

EXPOSICION DE MOTIVOS

Proyecto de ley N. 39

“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”.

I- INTRODUCCION

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".



H.S. Guillermo García Realpe

Empero, desde la perspectiva del efecto invernadero, estos vehículos se caracterizan por producir por ejemplo, un 20% menos de dióxido de carbono (CO₂), 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, reemplazando 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.

De hecho ECOPETROL, desde hace un lustro, ha tratado de enviar la mayor cantidad posible de cantidades a la fábrica de Propilco en la costa Atlántica.

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 Diesel 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, entendiéndose por éstos 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 N° 180158 de 2007 de los ministerios **DE MINAS Y ENERGÍA, Y DE LA PROTECCIÓN SOCIAL Y DE AMBIENTE, VIVIENDA Y DESARROLLO TERRITORIAL**, y Res. N°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 como se compara en cuanto a emisiones con la gasolina motor y el diésel.

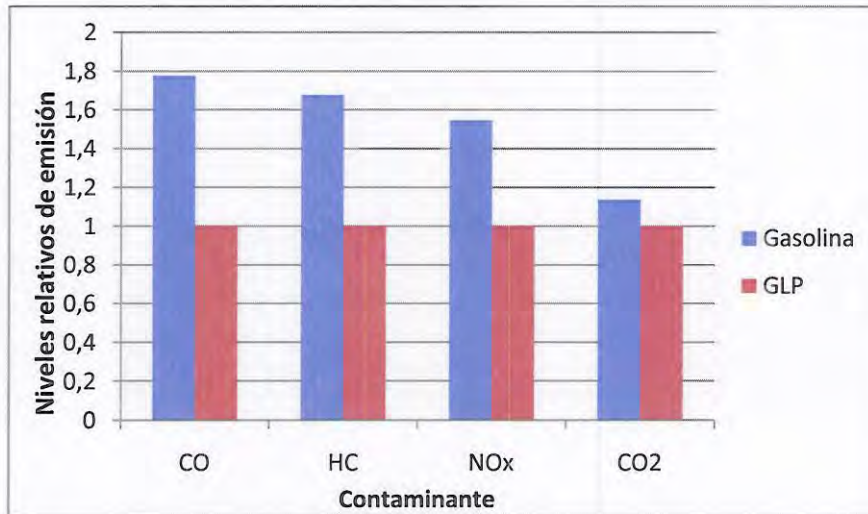
Tablas 1. Emisiones comparativas de Autogás, diésel y gasolina

g/Km ton	Autogás	Diesel	Gasolina
Partículas (PM)	<0.001	0.04	0.001
Monóxido de Carbono (CO)	0.3	0.5	0.6
Hidrocarburos(HC)	0.05	0.06	0.08
Óxidos de nitrógeno (NOx)	0.04	0.40	0.06
Dióxido de Carbono (CO2)	170	170	190

Fuente: Autogás– Clean and economic transportation fuel– World LP Gas Association

El rendimiento relativo de GLP en comparación con la gasolina, para todos los contaminantes regulados y CO2, se puede ver en la siguiente gráfica.

Gráfica 1. Emisiones relativas de vehículos a gasolina y GLP



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.

Ahora bien: desde un punto de vista técnico hoy día se habla ya de motores a GLP de quinta generación los cuales tiene entre otros desarrollos la facilidad de ajustar el equipo con la mezcla administrando diferentes composiciones con el 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 por los vehículos a GLP.

Para que los beneficios ambientales se realicen plenamente, los esquemas de certificación de emisiones globales y los certificadores estén presentes constantemente.

Los kits de conversión constantemente son filtrados por los convertidores con una capacidad demostrada para instalar adecuadamente.

Paralelamente se desarrollan las respectivas normas de competencia laboral.

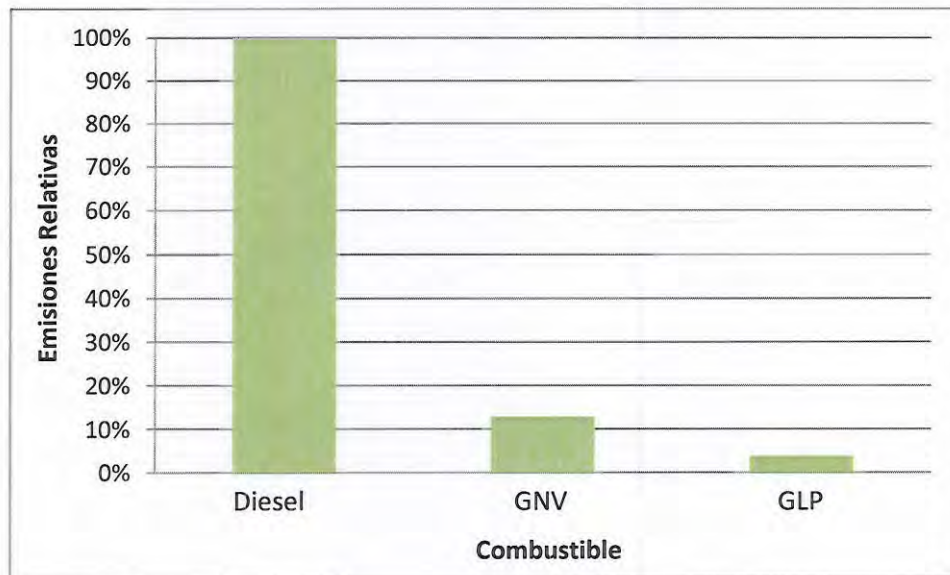
La mayoría de los vehículos presentan un consumo en galones proporcionalmente bajos.

Pero los motores diésel son también una fuente importante de óxidos de nitrógeno (NO_x) que reaccionan con los hidrocarburos para formar smog fotoquímico.

Como respuesta, el GLP ha surgido como solución para los vehículos pesados en muchos países, tanto de carga como de pasajeros, incluyendo el transporte escolar (EE.UU) .

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



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				
Atributo	gasolina	Diésel	GNV	GLP
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 que los hacen candidatos ideales para los autobuses urbanos y los vehículos de reparto.

IV- POR ECONOMIA NACIONAL Y DE LOS CONSUMIDORES

En la industria automotriz nacional, a pesar del GNV, aún se pueden considerar incipientes los consumos alternativos a la gasolina motor y al diesel.

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 ayude la potencia de este combustible por su excelente autonomía. Por eso es lamentable el que en Colombia, aunque merecidamente se ha dado mucha promoción al gas natural vehicular (GNV), poco se han aprovechado las cualidades del GLP que, en algunos casos, supera las ventajas de GNV, y el cual hoy día se produce de manera excedentaria.

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, ésta 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

Combustible	Poder calorífico [BTU/gal]	\$/KBTU	\$/KBTU Relativo Gasolina
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

V- EL ASPECTO DE LA POTENCIA Y LA AUTONOMÍA

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

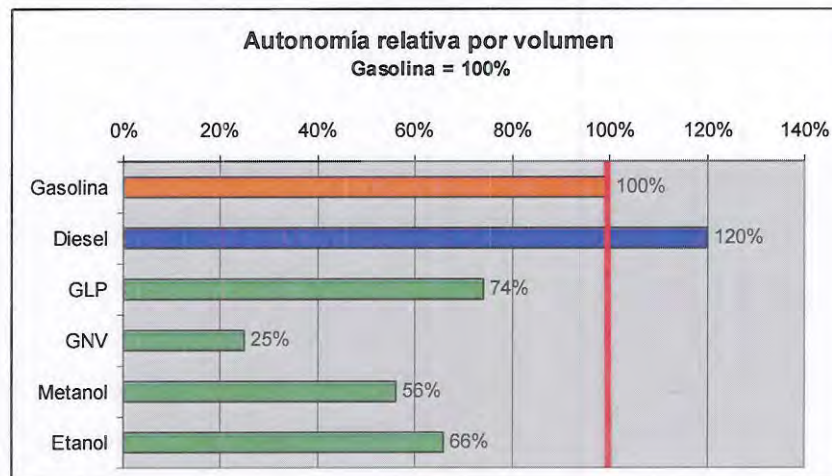
Tablas 4. Comparativo de poder calorífico.

Unidad	Gasolina	Diesel	Propano	n-Butano	GNV ^(*)	Metanol	Etanol
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

Fuente: WLPGA

De acuerdo con lo anterior, el GLP goza de importante capacidad y autonomía de los vehículos, con la consecuente menor necesidad de puntos de suministro

Gráfica 3. Comparativo de autonomía relativo a la gasolina



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, se podrían estimar ahorros para los consumidores del orden de M\$ 275.000 / año, suponiendo una demanda de 6000 barriles por día hacia el año 2020.

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 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, constituye una presión a la baja del precio.

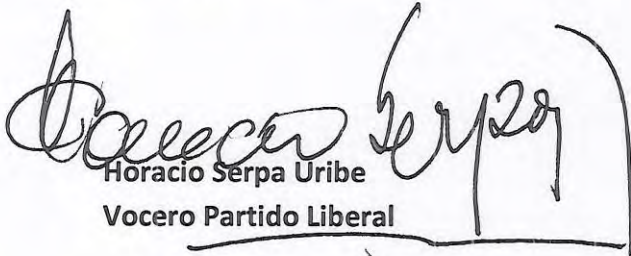
En conclusión el Autogás presenta múltiples ventajas para el país:

- El costo de convertir un auto a GLP es menor que para convertirlo a gas natural (1/3).

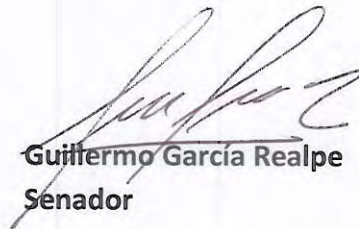
- La combustión del GLP es más limpia y sencilla que la de combustibles convencionales (líquidos), evitando la formación de hollín y depósitos de carbón en el motor, lo que alarga la vida tanto del motor como del aceite.
- Los motores de GLP presentan un trabajo más suave y parejo que los de gasolina o diésel, lo que disminuye el ruido y las vibraciones generadas sin presentar mayores pérdidas de potencia.
- 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 dan aún mejores resultados con motores originales de fábrica.
- El costo de montaje de una estación de abastecimiento de GLP. puede ser hasta cinco veces menor al de una estación para gas natural vehicular.
- El rango de octanaje del GLP es mayor al de la gasolina lo que le da mayor eficiencia.
- 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 para el 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 depósito 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 económicamente atractiva para los consumidores.

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.

Bancada Partido Liberal :



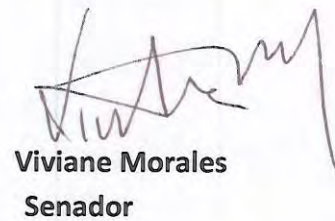
Horacio Serpa Uribe
Vocero Partido Liberal



Guillermo García Realpe
Senador



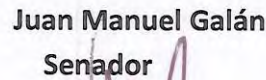
Luis Fernando Velasco
Senador



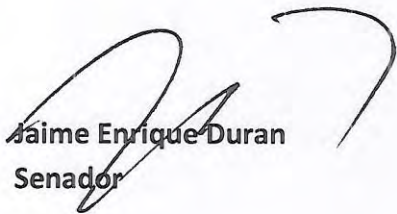
Viviane Morales
Senador



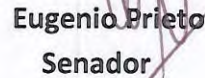
Andrés Cristo Bustos
Senador



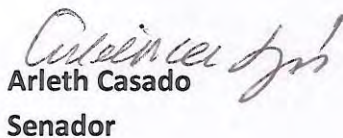
Juan Manuel Galán
Senador



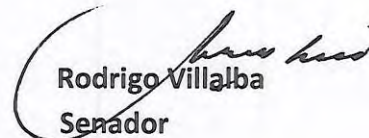
Jaime Enrique Duran
Senador



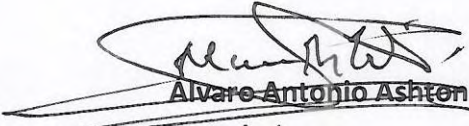
Eugenio Prieto
Senador



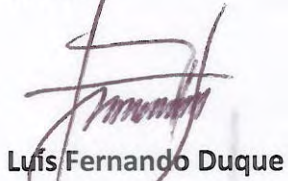
Arleth Casado
Senador



Rodrigo Villalba
Senador

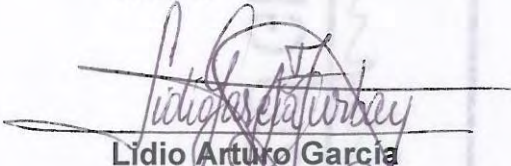


Álvaro Antonio Ashton
Senador




Luis Fernando Duque
Senador

Sofía Alejandra Gaviria
Senador



Lidio Arturo García
Senador

Javier Tato Alvares
Senador



Mario Alberto Fernández Alcocer
Senador

Edinson delgado
Senador

“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”.

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 (autogas) 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,

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

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°. 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°. El gas GLP automotor o autogas 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 aplicara a quien que 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 re-envase 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 4299 de 2005, la cual se constituirá en Guía Única de Transporte aplicable al GLP, la cual 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. 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.

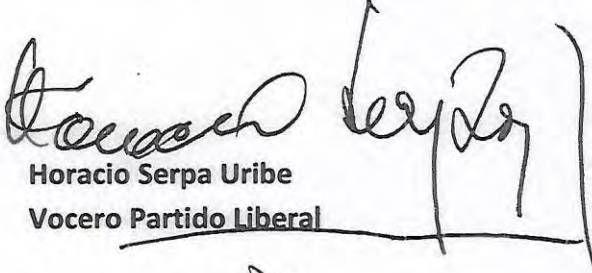
Parágrafo. El Ministerio de Minas y Energía incluirá en la reglamentación técnica que expida lo pertinente a la calidad del Gas Licuado del Petróleo (GLP), nacional o importado, como carburante en motores de combustión interna, autogás y otros usos alternativos.

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.

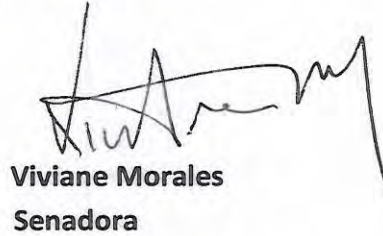
Artículo 12° Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.

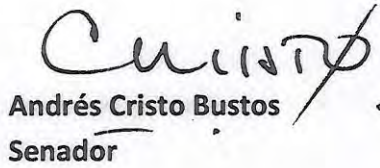
Bancada Partido Liberal:


Horacio Serpa Uribe
Vocero Partido Liberal

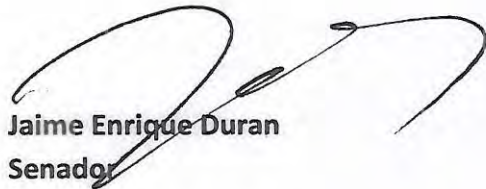

Guillermo García Realpe
Senador

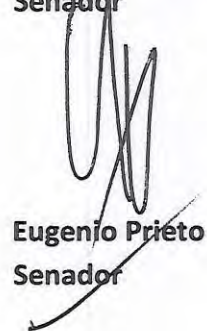

Luis Fernando Velasco
Senador

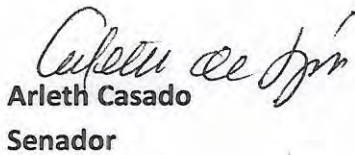

Viviane Morales
Senadora

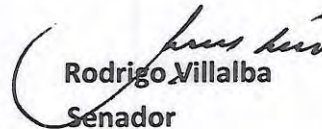

Andrés Cristo Bustos
Senador


Juan Manuel Galán
Senador



Jaime Enrique Duran
Senador


Eugenio Prieto
Senador

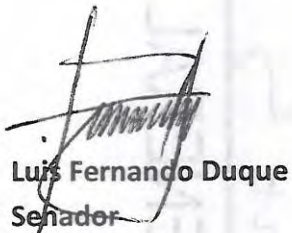

Arleth Casado
Senador


Rodrigo Villalba
Senador

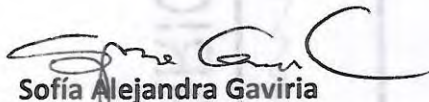
AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA



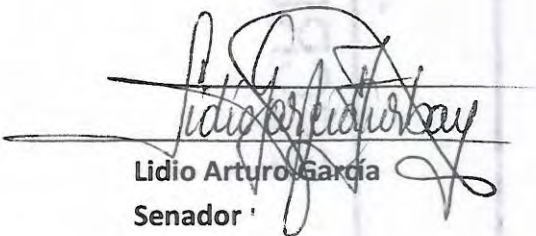
Alvaro Antonio Ashton
Senador



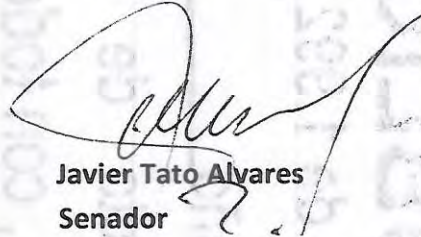
Luis Fernando Duque
Senador



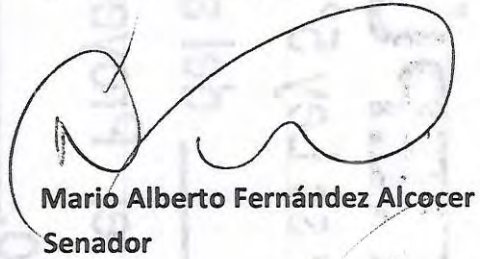
Sofía Alejandra Gaviria
Senador



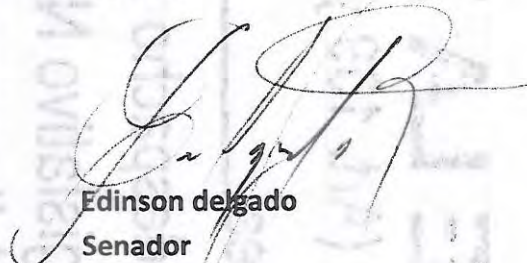
Lidio Arturo García
Senador



Javier Tato Alvares
Senador



Mario Alberto Fernández Alcocer
Senador



Edinson delgado
Senador