guillermo García Realpe.

Objeto del proyecto de ley

De conformidad con el articulado y la exposición de motivos del Proyecto de ley número 39 de 2014 Senado, el objeto de esta iniciativa legislativa es autorizar el uso de Gas Licuado de Petróleo (GLP) como carburante en motores de combustión interna, transporte automotor (autogás) y demás usos alternativos del GLP en todo el territorio nacional.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Introducción

El Gas Licuado de Petróleo (GLP) se ha utilizado como combustible carburante para los camiones distribuidores de cilindros del GLP en el país, desde la década de 1950.

Es un energético que se encuentra en abundancia, tiene una combustión limpia y facilidades para ser almacenado, actuando como sustituto del diésel y la gasolina tradicionales, siendo el combustible alternativo más distribuido en el mundo, utilizándose en más de 100 países, en algunos casos de manera masiva.

Así se está desarrollando parte del verdadero potencial, al utilizarse plenamente en motores de combustión interna como combustible.

A través de las últimas décadas en Latinoamérica se ha gestado en ese sentido, una transición pasando de usarlo solamente para cocción de alimentos y calentamiento de agua, a un importante despliegue de ingeniería energética, acompañado por un cambio en el entorno comercial, adoptado por los principales fabricantes de vehículos, que emplean para este combustible, equipos dedicados en Europa, Norteamérica y Asia, encontrándose todo tipo de vehículos pesados y livianos que funcionan exclusivamente con GLP, y construidos de manera totalmente certificada.

Estos vehículos logran emisiones significativamente menores de contaminantes que los motores a gasolina y reducen enormemente las emisiones de compuestos tóxicos atmosféricos.

Empero, desde la perspectiva del efecto invernadero, estos vehículos se caracterizan por producir por ejemplo, un 20% menos de Dióxido de Carbono (CO<sub>2</sub>), en comparación con los vehículos con motores a gasolina.

Además de ofrecer una reducción de diez veces en las emisiones de partículas finas nocivas, estos motores están virtualmente libres de humo y tienen niveles de ruido significativamente más bajos que los camiones y autobuses diésel.

En Europa, la toma de conciencia hacia las emisiones de efecto invernadero y las normas de calidad del aire, se han combinado con los incentivos gubernamentales en impuestos directos, para promover su crecimiento.

El GLP para transporte, no solo se puede desarrollar con vehículos dedicados originalmente de fábrica, como sustituto de diésel en los vehículos comerciales medianos y pesados. También se puede hacer mediante conversiones, ya que los motores y kits de conversión están disponibles para todo tipo de vehículos.

El principal uso que se le ha dado históricamente al GLP en países como el nuestro, es como combustible en hogares para la cocción de alimentos y el calentamiento de agua, remplazando la leña, el keroseno (recordemos el famoso cocinol). Sin embargo, en el resto del mundo sus campos de utilización son tan amplios como los de cualquier otro compuesto petroquímico. Son más de mil las aplicaciones. Por ejemplo como combustible para equipos industriales (v.g. calderas), botes de mediano y pequeño tamaño, motores de generación eléctrica, motocicletas, en el sector agrícola etc.

Ante las restricciones de hecho a la demanda de GLP, Ecopetrol, desde hace un lustro, ha tratado de enviar la mayor cantidad posible de cantidades de GLP a la fábrica de Propilco en la costa Atlántica, como insumo.

Colombia tiene una de las más bajas tasas de consumo de GLP por persona, siendo superada incluso por países de una alta penetración del Gas Natural, como el Perú. Debido a las políticas del pasado, hoy día, en términos de la canasta energética, solo participa con el 4%, mientras que la leña y el diésel como fuente secundaria, mantienen un papel protagónico a pesar de ser combustibles contaminantes.

## II. Dar cumplimiento a la ley

Conviene al país que el legislador auspicie el cumplimiento de las normas ya aprobadas y que están en proceso de recibir plena aplicación. En ese contexto, es deseable que los energéticos dañinos vayan siendo desplazados por aquellos comprobadamente limpios, y dar cumplimiento a lo ordenado por la Ley 1083 de 2006, la cual dictó una serie de disposiciones para el uso de combustibles alternativos.

En su artículo primero establece que;

¿Con el fin de dar prelación a la movilización en modos alternativos de transporte, entendiendo por estos el desplazamiento peatonal, en bicicleta o en otros medios no contaminantes, así como los sistemas de transporte público que funcionen con combustibles limpios, los municipios y distritos deben adoptar Planes de Ordenamiento Territorial en los términos del literal a) del artículo 9° de la Ley 388 de 1997, y formularán y adoptarán Planes de Movilidad según los parámetros de que trata la presente ley¿.

Luego, en desarrollo de esta ley, mediante Resoluciones número 180158 de 2007 de los Ministerios de Minas y Energía, y de la Protección Social y de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial, y Resolución número 2604 de 2009, del Ministerio de Minas y Energía, se definieron los combustibles limpios que se deben usar en el transporte:

¿Artículo 5°. Combustibles limpios. Para efectos de lo previsto en la Ley 1083 de 2006, se consideran combustibles limpios los siguientes:

a) Hidrógeno;

b) Gas Natural (GN);

c) Gas Licuado de Petróleo (GLP) (subrayado nuestro);

d) Diésel hasta de 50 ppm de azufre;

e) Mezclas de diésel con biodiésel. La mezcla no debe superar 50 ppm de azufre;

f) Gasolina hasta de 50 ppm de azufre;

g) Mezclas de gasolina con alcohol carburante o etanol anhidro desnaturalizado. La mezcla no debe superar 50 ppm de azufre.

### III. Otros aspectos ambientales a tener en cuenta

El Gas Licuado de Petróleo (GLP) es un combustible que como su nombre hace suponer, puede ser obtenido de la refinación del petróleo (o de yacimientos de gas natural). Está compuesto en su gran mayoría por propanos y butanos (hidrocarburos de cadenas de tres y cuatro carbonos respectivamente), y a presiones moderadas se puede licuar lo que facilita su almacenamiento, su manejo seguro y el manejo de las presiones pues son muy inferiores a las de otros gases.

A continuación se expone cómo se compara en cuanto a emisiones con la gasolina motor y el diésel.

Tablas 1. Emisiones comparativas de Autogás, diésel y gasolina

[CONSULTAR TABLA EN ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF](#)

El rendimiento relativo de GLP en comparación con la gasolina, para todos los contaminantes regulados y CO<sub>2</sub>, se puede ver en la siguiente gráfica.

Gráfica 1. Emisiones relativas de vehículos a gasolina y GLP

[CONSULTAR GRÁFICA EN ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF](#)

Fuente: ALPGAG.

Comparada con la gasolina, el GLP normalmente genera alrededor de 20% menos ozono, entre 15% y 20% menos emisiones de gases de efecto invernadero, y sólo una quinta parte de los tóxicos emitidos en el aire.

Ventajas técnicas del uso de motores de combustión interna que usan GLP:

Ahora bien, desde un punto de vista técnico hoy día se habla ya de motores de combustión interna a GLP de quinta generación, los cuales tienen entre otros desarrollos la facilidad de ajustar el equipo con mezclas que administran diferentes composiciones de GLP.

Prácticamente la totalidad de los avances tecnológicos en los vehículos de gasolina, como la gestión de combustible computarizado y sistemas de inyección de combustible de múltiples puntos secuenciales, también se han desarrollado y comercializado en los vehículos a GLP.

Además, para que los beneficios ambientales se realicen plenamente, los esquemas de certificación de emisiones globales y los certificadores están permanentemente presentes en las autorizaciones de los vehículos que usan GLP como combustible.

Además, los kits de conversión son filtrados constantemente por los convertidores, los cuales, además, tienen una capacidad demostrada para ser instalados adecuadamente.

Paralelamente, para garantizar la entrada del GLP como combustible para vehículos y en general como combustible para motores de combustión interna, se desarrollan las respectivas normas de competencia laboral lo cual garantiza, además de nuevas fuentes de empleo, seguridad y confiabilidad en las instalaciones y el uso.

La mayoría de los vehículos presentan un consumo en galones proporcionalmente más bajos comparados con los vehículos que usan los combustibles tradicionales.

El GLP ha surgido como solución de combustible para los vehículos pesados en muchos países, tanto de carga como de pasajeros, incluyendo el transporte escolar (EE.UU.). Este impulso se deriva del hecho de ser los motores diésel una fuente importante de Óxidos de Nitrógeno (NOx) que reaccionan con los hidrocarburos para formar smog fotoquímico, altamente contaminante.

El siguiente gráfico muestra que las emisiones de partículas finas, tanto de GLP y GNV (Gas natural Vehicular), son típicamente de un orden de magnitud mucho menor que el diésel.

Gráfica 2. Emisiones relativas de material particulado por Diésel, GNV y GLP

CONSULTAR GRÁFICA EN ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF

Fuente: Liquefies Petroleum Gas an Automotive Fuel ¿ ALPGA.

Tablas 2. Atributos ambientales relativos a la gasolina para el Diésel, GNV y GLP

RESUMEN DE ATRIBUTOS AMBIENTALES

***Tablas 2. Atributos ambientales relativos a la gasolina para el Diésel, GNV y GLP***

<b>RESUMEN DE ATRIBUTOS AMBIENTALES</b>				
<b>Atributo</b>	<b>Gasolina</b>	<b>Diésel</b>	<b>GNV</b>	<b>GLP</b>
Gases contaminantes	0	X		
Material particulado	0	X		
Emisiones de efecto invernadero	0			
Tóxicos en el aire	0	X		
Venta al por menor	0	0	XX	0
Almacenamiento en el vehículo	0	0	X	0
Reserva energética	0	0		

¿ : mejor      X : peor      0 : neutral

Fuente: Liquefies Petroleum Gas an Automotive Fuel - ALPGA.

En general, tanto el GLP y el GNV tienen emisiones nocivas mucho más bajas que el diésel. Los combustibles gaseosos presentan niveles extremadamente bajos de partículas finas, lo cual los hace candidatos ideales para los autobuses urbanos y los vehículos de reparto.

#### IV. Por economía nacional y de los consumidores

En la industria automotriz nacional, aun tomando en consideración la entrada del GNV, se puede considerar que los consumos alternativos a la gasolina motor y al diésel son aún incipientes.

En el mundo, más de 68.000 estaciones de servicio están equipadas con sistemas de distribución de GLP, financiados por el sector privado, permitiendo que los vehículos que operan con este combustible, viajen largas distancias sin restricciones, a lo cual ayuda la potencia de este combustible por su excelente autonomía. Por eso es lamentable que en Colombia, aunque merecidamente se ha dado mucha promoción al Gas Natural Vehicular (GNV), poco se han aprovechado las cualidades del GLP las cuales, en algunos casos, supera las ventajas de GNV, y el cual hoy día se produce de manera excedentaria tanto en Colombia como en el exterior (USA).

Si nuestro país está empeñado en una gestión responsable con el medio ambiente con el fin de preservar nuestros recursos naturales y la salud pública, esta es una opción inaplazable.

Como es de público conocimiento, en la contaminación generada por el parque automotor colombiano se identifican sustancias cancerígenas y hay una preocupación justificada de su incidencia en las tasas de morbilidad. La lucha contra la contaminación vehicular debería ser una prioridad nacional. Tales emisiones vehiculares dependen del combustible utilizado como carburante.

Ante nosotros se presenta pues una gran dificultad en la reducción radical de las emisiones de gases de efecto invernadero, lo cual ha dado lugar a los cambios pluviales, sequías, cambios climáticos que afectan la temperatura, las precipitaciones, los niveles del mar etc.

Mientras tanto, según la UPME, en Colombia, ¿¿ el diésel presenta una tendencia creciente desde los inicios del siglo, aumentando su uso en más de 90% entre 2000- 2012 y una tasa de crecimiento promedio anual de 5,8% en el mismo período. Dicho energético participa en la demanda final con un 15,4%¿.

¿¿ El consumo interno de carbón muestra un comportamiento variable con disminuciones entre 2001 y 2006 y posteriormente aumentos (2007 a 2012), manteniendo un consumo similar al del año 2000, pasando a ser el energético de menor consumo en el país, a pesar de su disponibilidad y grandes volúmenes de exportación. En cuanto a la biomasa, su consumo con algunos aumentos se ha mantenido en los niveles de comienzos de siglo, pues es de destacar que particularmente la leña vienen perdiendo participación en la estructura de consumo energético como consecuencia del desplazamiento del GLP hacia las zonas rurales y

periferias de las ciudades y el leve aumento se ha originado en la utilización que se hace de esta fuente como materia prima para la producción de biocombustibles. Cabe anotar que en los años considerados, es decir 2000-2012, el consumo de este energético (de la biomasa nota nuestra) es superior al del carbón y coque, la tasa de crecimiento promedio anual se acerca a 0,1% que se traduce en un aumento total inferior a 1% durante los doce años considerados.

Sectorialmente, el transporte es el mayor demandante de energía final, representando en la actualidad cerca del 36% del total. Su tasa de crecimiento promedio anual en los últimos doce años fue del 2.1% y la tendencia general del sector está asociada con el incremento de la actividad económica, la mejora del nivel de vida y el crecimiento de núcleos de población en torno a las grandes ciudades. El creciente tráfico por las carreteras tanto de mercancías como de viajeros, se ha traducido en un incremento de los consumos energéticos del transporte terrestre, que en los últimos tres años ha mostrado incrementos importantes.

¿Los derivados del petróleo son la principal fuente de abastecimiento del sector transporte, aun cuando hoy hacen parte de la oferta, nuevos combustibles carburantes como el GNV y los biocombustibles, cuya contribución es marginal. Factores como los precios de los combustibles destinados para el sector transporte, el desarrollo de sistemas masivos de transporte de pasajeros en las grandes ciudades, entre otros, han modificado sustancialmente la composición del consumo al interior de este sector: el diésel ha presentado tasas de crecimiento superiores a las del pasado, incrementando su participación en el mercado y por consiguiente, generando una regresión del consumo de gasolina. Esta meta si bien fue considerada deseable en el pasado, cuando Colombia era importador neto de gasolina, ha desequilibrado el mercado de combustibles en tanto se producen excedentes de gasolinas (y excedentes de GLP, nota nuestra), y faltantes de ACPM. Este fenómeno viene generando dificultades para la atención de la demanda, toda vez que la oferta nacional es insuficiente para atender los crecientes volúmenes demandados, además de incrementarse los recursos económicos destinados a los subsidios debido al mayor precio del diésel importado.

(UPME, Cadena del Petróleo 2013, numeral 3.2, ¿Matriz Energética).

Además en términos de precio se presenta el siguiente comparativo:

Tablas 3. Comparativo de precios por unidad energética para gasolina, Diésel, GNV y GLP

***Tablas 3. Comparativo de precios por unidad energética para gasolina, Diésel, GNV y GLP***

<b>Combustible</b>	<b>Poder calorífico [BTU/gal]</b>	<b>\$/KBTU</b>	<b>\$/KBTU Relativo Gasolina</b>
Diésel	138000	61.1	81%
Gasolina corriente	115400	75.6	100%
GNV	35315	35.8	47%
GLP	96000	61.5	81%

Fuente: Cálculos AGREMGAS. Julio 2014.

#### Resumen de las características del GLP como Combustible[1][1]

- ¿ El costo de convertir un auto GLP es menor que para convertirlo a gas natural (1/3).
- ¿ El autogás tiene el rango de inflamabilidad más bajo que todos los combustibles alternativos.
- ¿ Al igual que con el gas natural vehicular, los vehículos con servicio dual, pueden cambiar de combustible con solo oprimir un botón sin que el cambio se sienta en su funcionamiento. En este aspecto, se da aún mejores resultados con motores originales de fábrica.
- ¿ Los escapes de gas son fácilmente detectables gracias al olor característico que se le agrega.
- ¿ El autogás es un combustible no tóxico, no es venenoso y no contamina ni el suelo ni los acuíferos.
- ¿ La baja presión que requiere para pasar a líquido, le confiere mejor portabilidad y facilidades para almacenarse.
- ¿ Esta variable es especialmente sensible en los vehículos, por cuanto el tanque de GLP cabe en donde va la llanta de repuesto y no afecta el peso total del vehículo de una manera significativa. En general sea un automóvil o equipo convertido, o dedicado de fábrica, el dispositivo de combustible es más sencillo, liviano y económico lo que le da mayor autonomía y menos desgaste al vehículo.
- ¿ Aunque ello depende de la estructura de precios y otras consideraciones, en general, el precio final del GLP al público suele ser un 60% que el de la gasolina motor.
- ¿ El autogás permitiría el aprovechamiento de los excedentes existentes de GLP y proporcionaría una fuente económica atractiva para los consumidores.
- ¿ En caso de escape el GLP no se encharca ni crea focos de contaminación en cuerpos de agua, simplemente se evapora y diluye en la atmósfera.
- ¿ Octanaje. El autogás puede tener entre 2 y 12 octanos de diferencia respecto a la gasolina Premium.
- ¿ El propano y el butano poseen mayor poder calorífico y los motores que los usan son de alta potencia. Muy favorable el uso del GLP para vehículos que deben recorrer terrenos con altas pendientes.
- ¿ Los automotores que usan GLP como combustible tienen una autonomía aproximada de 420 km, lo cual favorece recorridos a largas distancias sin cambiar combustible o hacer retanqueo.
- ¿ Mayor vida de aceite y motor. El autogás se mezcla más fácilmente con el aire que la gasolina, permitiendo una mejor combustión, más limpia y libre de hollín y depósitos de carbón en los pistones de los cilindros. La gasolina tiende a diluir el aceite lubricante y el hollín lo contamina, reduciendo su vida útil. La combustión limpia del GLP disminuye el desgaste del motor, alarga la vida de las bujías y puede duplicar la vida útil del aceite, lo que se traduce en

disminución de gastos para los conductores y propietarios de los vehículos y un mejor rendimiento del motor del vehículo.

¿ Los motores con autogás trabajan de forma más suave y pareja, generando reducciones hasta de un 50% en los niveles de ruido.

¿ Los costos de la infraestructura de distribución del GLP y de conversión de los vehículos son bajos. La conversión del GLP puede llegar a costar 1/3 parte de lo que cuesta la conversión de un vehículo que usa otro combustible.

V. El aspecto de la potencia y la autonomía

La potencia calórica por unidad de volumen del GLP se resume en la siguiente tabla:

Tabla 4. Comparativo de poder calorífico.

***Tabla 4. Comparativo de poder calorífico.***

<b>Unidad</b>	<b>Gasolina</b>	<b>Diésel</b>	<b>Propano</b>	<b>n-Butano</b>	<b>GNV(*)</b>	<b>Metanol</b>	<b>Etanol</b>
MJ/lt	32.5	35.9	23.2	26.5	8.9	15.7	20.9
Btu/gal	115,400	138,000	83,239	95,079	35,315	56,330	74,987

EN ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF

Fuente: AGREMGAS.

En cuanto al precio, al ser aproximadamente un 65% de la gasolina motor, sin que se reduzca en la misma proporción la potencia y demás variables, y obteniendo una mayor vida útil en el motor, así como reducción de ruidos y excelente trabajo tanto en carretera como en la ciudad.

VI. Conclusiones

La industria del GLP acumula en Colombia una tradición de más de cincuenta años, que se iniciaron con la explotación del gas proveniente de Tibú, y más adelante con la producción de la Refinería de Barrancabermeja, siendo engrosado su caudal por la refinería de Cartagena y la de Apiay.

Recientemente han entrado pequeñas producciones de GLP natural, provenientes de campos como Dina en el Huila, Rancho Hermoso en Casanare, Corcel y otros. En diciembre de 2011 entró en operación productiva el campo de Cusiana, con un nivel de aporte desde mediados del 2012, de seis mil barriles por día.

Hasta 2009, se tuvo siempre el temor que si se masificaba el Autogás, eventualmente se podrían desatender hogares beneficiarios del servicio público domiciliario del GLP. Aunque ya en ese momento se presentaban excedentes que se enviaban (y se envían) a usos petroquímicos, no existía la masa de sobrantes con que contamos hoy, a raíz de la entrada en operación de la planta de GLP del campo Cusiana, que aportó más de seis mil barriles por día al mercado nacional, (lo cual equivalió a un incremento aproximado del 35% en la oferta nacional), y del esperado desarrollo del campo Cupiagua, que podría producir más de quince

mil barriles por día, llevando junto con otras corrientes, a un incremento potencial hacia el 2018 del 100% en las disponibilidades. En este nuevo escenario de oferta, la producción actual declarada de 24.000 Barriles/día, se proyectan incrementos para el 2017 que llevarán la producción nacional a los 42.000 Barriles/día.

CONSULTAR GRÁFICA EN ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF

Fuente: UPME-COSENIT 2013.

En la búsqueda de dar cumplimiento a la ley de los combustibles limpios ya citada y a sus decretos reglamentarios, y por el aprovechamiento del combustible en beneficio de la población, en la pasada legislatura se presentó un proyecto de ley para reglamentar y permitir su uso en Colombia, como Autogás, lo cual permitiría balancear mejor la canasta energética del país y darle un excelente aprovechamiento al producto en beneficio de los consumidores. Ese proyecto fue apoyado por el Gobierno Nacional pero infortunadamente no alcanzó a culminar el respectivo trámite.

Hacia el año 2000 la demanda nacional alcanzó un promedio de 24.5 KBDC. Desde entonces hasta el 2004, el nivel de consumo descendió, afectado por el precio y la penetración emergente y en cierta forma ¿asimétrica¿ del Gas Natural, que implicó un reacomodamiento de la canasta energética. Ahora hemos entrado en una etapa excedentaria y con importantes posibilidades de crecimiento en la oferta, que podrían duplicar las disponibilidades para el mercado interno. Esto, unido a lo que ocurre en el entorno internacional, con la entrada de una oferta internacional importante, se espera una presión a la baja del precio.

Entonces el llamado es apoyar este proyecto de ley que hoy presentamos el cual nos permitirá aprovechar la alternativa energética del GLP, balancear la canasta energética, contribuir con el aire limpio y mejorar la economía de las familias colombianas.

Proposición:

Por las razones expuestas, presento ponencia favorable y propongo a la Comisión Quinta Constitucional Permanente del Senado de la República dar primer debate favorable al Proyecto de ley número 39 de 2014 Senado, por medio de la cual se autoriza y se promueve el uso, la producción e importación del Gas Licuado del Petróleo (GLP) con destino a carburación en motores de combustión interna en general, transporte automotor y otros usos alternativos y se aprueban otras disposiciones. Complementarias al servicio público domiciliario de gas licuado de petróleo.

Del honorable Senador,

CONSULTAR NOMBRE Y FIRMA EN ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN QUINTA DEL SENADO DE LA  
REPÚBLICA AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 39 DE 2014 SENADO**

por medio de la cual se autoriza y se promueve el uso, la producción e importación del Gas Licuado del Petróleo (GLP) con destino a carburación en motores de combustión interna en general, transporte automotor y otros usos alternativos y se aprueban otras disposiciones complementarias al servicio público domiciliario de gas licuado de petróleo.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. Autorícese el uso del Gas Licuado del Petróleo (GLP) como carburante en motores de combustión interna, transporte automotor (autogás) y demás usos alternativos del GLP en todo el territorio nacional.

Artículo 2°. Uso prioritario. La producción nacional, y en caso de ser necesarias las importaciones de Gas Licuado del Petróleo (GLP), se destinarán prioritariamente para la atención del Servicio Público Domiciliario de gas combustible residencial. El Gobierno expedirá un estatuto de racionamiento amplio y suficiente que garantice el abastecimiento de todos los usos del GLP.

Artículo 3°. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente ley se aplican a todas las personas naturales y jurídicas que desarrollen actividades relacionadas con el uso, explotación, producción, comercialización, almacenamiento, importación y distribución del Gas Licuado del Petróleo (GLP).

Artículo 4°. Conceptos. Para efectos de interpretar y aplicar la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

AUTOGÁS: gas licuado del petróleo empleado como carburante en vehículos automotores.

PRODUCTOR: Toda persona jurídica que produce GLP.

IMPORTADOR: Toda persona jurídica que importe GLP,

USOS ALTERNATIVOS DE GLP. Son usos alternativos todos aquellos diferentes al uso en motores de combustión interna, autogás y el servicio público domiciliario de gas licuado de petróleo.

Artículo 5°. Autorización para distribuir autogás. Toda persona jurídica que se encuentre interesada en ejercer la actividad de distribución de autogás podrá hacerlo, cumpliendo lo previsto en los reglamentos técnicos, por medio de estaciones de servicio en el territorio colombiano y las demás modalidades que se establezcan, cumpliendo con la normatividad vigente.

Las estaciones autorizadas de servicio de distribución al público de combustibles derivados de petróleo y Gas Natural Vehicular (GNV), podrán distribuir autogás GLP.

Parágrafo. Corresponderá a las alcaldías o curadurías urbanas, dentro del territorio de su jurisdicción, otorgar licencia de construcción para las estaciones de servicio en los aspectos urbanísticos, arquitectónicos y estructurales de conformidad con la legislación vigente, sin perjuicio de acuerdos de servicios de suministro compartidos con estaciones minoristas de combustibles debidamente autorizados.

Artículo 6°. La venta o importación de GLP o propano, indistintamente de su uso, tendrá el mismo tratamiento tributario que el Gas Natural Vehicular (GNV). Para tal efecto, modifíquese el artículo 424 del Estatuto Tributario, en el cual, para el gas propano, la nomenclatura arancelaria andina vigente, quedará así:

27.11.12.00.00 Gas propano

27.11.29.00.00 Gas propano en estado gaseoso y gas butano en estado gaseoso.

Artículo 7°. El artículo 256 de la Ley 599 de 2000, sobre ¿Defraudación de fluidos¿, se aplicará a quien mediante cualquier mecanismo clandestino o alterando los sistemas de control o aparatos contadores, se apropie de Gas Licuado de Petróleo (GLP) a granel, o se apropie, fraccione o reenvase ilegalmente el GLP.

Artículo 8°. Con el fin de combatir el transporte ilegal de GLP, se autoriza al Ministerio de Minas y Energía, expedir la Guía Única de Transporte de Gas Licuado de Petróleo de acuerdo con lo previsto en el Decreto número 4299 de 2005, la cual se constituirá en Guía Única de Transporte aplicable al GLP, e incluirá, entre otros, el transporte de cilindros.

Artículo 9°. Autoridades del sector. Corresponde al Ministerio de Minas y Energía, al Ministerio de Transporte, al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, a la Comisión de Regulación de Energía y Gas (CREG), a la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios y Superintendencia de Industria y Comercio, dentro del ámbito de sus competencias, reglamentar las actividades objeto de la presente ley, proferir la regulación económica y la reglamentación técnica y demás actos administrativos.

El Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo deberán reglamentar la presente ley dentro de los seis (6) meses siguientes a su expedición.

A la Superintendencia de Industria y Comercio y a la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios, dentro del ámbito de sus competencias, les corresponde ejercer la vigilancia y control de las actividades objeto de la presente ley.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Comercio, tendrán un plazo de seis (6) meses, contados a partir de la expedición de la presente ley, para determinar la forma en la que entrará en vigencia la autorización del GLP para motores de combustión interna, autogás y otros usos alternativos.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Minas y Energía incluirá en la reglamentación técnica que expida lo pertinente a la calidad del Gas Licuado del Petróleo (GLP), nacional o importado, como carburante en motores de combustión interna, autogás y otros usos alternativos.

Artículo 10. Disposiciones complementarias. Las actividades reglamentadas por esta ley están sujetas a todas las leyes, decretos y actos administrativos relativos con la protección de los recursos naturales, del medio ambiente, de las minorías étnicas y culturales, de salubridad y de seguridad industrial, así como los Convenios de la OIT 174 y 181 y de la OMC.

Artículo 11. Las disposiciones contenidas en la presente ley no afectan ni son contrarias a las disposiciones establecidas en las zonas de frontera, en materia de combustibles.

Artículo 12. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

Del honorable Senador,

**Senado: 039/14**

**Camara:**

**POR MEDIO DE LA CUAL SE AUTORIZA Y SE PROMUEVE EL USO, LA PRODUCCIÓN E IMPORTACIÓN DEL GAS LICUADO DEL PETRÓLEO (GLP) CON DESTINO A CARBURACIÓN EN MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA EN GENERAL, TRANSPORTE AUTOMOTOR Y OTROS USOS ALTERNATIVOS Y SE APRUEBAN OTRAS DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS.**

#### **TRAMITE EN SENADO DE LA REPUBLICA**

Autor: BANCADA DEL PARTIDO LIBERAL

Origen: SENADO DE LA REPUBLICA

Fecha de Presentación: 30 Julio 2014

Repartido a Comisión: QUINTA

Ponente Primer Debate: HS: GUILLERMO GACIAS REALPE

Ponente Segundo Debate:

Fecha de Aprobación: 01 Enero 0000

Primer Debate:

Fecha de Aprobación: 01 Enero 0000

Segundo Debate:

Estado: **PENDIENTE DISCUTIR  
PONENCIA PARA  
PRIMER DEBATE EN  
SENADO**

**Publicaciones Senado:**

Exposición de Motivos  
Senado:

Gaceta N° 395/14

Texto Plenaria Senado:

Primera Ponencia Senado:

Gaceta N° 493/14

Conciliación Senado:

Segunda Ponencia Senado:

Objeciones Senado:

**TRAMITE EN CAMARA DE REPRESENTANTES**

Ponentes Primer Debate:

Ponentes Segundo Debate:

Fecha de Aprobación  
Primer Debate: 01 Enero 0000

Fecha de Aprobación  
Segundo Debate: 01 Enero 0000

**Publicaciones Cámara:**

Exposición de Motivos  
Cámara:

Texto Plenaria Cámara:

Primera Ponencia Cámara:

Conciliación Cámara:

Segunda Ponencia Cámara:

Objeciones Cámara:

**Tema:**

**Iniciativa:** CONGRESIONAL

*Resumen:*

SE AUTORIZA EL USO DEL GAS LICUADO DEL PETROLEO (GLP) COMO CARBURANTE EN MOTORES DE COMBUSTION INTERNA, TRANSPORTE AUTOMOTOR (AUTOGAS) Y DEMÁS USOS ALTERNATIVOS DEL GAS LICUADO (GLP) EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL.

