

Bogotá D.C., diciembre de 2024

Doctor  
**MARCOS DANIEL PINEDA GARCÍA**  
Presidente  
Comisión Quinta Constitucional  
Senado de la República

Doctor  
**DAVID DE JESÚS BETTÍN GÓMEZ**  
Secretario  
Comisión Quinta Constitucional  
Senado de la República.

**Referencia:** Informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley No.143 de 2024 Senado “**POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS A LA SALUD Y AL GOCE DE UN AMBIENTE SANO GENERANDO LINEAMIENTOS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA, CALIDAD ENERGÉTICA, REDUCCIÓN DE EMISIONES DE FUENTES MÓVILES TERRESTRES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES**”.

De conformidad con lo dispuesto por la mesa directiva de esta Comisión y con fundamento en el mandato del artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, me ha correspondido la designación para rendir ponencia en segundo debate al Proyecto de Ley No. 143 de 2022 Senado “**POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS A LA SALUD Y AL GOCE DE UN AMBIENTE SANO GENERANDO LINEAMIENTOS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA, CALIDAD ENERGÉTICA, REDUCCIÓN DE EMISIONES DE FUENTES MÓVILES TERRESTRES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES**”. Por tanto, me permito remitir ponencia positiva para segundo debate con pliego de modificaciones.

Fraternalmente,



**ANDREA PADILLA VILLARRAGA**  
Senadora de la República  
Partido Alianza Verde

## I. TRÁMITE DEL PROYECTO

Este Proyecto fue presentado en la legislatura 2022-2023, y fue aprobado en primer debate en la Comisión Quinta Constitucional Permanente del Senado de la República, lamentablemente no alcanzó a surtir todos los debates para convertirse en ley de la República, por lo que fue archivado en cumplimiento del artículo 190 de la Ley 5 de 1992.

La iniciativa se presentó nuevamente el 20 de agosto de 2024, esta vez bajo el radicado No.143 de 2024 del Senado y por los siguientes congresistas: H.S. Angélica Lozano Correa, José David Name Cardozo, Marcos Daniel Pineda García, Andrea Padilla Villaraga, Ana Carolina Espitia Jeréz, Inti Asprilla Reyes, Ariel Ávila Martínez, Humberto De La Calle Lombana, H.R. Carolina Giraldo Botero, Martha Lisbeth Alfonso Jurado.

El texto radicado fue publicado en la gaceta 1340 de 2024, enviándolo a la Comisión Quinta Constitucional del Senado y el 24 de septiembre se designó como única ponente para primer debate a la Senadora Andrea Padilla Villarraga.

El pasado 13 de noviembre de 2024, el proyecto de ley fue aprobado sin modificaciones en primer debate.

## II. OBJETO

La presente iniciativa tiene como propósito incluir dentro de nuestra legislación medidas tendientes a la reducción de emisiones vehiculares contaminantes provenientes de la gasolina, derivados y sus mezclas, con el fin de resguardar los derechos fundamentales a la vida, salud y el goce de un ambiente sano.

## III. CONSIDERACIONES Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

La calidad del aire representa uno de los retos más grandes del país en términos de contaminación; el progresivo empeoramiento de las condiciones ha provocado que se vea comprometida la salud de los colombianos, especialmente con la proliferación y aumento de enfermedades respiratorias.

Por efecto del consumo de energía de los combustibles fósiles principalmente, se producen emisiones de material particulado y gases contaminantes, la atmósfera se carga de tales sustancias en concentraciones que son mayores en las áreas urbanas. La condición del aire deja de ser apta para respirar y los efectos se manifiestan en forma de enfermedades respiratorias, cardiovasculares, entre otras, que en muchos casos se traducen en discapacidad por enfermedad y en algunos otros en muertes prematuras.

La magnitud del fenómeno se cuantifica finalmente en costos económicos, debido a que

estas consecuencias negativas son asumidas en gran parte por el sistema de seguridad social en salud, que se podrían evitar a través de la aplicación de medidas gestionadas desde diferentes sectores: control de las emisiones, gestión de eficiencia energética, calidad del combustible, desarrollo de espacios públicos y arborización, desarrollo de sistemas de información, migración a tecnologías limpias en el transporte, sistemas de alerta, entre otras.

Según el estudio realizado por la Universidad de Huelva (España)<sup>10</sup> que describió por primera vez la contaminación en el aire en Bogotá, la concentración promedio anual de PM10 en la ciudad fue de casi dos veces el límite máximo recomendado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), es decir 38 ug/m<sup>3</sup>, siendo una de las fuentes principales las emisiones de gasolina y diésel.

En los primeros meses del 2019, según el Instituto Nacional de Salud (INS) se han reportado 1.252 casos de enfermedades respiratorias en Colombia, siendo el material particulado compuesto por hollín, polvo y cenizas metálicas, la causa del 17,6 % de las muertes por Enfermedad Pulmonar Obstructiva Crónica (EPOC). Adicionalmente se declararon tres alertas ambientales en las ciudades de Bogotá y Medellín durante 2019.

A fecha de hoy 2024, desde los Ministerios competentes del gobierno no se ha realizado un estudio de carga de la enfermedad por contaminación atmosférica externa nacional y sobre valoración económica de lo anterior, ya que la última sobre el tema económico fue la realizada para el año 2018 por el DNP<sup>1</sup>.

Sin embargo, a nivel internacional si se han realizado estudios recientes sobre la carga de la enfermedad atribuible a la calidad del aire, como resultado de una colaboración entre el Instituto de Efectos en Salud y el proyecto Carga Global de Enfermedades del Instituto de Métricas y Evaluación de la Salud en asociación con UNICEF, como resultado del estudio se identificó que la contaminación del aire fue responsable de 8,1 millones de muertes en todo el mundo en 2021. Además de estas muertes, nos recuerda el informe, hay muchas otras personas que padecen enfermedades crónicas debido a la contaminación del aire, lo que supone una carga importante para los sistemas de atención sanitaria, las economías y las sociedades en general, esta información sobre carga de la enfermedad es el quinto informe sobre Estado del Aire Mundial presentado<sup>2</sup>.

Del total de muertes, las enfermedades no transmisibles, incluidas las enfermedades cardíacas, los accidentes cerebrovasculares, la diabetes, el cáncer de pulmón y la enfermedad pulmonar obstructiva crónica (EPOC), representan casi el 90% de la carga de

1 <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Publicaciones/ciudades-y-habitats-resilientes-una-mirada-a-la-gestion-eficiente-de-la-calidad-del-aire.pdf>

2 <https://airqualitynews.com/health/air-pollution-caused-8-1-million-deaths-in-2021-state-of-global-air-report/>

enfermedad derivada de la contaminación del aire. De los 8,1 millones de muertes<sup>3</sup>:

- El 58% se debió a PM2,5 ambiental.
- El 38% se debía a la contaminación del aire en el hogar.
- El 6% fueron muertes causadas por el ozono.

Adicionalmente, este informe del año 2021, se centró en el impacto de la contaminación del aire en los niños y concluye que, en ese año, más de 700.000 muertes de niños menores de cinco años estuvieron relacionadas con la contaminación del aire, lo que representa el 15% de todas las muertes mundiales en este grupo, lo que lo convierte en el segundo mayor riesgo para la vida después de la desnutrición<sup>4</sup>.

En virtud de esta situación la Asociación Nacional de Movilidad Sostenible (Andemos), ha manifestado que las autoridades han tomado medidas que no están aportando una solución efectiva al problema ambiental, por lo que es necesario controlar el volumen de vehículos en circulación en horas pico, exceptuando híbridos o eléctricos, y ejercer un control ambiental efectivo. Mencionan que en Colombia el parque automotor envejece de manera crónica, lo cual es problemático debido a que los motores viejos son los que aportan la mayor cantidad de emisiones contaminantes.

Por lo anterior, en el articulado del presente proyecto de ley, se incluyó la necesidad de actualizar la información de carga de la enfermedad por contaminación del aire exterior y la valoración económica, ya que la última información entregada para Colombia es de 2018 considerando los datos de calidad del aire, entre otros factores. Esta información es importante considerando el impacto económico y los resultados de las acciones para la reducción de contaminación atmosférica en la salud de las personas y el impacto económico al respecto.

Por otro lado, la Ley 1972 de 2019 “*por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones*” fijó parámetros para el cumplimiento de los estándares de emisión de gases en la producción, importación, almacenamiento, adición y calidad en la distribución de diésel, reguló adicionalmente, los vehículos con motor diésel que circulen por el territorio nacional y, de manera especial, a las motocicletas.

Mediante la Resolución 9979 de 2012 se expidieron los lineamientos de procedimiento y registro para incorporar la información relacionada a los Talleres de Conversión de

<sup>3</sup> <https://airqualitynews.com/health/air-pollution-caused-8-1-million-deaths-in-2021-state-of-global-air-report/>

<sup>4</sup> <https://airqualitynews.com/health/air-pollution-caused-8-1-million-deaths-in-2021-state-of-global-air-report/>

Vehículos a Gas Natural Comprimido para uso vehicular en el Registro Nacional de Personas Naturales y/o Jurídicas del RUNT, en coordinación con la Superintendencia de Industria y Comercio.

Es por ello que el objetivo del presente proyecto de ley, es seguir avanzando en la regulación de la gasolina, como el combustible fósil más utilizado en el sector transporte, para alcanzar el cumplimiento de los estándares de emisión de gases de acuerdo con parámetros internacionales.

Así mismo, se considera el componente de eficiencia energética, ya que el consumo de combustible es un factor importante en la generación de emisiones, así como va de la mano con el mejoramiento de la calidad del combustible, para lo cual se definen tanto Decretos de eficiencia energética y etiquetado ambiental y de eficiencia energética. También se incluyen factores importantes relacionados con la generación de emisiones como el desarrollo del plan de mantenimiento integral de las fuentes móviles terrestres.

Para que todo lo anterior se cumpla es necesario contar con un sistema de información actualizado que permita información pertinente para la toma de decisiones y formulación de políticas públicas, así como un espacio de construcción del proyecto de ley con gobernanza.

La falta de cumplimiento de lo anterior repercute de manera negativa en el progreso del sector transporte, pues, la falta de calidad en la gasolina utilizada en nuestro territorio impide que se traiga mejor tecnología en materia automotriz tanto para el transporte público o privado tanto de personas o de carga. Se convierte en un círculo vicioso, menor calidad en la gasolina y sus mezclas, así como no mantener y controlar la calidad del combustible, impide mejor tecnología y consecuentemente genera mayor contaminación ambiental.

Es por ello que el Congreso de la República debe corresponder al llamado imperativo que la Constitución Política le señala al Estado para conservar y preservar el medio ambiente, como un elemento conexo y vital para el desarrollo de la vida humana. A manera de coloquio rescatamos algunos de los dictámenes constitucionales:

1. La atención de la salud y el saneamiento ambiental son servicios públicos a cargo del Estado.
2. Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente.
3. El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.
4. El estado deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental.
5. El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son

finalidades sociales del Estado.

Y, no es la primera vez que el Congreso de la República asume esta responsabilidad, claros ejemplos los tenemos en las leyes 1205 de 2008 y 1972 de 2019, ambas de origen congresional, que han fijado derroteros claros para mejorar la calidad del aire en el marco de la reducción de emisiones contaminantes, y por esta vía, la salud de la población colombiana.

## SÍNTESIS DEL PROYECTO

### 1. Importancia de los parámetros en los combustibles fósiles

Desde 1991 se están realizando esfuerzos para mejorar la calidad de combustibles del país, en particular de la gasolina. Ecopetrol diseñó un programa de mejoramiento de calidad de las gasolinas de motor conocido como 'Gasolina Verde', con el cual se eliminó el plomo casi en su totalidad<sup>5</sup>

Para el año 2005 en el país comenzaron a usarse biocombustibles con el objetivo de reducir las emisiones contaminantes de los combustibles fósiles (Gasolina y ACPM) mediante el uso de bioetanol, proveniente de la caña de azúcar, y biodiesel, extraído del aceite de palma.

A raíz de la contaminación en Medellín se comprobó que las cuotas de bioetanol en la gasolina eran del 6 por ciento, por lo cual el Ministerio de Minas y Energía, mediante la Resolución 40277 del 4 de abril de 2017, aumentó la oferta de bioetanol en la gasolina del 6 al 8 por ciento en Antioquia. En la actualidad, la gasolina debe tener entre un 10 por ciento de bioetanol a nivel nacional<sup>6</sup>

Es importante resaltar que según lo conversado con Ecopetrol en el 2023 la gasolina en Colombia ya alcanzó las 20 ppm aproximados en el contenido de azufre en 2022, lo cual demuestra que se ha venido realizando un trabajo gradual para conseguir la meta de las 10 ppm.

En cuanto a la gasolina, el contenido de azufre disminuyó de 1.000 ppm en 2006 a 300 ppm en 2010, a un estándar de emisión Euro 2 (Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible; Ministerio de Minas y Energía, 2006). Adicionalmente, se redujo la volatilidad y se aumentó el octanaje (Ecopetrol, 2016). No obstante, para contar con mejores combustibles de acuerdo con los estándares internacionales, falta alcanzar niveles inferiores a 10 ppm en el contenido de azufre en la gasolina, lo que permitirá contribuir

---

<sup>5</sup> A partir de abril de 2001, la Resolución 68 del 18 de enero de 2001 del Ministerio de Ambiente estableció un máximo de contenido de plomo en la gasolina de 0.013 g/l.

<sup>6</sup> Resolución número 40185 del 27 de febrero de 2018 del Ministerio de Minas y Energía "Por la cual se establece el porcentaje de mezcla de alcohol carburante en la gasolina motor corriente y extra a nivel nacional".

aún más a la reducción en la generación de contaminantes al aire, y esto es justo lo que busca con esta iniciativa legislativa, mejorar la calidad de la gasolina en todo el territorio nacional.

Para el caso de la gasolina, no disminuir el contenido de azufre ocasiona la dificultad para introducir tecnologías vehiculares más limpias en el país.

Desde el año 2014 en el mundo se impone el estándar Euro VI para todo tipo de vehículos. La no implementación de estándares Euro más estrictos a nivel nacional y el contenido de azufre en los combustibles líquidos, especialmente en la gasolina, han sido factores determinantes para que el país aún permita la entrada de tecnologías que ya no son recibidas en otros lugares del mundo<sup>7</sup>.

Existen parámetros que determinan su calidad y las emisiones, para el caso de la gasolina se encuentra la escala de octanaje, que hace referencia a la capacidad de evitar la combustión prematura, permitiendo aumentar la compresión en el motor. Las características del combustible son determinadas por el proceso de refinamiento<sup>8</sup> y pueden verse alteradas en el transporte por los poliductos y almacenamiento hasta su comercialización en las estaciones de servicio. Para reducir la contaminación de los combustibles se realizan actividades de aseguramiento de la calidad a lo largo de toda la cadena de distribución, de tal manera que el producto final posea los requerimientos establecidos<sup>9</sup>.

La combinación del tipo y la calidad del combustible con la edad y la tecnología del vehículo determina la concentración de los contaminantes que son generados en el proceso de combustión del motor y que son medidos en el tubo de escape del vehículo. En este sentido existen límites para estas emisiones como son los estándares Euro, los cuales establecen categorías diferenciadas para las emisiones generadas por los vehículos de acuerdo con el combustible fósil usado<sup>10</sup>.

El comité de la Worldwide Fuel Charter formuló en 2019 un documento de recomendaciones para alcanzar la armonización global en los estándares de calidad en el combustible. La categorización y sugerencias propuestas observan, por un lado, las mejoras en el rendimiento de los vehículos, y también la reducción de emisiones que se

---

<sup>7</sup> Documento CONPES 3943 de 2018, Política para el mejoramiento de la calidad del aire en las ciudades colombianas.

<sup>8</sup> La refinación agrega valor mediante la conversión del petróleo crudo (que, en sí mismo, tiene escaso valor como producto de consumo final) en una variedad de productos refinados, incluidos los combustibles para transporte (Introducción a la refinación del petróleo y producción de gasolina y diésel con ultra bajo contenido de azufre, International Council on Clean Transportation, 2011).

<sup>9</sup> Documento CONPES 3943 de 2018, Política para el mejoramiento de la calidad del aire en las ciudades colombianas.

<sup>10</sup> *Ibíd.*

obtiene con el uso de combustibles de alta calidad. Respecto a la medición del octanaje, el uso de combustibles de mejor calidad en el octanaje puede ayudar significativamente a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, e incrementar hasta en 3% la eficiencia del vehículo.

La gasolina vendida a mayores altitudes debe tener el mismo octanaje que la gasolina vendida a menores altitudes. Adicionalmente, el índice de octanaje se ha convertido en el factor limitante más importante para lograr nuevos objetivos de eficiencia y medioambiente para los vehículos propulsados por gasolina.

Para la gasolina y la gasolina con mezclas se exigen parámetros que reducen efectivamente el contenido de azufre presente en el combustible por contaminación cruzada o deficiencias en el proceso de refinado. La presencia de azufre en el combustible tiene un alto impacto negativo en la eficiencia del vehículo y aumentan significativamente la cantidad de emisiones contaminantes, por lo que los estándares aplicados deben encaminarse a garantizar la reducción de los niveles de azufre.

Por su parte, las moléculas aromáticas del combustible están vinculadas con la formación de depósitos en el motor, especialmente en las cámaras de combustión, por ser un compuesto pesado; esto genera a su vez un aumento en las emisiones de benceno tóxico y cancerígeno del tubo de escape, por lo que la reducción de compuestos aromáticos en el combustible es esencial para reducir los gases tóxicos emitidos<sup>11</sup>.

En el marco de lo anterior, para mantener la calidad del combustible es indispensable que los actores que hacen parte del transporte, almacenamiento y distribución, hasta la entrega al consumidor final mantengan los parámetros que son entregados por las refinadoras. Así se asegura que la calidad del combustible llegue a la fuente de emisión.

La calidad del combustible está relacionado con la tecnología de los vehículos, cuando se cuentan con tecnologías y estándares altos, el combustible tiene que ser compatible con esta tecnología, en ese sentido, y de acuerdo con información bibliográfica, para una calidad de combustible requerida en el presente proyecto de ley, está relacionada con tecnologías Euro VI de vehículos, haciendo una solicitud de revisión a la ANLA, y respondiendo con el radicado 20241000637961, a corte de agosto de 2024, los vehículos con estándar Euro VI que fueron importados, fabricados y ensamblados en Colombia son 475, 348 de combustible gasolina y 127 de combustible híbrido - gasolina. Adicionalmente, para los estándares tecnológicos por debajo de Euro VI, la calidad del combustible puede aportar a una mayor eficiencia y también a una reducción considerable de emisiones contaminantes.

---

<sup>11</sup> Worldwide Fuel Charter. Worldwide Fuels Harmonisation.

[https://www.acea.auto/uploads/publications/Worldwide\\_Fuel\\_Charter\\_5ed\\_2013.pdf](https://www.acea.auto/uploads/publications/Worldwide_Fuel_Charter_5ed_2013.pdf)

## 2. Sobre la eficiencia energética en el sector transporte

En el Balance Energético Colombiano (BECO) de 2015<sup>12</sup>, el sector transporte fue el mayor consumidor de energía del país, con una participación del 41% del total de la distribución del consumo de energía del país, la cual proviene en un 83% de combustibles como la gasolina y el diésel. El 83% de la gasolina se destina al transporte particular y el 88% del diésel se usa para el transporte público de pasajeros y de carga (UPME, (2016)<sup>13</sup>). Teniendo en cuenta que la tecnología y edad de los vehículos no son las únicas variables que determinan la generación de emisiones contaminantes, se reconoce que la calidad de los combustibles influye, en especial su contenido de azufre. En este sentido, se han venido implementando medidas para mejorar gradualmente su calidad, dentro de las cuales se destaca el proyecto de hidrotreatmento de diésel y gasolina en la refinería de Barrancabermeja en el 2010 con un costo de USD 1.100 millones y el reciente proyecto de modernización de la Refinería de Cartagena con una inversión aproximada de USD 7.800 millones (Ecopetrol, 2018)<sup>14</sup>.

La estimación de las eficiencias por tipo de vehículo en Colombia parte de la identificación de los rendimientos de cada tipo de vehículo en km/galón o km/m<sup>3</sup> según el energético utilizado. En este análisis se logró obtener información de algunas ciudades principales del país (Barranquilla, Bogotá, Cali y Medellín) y se partió de estos datos para obtener los rendimientos del resto del país. La información del parque automotor puede ser discriminada por municipio en el que están registrados los vehículos, información que se relaciona con el uso efectivo de los vehículos en estos municipios<sup>15</sup>.

De forma paralela a la identificación de los rendimientos promedio por vehículo y ciudad disponible para el 2015, se identificaron unos rendimientos de referencia en el mercado nacional para poder estimar eficiencias y pérdidas por ineficiencia con respecto a las tecnologías disponibles en el mercado, y unos rendimientos de las mejores tecnologías a nivel internacional, tanto en combustibles (vehículos híbridos), como los eléctricos, para poder estimar las pérdidas con respecto a estos estándares más altos<sup>16</sup>.

## 3. Etiquetado a las fuentes móviles terrestres

En Argentina la etiqueta de eficiencia energética vehicular constituye un suministro de

<sup>12</sup> Tomado de: <http://www1.upme.gov.co/InformacionCifras/Paginas/BalanceEnergetico.aspx>

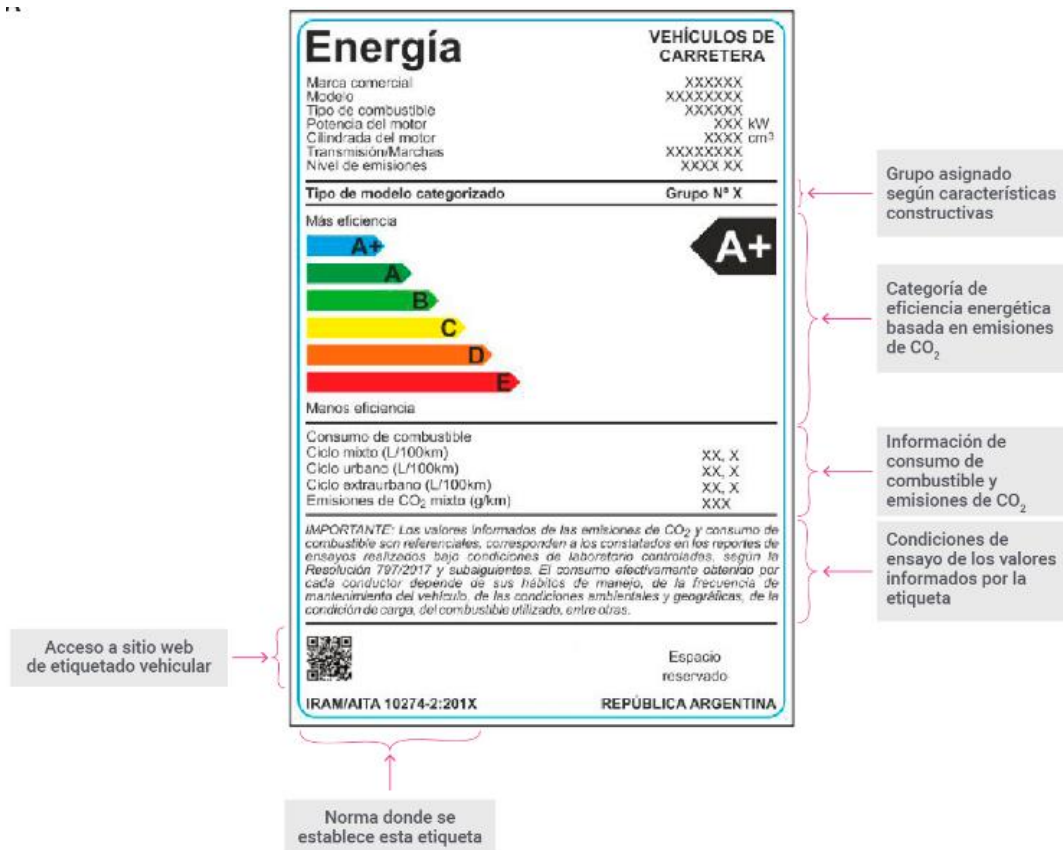
<sup>13</sup> UPME. (2016). Plan de acción indicativo, 2017 -2022. Obtenido de Unidad de Planeación MineroEnergética: [http://www1.upme.gov.co/DemandaEnergetica/MarcoNormatividad/PAI\\_PROURE\\_2017-2022.pdf](http://www1.upme.gov.co/DemandaEnergetica/MarcoNormatividad/PAI_PROURE_2017-2022.pdf)

<sup>14</sup> Ecopetrol. (2018). Comunicación presentada a DNP sobre el contenido de azufre en los combustibles.

<sup>15</sup> [https://www1.upme.gov.co/DemandayEficiencia/Documents/Balance\\_energia\\_util/BEU-Transporte.pdf](https://www1.upme.gov.co/DemandayEficiencia/Documents/Balance_energia_util/BEU-Transporte.pdf)

<sup>16</sup> [https://www1.upme.gov.co/DemandayEficiencia/Documents/Balance\\_energia\\_util/BEU-Transporte.pdf](https://www1.upme.gov.co/DemandayEficiencia/Documents/Balance_energia_util/BEU-Transporte.pdf)

información precisa y relevante sobre el consumo específico de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas por dicho consumo. Esta información asiste al consumidor en el momento de la compra de un vehículo y puede influir en su elección final. Los datos informados en la etiqueta son medidos de acuerdo a los lineamientos establecidos en la norma IRAM/AITA 10274-1. El formato de la etiqueta es conforme a la norma IRAM/AITA 10274-2, como se presenta en la siguiente figura<sup>17</sup>:



La etiqueta permite lo siguiente:

- Comparar vehículos similares según su consumo y desempeño.
- Realizar una compra inteligente, eligiendo el vehículo de menor consumo energético con idénticas prestaciones. Es decir, el más eficiente.
- Optimizar el gasto económico maximizando el rendimiento del combustible.

Así mismo, en Chile en el 2022, se propuso metas claras en materia energética: alcanzar

<sup>17</sup> <https://www.argentina.gov.ar/economia/energia/eficiencia-energetica/etiqueta-vehicular>

la carbono neutralidad al 2050 y para eso, contar con un transporte sostenible y no contaminante es fundamental.

En el diario oficial chileno, el estándar mínimo de eficiencia energética para vehículos motorizados livianos exigirá como mínimo un rendimiento promedio del parque de 18,8 km/lge para los años 2024 a 2026, 22,8 km/lge para los años 2027 a 2029, y 28,9 km/lge para el año 2030 en adelante. Al aplicarse este estándar se estima que se alcanzarán reducciones acumuladas de 7,93 MM ton CO<sub>2</sub>e al 2030. Esto significa que con esta medida se aportará con casi un 12% a las acciones de mitigación necesarias al 2030 camino a la carbono neutralidad. Adicionalmente, se informó que mencionado estándar es muy ambicioso, aumentando en cerca del 45% la eficiencia energética en los vehículos nuevos, acercando a Chile a los estándares exigidos en Europa, Estados Unidos y Japón, incentivando a grandes importadores de vehículos a traer a Chile los modelos más eficientes de sus marcas de autos, que hoy ya circulan en otras latitudes<sup>18</sup>.

El estándar de eficiencia energética vehicular en Chile consta de metas de rendimiento energético, cuya métrica será el rendimiento energético en kilómetros por litros de gasolina equivalente (km/lge). Para la verificación del cumplimiento del estándar se utilizará el ciclo de conducción vigente al momento de la homologación. Los responsables del cumplimiento serán los importadores o representantes para cada marca de vehículos. Se evaluará el rendimiento energético para cada responsable en base al promedio de los rendimientos de todos los vehículos para los cuales cada responsable emitió un certificado de homologación individual (CHI)<sup>19</sup>.

#### 4. Plan de mantenimiento preventivo

En el marco del **Plan Estratégico para la Gestión Integral de la Calidad del Aire - Bogotá 2030**, apoyado por el **programa Clima y Aire Limpio en ciudades de América Latina - CALAC+**, se formuló la Guía de buenas prácticas para el mantenimiento. Este estudio señala la importancia y beneficios del mantenimiento preventivo para asegurar la eficiencia en los vehículos y la disminución de impactos relacionados con las emisiones de gases de efecto invernadero. *“Las flotas que aplican mantenimiento preventivo disminuyen más del 20 % las horas de inactividad y paradas por reparación y mantenimiento, además, reducen entre 12 % y 18 % de los costos respecto a si solo realizan acciones correctivas, asimismo, generan externalidades positivas como reducción de varadas, accidentes, reparaciones imprevistas, entre otras”*.<sup>20</sup>

<sup>18</sup> <https://energia.gob.cl/noticias/nacional/se-publica-nuevo-estandar-de-eficiencia-energetica-para-vehiculos-livianos>

<sup>19</sup> <https://energia.gob.cl/noticias/nacional/se-publica-nuevo-estandar-de-eficiencia-energetica-para-vehiculos-livianos>

<sup>20</sup> CALAC. Guía de buenas prácticas para el mantenimiento. <https://programacalac.com/wp-content/uploads/2024/01/Buenas-Practicas-de-Mantenimiento.pdf>

En este sentido, también se realizan recomendaciones sobre los puntos de inspección que deben considerar los planes de mantenimiento para asegurar la disminución en los impactos a la calidad del aire y el ambiente como el sistema de combustible o el filtro de aire. *“El sistema de combustible debe mantenerse en perfecto estado para asegurar un consumo normal de combustible y emisiones de escape de acuerdo con el estándar de emisión correspondiente. Revise el estado y buen funcionamiento del tanque, las líneas, los filtros, las bombas y los inyectores. Cualquier daño o desajuste genera aumento de consumo de combustible y de emisiones.”*

También la Fundación Suiza de Cooperación para el Desarrollo Técnico elaboró un documento en el que se relacionan los impactos de las emisiones de los motores automotrices a gasolina, tanto en la salud de las personas como en la ecología. Los principales contaminantes, como el monóxido de carbono (CO), hidrocarburos (HC) y el óxido de nitrógeno (NOx), son producidos por deficiencias en el proceso de combustión o evaporación, y generan afecciones respiratorias, circulatorias e incluso cancerígenas. El impacto ambiental es provocado principalmente por el óxido de nitrógeno (NOx), el ozono (O3) y el dióxido de carbono (CO2), que aceleran el efecto invernadero y generan daños en bosques, sistemas hídricos y edificaciones. Por ello, el Programa Aire Puro de la Organización enfatiza en la toma de medidas que pueden reducir significativamente la contaminación vehicular, incluyendo un mantenimiento regular y preventivo de las emisiones, que puede reducir la contaminación emitida hasta en un 30% - 40%, además de reducir el consumo de gasolina entre 5%-10%.<sup>21</sup>

#### IV. MARCO JURÍDICO

##### Constitución Política de 1991

La contaminación del aire en las ciudades en Colombia lleva una vulneración de los derechos a la salud y al medio ambiente consagrados en los artículos 49, 79, 80 y 366 de la Constitución Política de 1991, la cual genera una nueva aproximación entre la sociedad y la naturaleza, con la llamada Constitución ecológica.

##### Leyes

Ley 1084 de 2006 por medio de la cual se establecen algunas normas sobre planeación urbana sostenible y se dictan otras disposiciones. Incluyendo en el parágrafo de su artículo primero la obligación del Gobierno Nacional de reglamentar la definición de energéticos de bajas o cero emisiones y de tecnologías vehiculares de bajas o cero emisiones, las cuales deben ser actualizadas de manera cuatrienal (modificado por el artículo 96 de la

---

<sup>21</sup> Fundación Suiza de Cooperación para el Desarrollo Técnico. Control de Emisiones de gases.

<https://sc80f9ecf73beaece.jimcontent.com/download/version/1645304709/module/14132859727/name/Control%20de%20emisiones%20de%20gases%20C%20motores%20a%20gasolina.pdf>

Ley 1955 de 2019).

Ley 1205 de 2008, por medio de la cual se mejora la calidad de vida a través de la calidad del diésel y se dictan otras disposiciones.

Ley 1715 de 2014, por medio de la cual se regula la integración de las energías renovables no convencionales al Sistema Energético Nacional.

Ley 1972 de 2019 por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y el ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones.

Ley 1964 de 2019 por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones.

### **Jurisprudencia Constitucional**

#### **Sentencia T-154 de 2013.**

En esta Sentencia, la Corte estableció que el incumplimiento de las normas sobre mantenimiento de la calidad del aire conlleva a desconocer el derecho colectivo al ambiente sano, y los individuales a la vida y la salud, sino un quebrantamiento grave de deberes internacionales.

#### **Sentencia T - 733 de 2017.**

El Tribunal Constitucional estableció que los valores límites no son concebidos en términos de “*autorización para contaminar*”, sino que su fijación apunta a “*evitar, prevenir o reducir*” los efectos perjudiciales que causan en los seres humanos y el medio ambiente determinadas sustancias. De allí que, el control administrativo ambiental que se ejerce sobre los agentes contaminantes no puede limitarse a verificar el cumplimiento de unos valores considerados como “*máximos*”.

### **Actos Administrativos**

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, ha desarrollado la siguiente normatividad sobre Calidad del Aire y Contaminación Atmosférica:

- a. Decreto 948 de 1995 del Ministerio del Medio Ambiente: Contiene el Reglamento de Protección y Control de la Calidad del Aire mediante el cual se establecen las normas y principios generales para la protección atmosférica, los mecanismos de prevención, control y atención de episodios por contaminación del aire, generada por fuentes contaminantes fijas y móviles, las directrices y competencias para la fijación de las normas de calidad del aire o niveles de inmisión, las normas básicas

para la fijación de los estándares de emisión y descarga de contaminantes a la atmósfera, las de emisión de ruido y olores ofensivos, se regulan el otorgamiento de permisos de emisión, los instrumentos y medios de control y vigilancia, el régimen de sanciones por la comisión de infracciones y la participación ciudadana en el control de la contaminación atmosférica.

- b.** Decreto 979 de 2006 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial: Modifica parcialmente el Decreto Nacional 948 de 1995, por el cual se reglamentan, parcialmente la Ley 23 de 1973, los artículos 33, 73, 74, 75 y 75 del Decreto-Ley 2811 de 1974; los artículos 41, 42, 43, 44, 45, 48 y 49 de la Ley 9 de 1979; y la Ley 99 de 1993, en relación con la prevención y control de la contaminación atmosférica y la protección de la calidad del aire, en lo referente a las clases de normas de calidad del aire o de los distintos niveles periódicos de inmisión, niveles de prevención, alerta y emergencia por contaminación del aire, y sobre las medidas para la atención de episodios y Planes de Contingencia por Contaminación Atmosférica.
- c.** Decreto 1076 de 2015 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible: Establece el reglamento de protección y control de la calidad del aire.
- d.** Resolución 0909 de 2008 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial: En ella se establecen las normas y estándares de emisión admisibles de contaminantes a la atmósfera por fuentes fijas y se dictan otras disposiciones.
- e.** Resolución 2153 de 2010 Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial: Ajusta el Protocolo para el Control y Vigilancia de la Contaminación Atmosférica Generada por Fuentes Fijas, adoptado a través de la Resolución 760 de 2010 y se adoptan otras disposiciones.
- f.** Resolución 2154 de 2010 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial: Se ajusta el Protocolo para el Monitoreo y Seguimiento de la Calidad del Aire adoptado a través de la Resolución 650 de 2010 y se adoptan otras disposiciones.
- g.** Resolución 6982 de 2011 de la Secretaría Distrital de Ambiente: Dicta normas sobre prevención y control de la contaminación atmosférica por fuentes fijas y protección de la calidad del aire.
- h.** Resolución 2254 de 2017 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible: Establece la norma de calidad del aire o nivel de inmisión y adopta otras disposiciones para la gestión del recurso aire en el territorio nacional.
- i.** Resolución 0762 de 2022 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible: Por

la cual se reglamentan los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, se reglamentan los artículos 2.2.5.1.6.1, 2.2.5.1.8.2 y 2.2.5.1.8.3 del Decreto 1076 de 2015 y se adoptan otras disposiciones.

El Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio Ambiente y Desarrollo Sostenible, ha expedido la reglamentación sobre los parámetros de combustibles, entre ellos los niveles máximos de azufre y el Índice Antidetonante Mínimo (IAD) en la gasolina, las cuales se relacionan a continuación:

a. Resolución 898 de 1995 de MinAmbiente

Parámetro	01/01/1996	01/01/2001	01/01/2006
Azufre Máx.	1.000 ppm (0.1%)	500 ppm (0.05%)	300 ppm (0.03%)
IAD Mín. Corriente (ROM+MON/2)	81	81	81
IAD Mín. Extra (RON+MON/2)	86	86	86

b. Resolución 68 de 2001 (Minambiente, Minminas) y 447 de 2003 (MinAmbiente, Minvivienda, Minminas)

Parámetro	01/04/2001	01/01/2005
Azufre Máx.	<b>1.000 ppm (0.1%)</b>	<b>300 ppm (0.03%)</b>
IAD Mín. Corriente (ROM+MON/2)	81	81
IAD Mín. Extra (RON+MON/2)	87	87

c. Resolución 1565 de 2004 (MinAmbiente, Minvivienda, Minminas)

Parámetro	01/04/2001	01/07/2008
Azufre Máx.	<b>1.000 ppm (0.1%)</b>	<b>300 ppm (0.03%)</b>

IAD Mín. Corriente (ROM+MON/2)	81	81
IAD Mín. Extra (RON+MON/2)	87	87

d. Resolución 1180 de 2006

<b>Parámetro</b>	01/04/2001	31/12/2010
Azufre Máx.	<b>1.000 ppm (0.1%)</b>	<b>300 ppm (0.03%)</b>
IAD Mín. Corriente (ROM+MON/2)	81	81
IAD Mín. Extra (RON+MON/2)	87	87

e. Resolución 40103 de 2021 (Minenergía, Minambiente)

<b>Parámetro</b>	Hasta 30/04/2021	A partir de 01/05/2021	A partir de 31/12/2021	A partir de 31/12/2030
Azufre Máx.	300 ppm (0.03%)	100 ppm (0.01%)	50 ppm (0.005%)	10 ppm (0.001%)

· IAD mínimo (RON+MON/2):

o Corriente: 81

o Extra: 91

· RON:

o Corriente: 84 hasta el 30 de diciembre de 2030 y 88 a partir de 31 de diciembre de 2030

o Extra: 93

f. Resolución 40444 de 2023 (Minenergía, Minambiente)

<b>Parámetro</b>	Hasta 30/12/2021	A partir de 31/12/2030
Azufre Máx.	50 ppm (0.005%)	10 ppm (0.001%)

## V. IMPACTO FISCAL

El Proyecto de ley en mención no requiere estudio de impacto fiscal debido a que las acciones que se proponen realizar en el presente Proyecto de ley como la reducción del contenido de azufre en la gasolina, la optimización de la gestión de la información, el desarrollo de la investigación, están contempladas en el Documento CONPES 3943 de 2018 Política para el mejoramiento de la Calidad del Aire, así como también en el CONPES 4075 de 2022 Política de Transición Energética y el CONPES 4129 de 2023 Política Nacional de Reindustrialización.

Para implementar estas soluciones se requiere de la articulación intersectorial en el desarrollo de las acciones para enfrentar el reto que supone el mejoramiento de la calidad del aire, la transición energética y reindustrialización. Entre los actores involucrados en las políticas en su mayoría se encuentran de manera reiterada los siguientes Ministerios: Ministerio de Transporte, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio de Salud y Protección Social, el Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, el Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación, la Unidad de Planeación Minero Energética y el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales.

En todo caso, de acuerdo con la Sentencia C - 502 de 2007 de la Corte Constitucional<sup>12</sup>, el requisito establecido en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003 se trata de un requisito de racionalidad legislativa en el sentido de responder a la realidad económica del país, lo cual se cumple con la previsión de las medidas propuestas por parte del Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES -debido a que se trata de la máxima autoridad nacional de planeación y se desempeña como organismo asesor del Gobierno en todos los aspectos relacionados con el desarrollo económico y social del país. Sobre este tema se cita el siguiente aparte de la Sentencia C - 502 de 2007:

*“36. Por todo lo anterior, la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.*

*'Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio*

*de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica.*

## **VI. COMPETENCIA DEL CONGRESO CONSTITUCIONAL**

El Congreso de la República es competente para la presentación y estudio de la presente iniciativa de conformidad con lo dispuesto en el artículo 150 y 154 de la Constitución Política y el artículo 140 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 13 de la Ley 974 de 2005.

## **VII. CAUSALES DE IMPEDIMENTO**

Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.

## **VIII. ANÁLISIS SOBRE POSIBLE CONFLICTO DE INTERÉS**

El artículo 183 de la Constitución Política consagra a los conflictos de interés como causal de pérdida de investidura. Igualmente, el artículo 286 de la Ley 5 de 1992 establece el régimen de conflicto de interés de los congresistas. De conformidad con la jurisprudencia del Consejo de Estado y la Corte Constitucional, para que se configure el conflicto de intereses como causal de pérdida de investidura deben presentarse las siguientes condiciones o supuestos:

- (i) Que exista un interés directo, particular y actual: moral o económico.
- (ii) Que el congresista no manifieste su impedimento a pesar de que exista un interés directo en la decisión que se ha de tomar.
- (iii) Que el congresista no haya sido separado del asunto mediante recusación.
- (iv) Que el congresista haya participado en los debates y/o haya votado.
- (v) Que la participación del congresista se haya producido en relación con el trámite de leyes o de cualquier otro asunto sometido a su conocimiento.

En cuanto al concepto del interés del congresista que puede entrar en conflicto con el interés público, la Sala ha explicado que el mismo debe ser entendido como “una razón subjetiva que torna parcial al funcionario y que lo inhabilita para aproximarse al proceso de toma de decisiones con la ecuanimidad, la ponderación y el desinterés que la norma moral y la norma legal exigen” y como “el provecho, conveniencia o utilidad que, atendidas sus circunstancias, derivarían el congresista o los suyos de la decisión que pudiera

tomarse en el asunto” (Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Radicado 66001-23-33-002-2016-00291- 01(PI), sentencia del 30 de junio de 2017).

De acuerdo con la Sentencia SU-379 de 2017, no basta con la acreditación del factor objetivo del conflicto de intereses, esto es, que haya una relación de consanguinidad entre el congresista y el pariente que pueda percibir un eventual beneficio. Deben ser dotadas de contenido de acuerdo con las circunstancias específicas del caso concreto.

La Sala Plena del Consejo de Estado en sentencia del 17 de octubre de 2000 afirmó lo siguiente frente a la pérdida de investidura de los Congresistas por violar el régimen de conflicto de intereses:

***El interés consiste en el provecho, conveniencia o utilidad que, atendidas sus circunstancias, derivarían el congresista o los suyos de la decisión que pudiera tomarse en el asunto. Así, no se encuentra en situación de conflicto de intereses el congresista que apoye o patrocine el proyecto que, de alguna manera, redundaría en su perjuicio o haría más gravosa su situación o la de los suyos, o se oponga al proyecto que de algún modo les fuera provechoso. En ese sentido restringido ha de entenderse el artículo 286 de la ley 5.ª de 1.991, pues nadie tendría interés en su propio perjuicio, y de lo que trata es de preservar la rectitud de la conducta de los congresistas, que deben actuar siempre consultando la justicia y el bien común, como manda el artículo 133 de la Constitución. Por eso, se repite, la situación de conflicto resulta de la conducta del congresista en cada caso, atendidas la materia de que se trate y las circunstancias del congresista y los suyos. [...]»2.***

Teniendo en cuenta lo anterior, con relación al presente proyecto de ley, no es posible delimitar de forma exhaustiva los posibles casos de conflictos de interés que se pueden presentar con relación a la creación de medidas tendientes a la reducción de las emisiones vehiculares contaminantes provenientes de motores a gasolina. Por lo cual, nos limitamos a presentar algunos posibles conflictos de interés que pueden llegar a presentarse con relación al sector de hidrocarburos o actividades relacionadas con la producción, comercialización o importación de vehículos que funcionen como motor ciclo Otto, sin perjuicio de que se deban acreditar los mencionados requisitos de la jurisprudencia, para cada caso concreto.

En el presente Proyecto de Ley se pueden llegar a presentar Conflictos de Interés cuando los congresistas, su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, tenga relaciones, comerciales, accionarias o económicas, en general, con sociedades en cuyo objeto social se incluya el desarrollo de actividades relacionadas con la producción,

comercialización o importación de vehículos que funcionen como motor ciclo Otto, o su equivalente, y de sus principales autopartes.

## IX. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN																																																				
<p><b>Artículo 3°. Definición de parámetros para la gasolina.</b> El Ministerio de Minas y Energía deberá desarrollar las acciones pertinentes para garantizar la adición, producción, importación, almacenamiento y distribución en el territorio nacional de la gasolina y sus mezclas, necesarias para el cumplimiento de los siguientes parámetros definidos en la presente ley:</p> <table border="1" data-bbox="240 934 597 1165"> <thead> <tr> <th>Combustible</th> <th>Parámetros</th> <th>Límite en unidades</th> <th>Fecha de cumplimiento</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Gasolina Corriente</td> <td>RON (Research Octane Number)</td> <td>88</td> <td rowspan="6">31 de diciembre de 2028</td> </tr> <tr> <td>Aromáticos</td> <td>35 % (V/V)</td> </tr> <tr> <td>Gasolina</td> <td>Contenido de Azufre</td> <td>10 ppm</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Gasolina Corriente con mezclas</td> <td>RON (Research Octane Number)</td> <td>92</td> </tr> <tr> <td>Aromáticos</td> <td>31,5 % (V/V)</td> </tr> <tr> <td>Gasolina con mezclas</td> <td>Contenido de Azufre</td> <td>10 ppm</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Gasolina Extra</td> <td>RON (Research Octane Number)</td> <td>95</td> </tr> <tr> <td>Aromáticos</td> <td>35 % (V/V)</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>Parágrafo 1°.</b> El Ministerio de Minas y Energía deberá reglamentar un plan de transición para el cumplimiento de los parámetros de la gasolina y sus mezclas del presente artículo. Esta reglamentación será expedida en un plazo no mayor a seis (6) meses después de la entrada en vigencia de la presente ley, y estará acorde con la normatividad vigente de emisiones que defina el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.</p> <p><b>Parágrafo 2°.</b> El Ministerio de Minas y Energía revisará y actualizará la normatividad vigente sobre los parámetros del combustible gasolina y sus mezclas con el objetivo de cumplir con lo dispuesto en el presente artículo.</p> <p><b>Parágrafo 3°.</b> El Ministerio de Minas y Energía, la Comisión de Regulación de Energía y Gas - CREG y las demás entidades competentes deberán definir una estrategia de precios del combustible al consumidor final para el cumplimiento de los parámetros de los</p>	Combustible	Parámetros	Límite en unidades	Fecha de cumplimiento	Gasolina Corriente	RON (Research Octane Number)	88	31 de diciembre de 2028	Aromáticos	35 % (V/V)	Gasolina	Contenido de Azufre	10 ppm	Gasolina Corriente con mezclas	RON (Research Octane Number)	92	Aromáticos	31,5 % (V/V)	Gasolina con mezclas	Contenido de Azufre	10 ppm	Gasolina Extra	RON (Research Octane Number)	95	Aromáticos	35 % (V/V)	<p><b>Artículo 3°. Definición de parámetros para la gasolina.</b> El Ministerio de Minas y Energía deberá desarrollar las acciones pertinentes para garantizar la adición, producción, importación, almacenamiento y distribución en el territorio nacional de la gasolina y sus mezclas, necesarias para el cumplimiento de los siguientes parámetros definidos en la presente ley:</p> <table border="1" data-bbox="634 955 1019 1186"> <thead> <tr> <th>Combustible</th> <th>Parámetros</th> <th>Límite en unidades</th> <th>Fecha de cumplimiento</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Gasolina Corriente</td> <td>RON (Research Octane Number)</td> <td>88</td> <td rowspan="6">31 de diciembre de 2030</td> </tr> <tr> <td>Aromáticos</td> <td>35 % (V/V)</td> </tr> <tr> <td>Gasolina</td> <td>Contenido de Azufre</td> <td>10 ppm</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Gasolina Corriente con mezclas</td> <td>RON (Research Octane Number)</td> <td>92</td> </tr> <tr> <td>Aromáticos</td> <td>31,5 % (V/V)</td> </tr> <tr> <td>Gasolina con mezclas</td> <td>Contenido de Azufre</td> <td>10 ppm</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Gasolina Extra</td> <td>RON (Research Octane Number)</td> <td>95</td> </tr> <tr> <td>Aromáticos</td> <td>35 % (V/V)</td> </tr> </tbody> </table> <p><b>Parágrafo 1°.</b> El Ministerio de Minas y Energía deberá reglamentar un plan de transición para el cumplimiento de los parámetros de la gasolina y sus mezclas del presente artículo. Esta reglamentación será expedida en un plazo no mayor a seis (6) meses después de la entrada en vigencia de la presente ley, y estará acorde con la normatividad vigente de emisiones que defina el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.</p> <p><b>Parágrafo 2°.</b> El Ministerio de Minas y Energía revisará y actualizará la normatividad vigente sobre los parámetros del combustible gasolina y sus mezclas con el objetivo de cumplir con lo dispuesto en el presente artículo.</p> <p><b>Parágrafo 3°.</b> El Ministerio de Minas y Energía, la Comisión de Regulación de Energía y Gas - CREG y las demás entidades competentes deberán definir una estrategia de precios del combustible al consumidor final para el cumplimiento de los parámetros de los combustibles y el menor impacto</p>	Combustible	Parámetros	Límite en unidades	Fecha de cumplimiento	Gasolina Corriente	RON (Research Octane Number)	88	31 de diciembre de 2030	Aromáticos	35 % (V/V)	Gasolina	Contenido de Azufre	10 ppm	Gasolina Corriente con mezclas	RON (Research Octane Number)	92	Aromáticos	31,5 % (V/V)	Gasolina con mezclas	Contenido de Azufre	10 ppm	Gasolina Extra	RON (Research Octane Number)	95	Aromáticos	35 % (V/V)	<p>Se ajusta la fecha límite establecida en el proyecto de ley, pasando del año 2028 a 2030, alineándose así con el cronograma inicial fijado por el Decreto 40444 de 2023, lo que permite el tiempo necesario para la implementación efectiva de estos avances en calidad de gasolina. Este ajuste se realiza en el marco de las reuniones adelantadas con la Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia (ANDI) y con Ecopetrol.</p>
Combustible	Parámetros	Límite en unidades	Fecha de cumplimiento																																																			
Gasolina Corriente	RON (Research Octane Number)	88	31 de diciembre de 2028																																																			
	Aromáticos	35 % (V/V)																																																				
Gasolina	Contenido de Azufre	10 ppm																																																				
Gasolina Corriente con mezclas	RON (Research Octane Number)	92																																																				
	Aromáticos	31,5 % (V/V)																																																				
Gasolina con mezclas	Contenido de Azufre	10 ppm																																																				
Gasolina Extra	RON (Research Octane Number)	95																																																				
	Aromáticos	35 % (V/V)																																																				
Combustible	Parámetros	Límite en unidades	Fecha de cumplimiento																																																			
Gasolina Corriente	RON (Research Octane Number)	88	31 de diciembre de 2030																																																			
	Aromáticos	35 % (V/V)																																																				
Gasolina	Contenido de Azufre	10 ppm																																																				
Gasolina Corriente con mezclas	RON (Research Octane Number)	92																																																				
	Aromáticos	31,5 % (V/V)																																																				
Gasolina con mezclas	Contenido de Azufre	10 ppm																																																				
Gasolina Extra	RON (Research Octane Number)	95																																																				
	Aromáticos	35 % (V/V)																																																				

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
<p>combustibles y el menor impacto económico.</p>	<p>económico.</p>	
<p><b>Artículo 10°. Etiqueta ambiental de fuentes móviles terrestres.</b> Los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Transporte en un plazo no mayor a doce (12) meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente ley, reglamentará una etiqueta ambiental de fuentes móviles terrestres en uso y nuevas, la cual debe permitir la clasificación e identificación de acuerdo con su impacto en la calidad del aire y de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), tecnología y las demás que defina la autoridad competente.</p> <p><b>Parágrafo.</b> Se exceptúa del uso de la etiqueta ambiental las fuentes móviles terrestres que definan los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Transporte.</p>	<p><b>Artículo 10°. Etiqueta ambiental de fuentes móviles terrestres.</b> Los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Transporte en un plazo no mayor a doce (12) meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente ley, reglamentará una etiqueta ambiental de fuentes móviles terrestres en uso y nuevas, la cual debe permitir la clasificación e identificación de acuerdo con su impacto en la calidad del aire y de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), tecnología y las demás que defina la autoridad competente.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> Se exceptúa del uso de la etiqueta ambiental las fuentes móviles terrestres que definan los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Transporte.</p> <p><b>Parágrafo 2: El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible determinará si la etiqueta ambiental para vehículos nuevos de la que habla el presente artículo es equivalente al Certificado de Emisiones en Prueba Dinámica (CEPD) establecido en la legislación</b></p>	<p>Teniendo en cuenta que actualmente existe un certificado regulado por MADS con características similares a la etiqueta ambiental, se incluye un nuevo parágrafo para que el MADS revise la regulación del mencionado certificado e incluya las consideraciones de la etiqueta ambiental que no estén en el certificado con el fin de armonizar las dos disposiciones, evitar duplicidad de etiquetas o que estas se superpongan generando confusiones en la aplicación de la norma.</p>

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	JUSTIFICACIÓN
	<u>ambiental vigente o la que lo modifique o sustituya. En caso de diferencias se deberá agregar la información adicional al mencionado certificado.</u>	

## X. PROPOSICIÓN

Por las anteriores consideraciones, me permito presentar ponencia positiva con pliego de modificaciones y solicito respetuosamente a los Honorables Senadores de la Plenaria del Senado, aprobar el texto propuesto con modificaciones para segundo debate del Proyecto de Ley No.143 de 2024 Senado ***“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS A LA SALUD Y AL GOCE DE UN AMBIENTE SANO GENERANDO LINEAMIENTOS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA, CALIDAD ENERGÉTICA, REDUCCIÓN DE EMISIONES DE FUENTES MÓVILES TERRESTRES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”***. para que haga su tránsito legislativo y se convierta en Ley de la República.

Fraternalmente,



**ANDREA PADILLA VILLARRAGA**

Senadora

Partido Alianza Verde

**XI. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY  
No.143 DE 2024 SENADO “POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE LA  
PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS A LA SALUD Y AL GOCE DE UN AMBIENTE  
SANO GENERANDO LINEAMIENTOS DE EFICIENCIA ENERGÉTICA, CALIDAD  
ENERGÉTICA, REDUCCIÓN DE EMISIONES DE FUENTES MÓVILES TERRESTRES Y  
SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

**EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA,**

**DECRETA:**

**Artículo 1°. Objeto.** La presente ley tiene por objeto establecer medidas tendientes a mejorar la eficiencia energética, la calidad del energético, y reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos y de gases efecto invernadero de fuentes móviles terrestres, con el fin de resguardar los derechos fundamentales a la vida, salud y el goce de un ambiente sano.

**Artículo 2°. Definiciones.** Para efectos de interpretar y aplicar la presente ley, se presentan las siguientes definiciones:

**Eficiencia Energética.** Es la relación entre la energía aprovechada y la total utilizada en cualquier proceso de la cadena energética, que busca ser maximizada a través de buenas prácticas de reconversión tecnológica o sustitución de combustibles. A través de la eficiencia energética, se busca obtener el mayor provecho de la energía, bien sea a partir del uso de una forma primaria de energía o durante cualquier actividad de producción, transformación, transporte, distribución y consumo de las diferentes formas de energía, dentro del marco del desarrollo sostenible y respetando la normatividad vigente sobre el ambiente y los recursos naturales renovables.

**Reindustrialización para la eficiencia energética:** Proceso de transformación productiva que busca generar valor agregado en el aparato productivo colombiano, que incluye tanto bienes como servicios, a través de proyectos en apuestas estratégicas intersectoriales y la consolidación de encadenamientos productivos, para contribuir con la eficiencia energética para todos los sectores económicos.

**Artículo 3°. Definición de parámetros para la gasolina.** El Ministerio de Minas y Energía deberá desarrollar las acciones pertinentes para garantizar la adición, producción, importación, almacenamiento y distribución en el territorio nacional de la gasolina y sus mezclas, necesarias para el cumplimiento de los siguientes parámetros definidos en la presente ley:

Combustible	Parámetros	Límite en unidades	Fecha de cumplimiento
Gasolina Corriente	RON (Research Octane Number)	88	31 de diciembre de 2030
	Aromáticos	35 % (V/V)	
Gasolina	Contenido de Azufre	10 pmm	
Gasolina Corriente con mezclas	RON (Research Octane Number)	92	
	Aromáticos	31,5 % (V/V)	
Gasolina con mezclas	Contenido de Azufre	10 ppm	
Gasolina Extra	RON (Research Octane Number)	95	
	Aromáticos	35 % (V/V)	

**Parágrafo 1°.** El Ministerio de Minas y Energía deberá reglamentar un plan de transición para el cumplimiento de los parámetros de la gasolina y sus mezclas del presente artículo. Esta reglamentación será expedida en un plazo no mayor a seis (6) meses después de la entrada en vigencia de la presente ley, y estará acorde con la normatividad vigente de emisiones que defina el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

**Parágrafo 2°.** El Ministerio de Minas y Energía revisará y actualizará la normatividad vigente sobre los parámetros del combustible gasolina y sus mezclas con el objetivo de cumplir con lo dispuesto en el presente artículo.

**Parágrafo 3°.** El Ministerio de Minas y Energía, la Comisión de Regulación de Energía y Gas - CREG y las demás entidades competentes deberán definir una estrategia de precios del combustible al consumidor final para el cumplimiento de los parámetros de los combustibles y el menor impacto económico.

**Artículo 4°.** **Estrategia de aseguramiento y control de la calidad del combustible gasolina en la cadena de transporte, distribución y comercialización.** El Ministerio de Minas y Energía deberá diseñar e implementar a más tardar doce (12) meses después de la entrada en vigor de la presente ley una estrategia para asegurar que los parámetros que

determinan la calidad de la gasolina, incluyendo sus mezclas, se mantengan durante el transporte, distribución y comercialización.

La mencionada estrategia deberá contener actividades, metas, indicadores y responsables donde se especifique la información de los actores que hacen parte de la cadena de transporte, logística y almacenamiento del combustible.

**Parágrafo.** El cumplimiento de los parámetros de la gasolina y sus mezclas, objeto de la presente ley serán los establecidos en la normatividad vigente y para esto, los actores que hacen parte de la cadena, deberán desarrollar y cumplir con las acciones encaminadas a asegurar y mantener los valores de dichos parámetros.

**Artículo 5°. Artículo 5°. Reindustrialización para la eficiencia energética.** El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, con el apoyo del Ministerio de Minas y Energía, reglamentará, de acuerdo a su disponibilidad presupuestal y al marco fiscal a mediano plazo, la implementación de políticas e incentivos que promuevan la incorporación de parámetros de eficiencia energética en la producción y ensamble de vehículos.

**Artículo 6°. Adiciónese un parágrafo al artículo 3 en la Ley 1972 de 2019 de la siguiente manera:**

**Parágrafo. Estrategia de aseguramiento y control de la calidad del combustible diésel en la cadena de transporte, distribución y comercialización.** El Ministerio de Minas y Energía en un término no superior a doce (12) meses de entrada en vigencia del presente parágrafo, deberá diseñar e implementar la estrategia para asegurar que los parámetros que determinan la calidad del diésel, incluyendo sus mezclas, se mantengan durante el transporte, logística y almacenamiento hasta su comercialización y distribución al consumidor final.

La mencionada estrategia deberá contener actividades, metas, indicadores, cronograma y responsables donde se especifique la información de los actores que hacen parte de la cadena de transporte, logística y almacenamiento del combustible.

El cumplimiento de los parámetros de los combustibles objeto de la presente Ley serán los que se encuentren vigente según la normatividad vigente y para esto, los actores que hacen parte de la cadena, deberán desarrollar y cumplir con las acciones encaminadas a asegurar y mantener los valores de dichos parámetros.

**Artículo 7°. Fuentes móviles terrestres de encendido por chispa de funcionamiento con gasolina.** A partir del 31 de diciembre de 2030 todas las fuentes móviles terrestres de encendido por chispa de funcionamiento con gasolina que se fabriquen, importen o ensamblen para circular por el territorio nacional deberán cumplir los límites máximos permisibles de emisión correspondientes a Euro 6 o su equivalente a los procedimientos y

a los límites máximos permisibles de emisión, los cuales serán reglamentados por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, en un plazo no mayor a veinticuatro (24) meses a partir de la publicación de esta Ley.

**Parágrafo.** Se excluye de lo ordenado en la presente Ley a las motocicletas, ciclomotores, motocarros, cuatrimotos, mototriciclos, tricimotos, cuadríciclos y similares y vehículos fuera de carretera.

**Artículo 8°. Decretos de eficiencia energética de fuentes móviles terrestres.** El Ministerio de Minas y Energía en colaboración con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, deberá emitir decretos de eficiencia energética de fuentes móviles terrestres nuevos y en circulación, en los cuales se establezcan estándares de eficiencia energética y reducción de emisiones.

**Parágrafo 1.** El Decreto de eficiencia energética deberá incluir estrategias y acciones que los consumidores de las fuentes móviles nuevas y en circulación puedan implementar con el objetivo de cumplir con los estándares, así como un plan de socialización a los consumidores y comercializadores.

**Parágrafo 2.** El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible deberá reglamentar el procedimiento de recopilación de información para que, durante los procesos de importación, fabricación o comercialización de las fuentes móviles terrestres, se incluyan los parámetros establecidos en los decretos de eficiencia energética.

**Artículo 9°. Etiquetado de eficiencia energética de fuentes móviles terrestres nuevas.** Los Ministerios de Minas y Energía, de Ambiente y Desarrollo Sostenible y Transporte en un plazo no mayor a dieciocho (18) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, reglamentarán el etiquetado de eficiencia energética en fuentes móviles terrestres nuevas. Este término podrá ser prorrogado hasta por seis (6) meses.

Para vehículos pesados nuevos se reglamentará el etiquetado de eficiencia energética en un plazo no mayor a veinticuatro (24) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley.

**Parágrafo 1.** Antes de implementar el etiquetado de eficiencia energética, los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Minas y Energía y Transporte deberán realizar el Plan de socialización del etiquetado a los consumidores y comercializadores.

**Parágrafo 2.** Los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Educación, Minas y Energía y Transporte deberán crear y poner en marcha un programa de educación al consumidor para la idónea interpretación de la información incluida en el etiquetado.

**Parágrafo 3.** Se exceptúa del uso de la etiqueta de eficiencia energética las fuentes móviles

terrestres que definan los Ministerios de Minas y Energía y de Transporte.

**Artículo 10°. Etiqueta ambiental de fuentes móviles terrestres.** Los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Transporte en un plazo no mayor a doce (12) meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente ley, reglamentará una etiqueta ambiental de fuentes móviles terrestres en uso y nuevas, la cual debe permitir la clasificación e identificación de acuerdo con su impacto en la calidad del aire y de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), tecnología y las demás que defina la autoridad competente.

**Parágrafo 1.** Se exceptúa del uso de la etiqueta ambiental las fuentes móviles terrestres que definan los Ministerios de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Transporte.

**Parágrafo 2.** El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible determinará si la etiqueta ambiental para vehículos nuevos de la que habla el presente artículo es equivalente al Certificado de Emisiones en Prueba Dinámica (CEPD) establecido en la legislación ambiental vigente o la que lo modifique o sustituya. En caso de diferencias se deberá agregar la información adicional al mencionado certificado.

**Artículo 11°. Lineamiento de actividades para el plan de mantenimiento preventivo a las fuentes móviles.** El Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a doce (12) meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente ley, definirá las actividades que debe contener el plan de mantenimiento preventivo a fuentes móviles terrestres.

Este plan incluirá las actividades a realizar por parte del usuario sobre su vehículo, fijando un paquete de beneficios económicos o no económicos para quienes realicen dicho plan de mantenimiento preventivo, contará con un cronograma que defina el momento oportuno de realizar el mantenimiento, el cual es de carácter voluntario y se deberá diferenciar según la categoría vehicular, el estándar tecnológico, el energético, el año modelo, la capacidad de ocupación, entre otras variables.

Se deberán actualizar los actos administrativos y reglamentarios sobre los tiempos del plan de mantenimiento preventivo a vehículos por categoría vehicular o las variables que se consideren.

**Parágrafo.** El Ministerio de Transporte deberá realizar jornadas pedagógicas e informar a la ciudadanía sobre los beneficios a los que se refiere el inciso anterior, así como el costo y beneficio ambiental derivado de realizar el plan de mantenimiento preventivo.

**Artículo 12°. Estudio de carga de la enfermedad atribuible a contaminación del aire exterior y valoración económica.** El Ministerio de Salud y Protección Social en colaboración con sus entidades adscritas, el Departamento Nacional de Planeación y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, dentro de los doce (12) meses de entrada

en vigor de la presente ley, deberán realizar la actualización del estudio de carga de la enfermedad atribuible a la contaminación del aire exterior y la correspondiente valoración económica.

El mencionado estudio de carga de la enfermedad atribuible a contaminación del aire exterior y la valoración económica deberá actualizarse mínimo cada dos (2) años.

**Parágrafo.** Los Estudios de Carga de la enfermedad deberán publicarse en un único espacio de información con acceso al público en general y deberá contener una metodología de cuantificación de carga de la enfermedad por contaminación del aire exterior.

**Artículo 13°. Fomento a la gobernanza por el aire.** El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o quien haga sus veces en conjunto con el Ministerio de Salud y Protección Social, dentro de los seis (6) meses de entrada en vigor de la presente ley, deberán fortalecer la Mesa Técnica de Calidad del Aire y Salud de la Comisión Técnica Nacional Intersectorial para la Salud Ambiental - (CONASA), o la Comisión que haga sus veces, para que los actores de la sociedad civil, sectores privados, academia, entre otros involucrados participen activamente para la formulación e implementación de las estrategias que permitan el cumplimiento de esta Ley.

**Artículo 14°. Sistema de información de vehículos.** El Ministerio de Transporte en colaboración con la autoridad competente, deberá incluir dentro de los campos de información del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT un campo de información en la cual se diferencie y consoliden los vehículos de reconversión energético y los que son dedicados al energético.

El mencionado ajuste a los campos de información del RUNT será socializado a los diferentes actores que aportan con información al Sistema RUNT.

**Artículo 15°. Vigencia y derogatoria.** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Fraternalmente,



**ANDREA PADILLA VILLARRAGA**  
Senadora  
Partido Alianza Verde