



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - N° 426

Bogotá, D. C., miércoles, 6 de mayo de 2026

EDICIÓN DE 22 PÁGINAS

DIRECTORES:

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### PONENCIAS

#### INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 509 DE 2025 CÁMARA, 143 DE 2025 SENADO

*por medio del cual se establece la protección de los derechos a la salud y al goce de un ambiente sano generando medidas tendientes a la reducción de emisiones vehiculares contaminantes provenientes de la gasolina y se dictan otras disposiciones.*

Bogotá, D. C., abril de 2026

Señores/as,

Erick Adrián Velasco Burbano

Presidente

Comisión Quinta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

**Asunto: Informe de Ponencia Positiva para primer debate** en la Comisión Quinta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes del Proyecto de Ley número 509 de 2025 Cámara, 143 de 2025 Senado.

Respetados Señores:

Atendiendo la designación que la Mesa Directiva de la Comisión Quinta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes de la República, de conformidad con lo dispuesto en la Constitución Política y en la Ley 5ª de 1992, me permito rendir **Informe de Ponencia Positiva para primer debate del Proyecto de Ley número 509 de 2025 Cámara, 143 de 2025 Senado**, por medio del cual se establece la protección de los derechos a la salud y al goce de un ambiente sano generando medidas tendientes a la reducción de emisiones vehiculares

*contaminantes provenientes de la gasolina y se dictan otras disposiciones.*

Atentamente,

**JULIO ROBERTO SALAZAR PERDOMO**

Representante a la Cámara  
Departamento de Cundinamarca

#### INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 509 DE 2025 CÁMARA, 143 DE 2025 SENADO

*por medio del 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 vehiculares y se dictan otras disposiciones.*

##### 1. TRÁMITE DEL PROYECTO

La iniciativa se presentó el 20 de agosto de 2024, bajo el radicado número 143 de 2024 del Senado y firmado por los siguientes congresistas: honorables Senadores *Angélica Lozano Correa*, *José David Name Cardozo*, *Marcos Daniel Pineda García*, *Andrea Padilla Villarraga*, *Ana Carolina Espitia Jeréz*, *Inti Asprilla Reyes*, *Ariel Ávila Martínez*, *Humberto De la Calle Lombana*, honorable Representante *Carolina Giraldo Botero*, honorable Representante *Martha Lisbeth Alfonso Jurado*.

El texto radicado fue publicado en la **Gaceta del Congreso número 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.

- Primer debate: El 13 de noviembre de 2024, el proyecto de ley fue aprobado sin modificaciones en primer debate en Comisión.
- Segundo debate: El 10 de diciembre fue aprobado en la Plenaria del Senado.

El proyecto fue enviado a la Comisión Quinta Constitucional de la Cámara de Representantes bajo el radicado número 509 de 2025 de la Cámara de Representantes.

## 2. OBJETO

La iniciativa tiene como propósito incluir dentro de la 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 goce de un ambiente sano.

## 3. CONSIDERACIONES Y JUSTIFICACIONES DEL PROYECTO

### 3.1. Calidad del aire

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.

Existen parámetros que determinan su calidad y las emisiones, para el caso de la gasolina se encuentra la escala de octanaje y el contenido de azufre. El Octanaje influye en la eficiencia de la combustión y hace referencia a la capacidad de evitar la combustión prematura, permitiendo aumentar la compresión en el motor, mientras el contenido de azufre está directamente relacionado con la formación de material particulado (PM) y gases

nocivos. Las características del combustible son determinadas por el proceso de refinación<sup>1</sup> y pueden verse alteradas en el transporte por los poliductos y almacenamiento hasta su comercialización en las estaciones de servicio, para consumo del usuario final. 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>2</sup> en todas sus etapas.

Según el estudio realizado por la Universidad de Huelva (España) que describió por primera vez la contaminación en el aire en Bogotá, la concentración promedio anual del material particulado 10 micras (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> (microgramos por metro cúbico), 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 la fecha, Colombia no cuenta con un estudio reciente e integral que articule la estimación de la carga de enfermedad atribuible a la contaminación atmosférica externa con su respectiva valoración económica a nivel nacional. Si bien existen análisis parciales desarrollados por entidades como el Instituto Nacional de Salud, el Ministerio de Salud y el IDEAM, el último ejercicio robusto e integrado de valoración económica corresponde al realizado para el año 2018 por el DNP<sup>3</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

<sup>1</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>2</sup> Documento CONPES 3943 de 2018, Política para el mejoramiento de la calidad del aire en las ciudades colombianas.

<sup>3</sup> <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Publicaciones/ciudades-y-habitats-resilientes-una-mirada-a-la-gestion-eficiente-de-la-calidad-del-aire.pdf>

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.

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 enfermedad derivada de la contaminación del aire. De los 8,1 millones de muertes<sup>4</sup>:

- El 58% se debió a material particulado 2,5 micras (PM<sub>2,5</sub>) ambiental.
- El 38% se debía a la contaminación del aire en el hogar.
- El 6% fueron muertes causadas por el ozono.

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.

### 3.2. Balance energético

De acuerdo con versiones más recientes del Balance Energético Colombiano (BECO) elaborado por la UPME, el sector transporte continúa siendo el mayor consumidor de energía en el país, manteniendo una alta dependencia de combustibles líquidos como la gasolina y el diésel.

En el Balance Energético Colombiano (BECO) de 2015, 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 88% del 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>5</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 los cuales se destaca el proyecto de hidrotratamiento de diésel y gasolina

en la refinería de Barrancabermeja en el 2010 con un costo de USD 1.100 millones y el proyecto de modernización de la Refinería de Cartagena con una inversión aproximada de USD 7.800 millones (Ecopetrol, 2018)<sup>6</sup>. Es importante resaltar que según lo conversado con Ecopetrol el día 06/10/2022 la gasolina en Colombia ya alcanzó las 50 ppm 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 a 2030.

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 tanto en el diésel como en la gasolina, lo que permitirá contribuir aún más a la reducción en el material particulado, óxidos de azufre, la generación de contaminantes al aire y no condicionar la efectividad de tecnologías avanzadas de control de emisiones vehiculares, y esto es justo lo que busca con esta iniciativa legislativa, mejorar la calidad de la gasolina en todo el territorio nacional.

En este sentido, el desarrollo de una línea base de calidad de combustibles a nivel nacional resulta estratégico, en la medida en que permite caracterizar de manera integral las propiedades fisicoquímicas de la gasolina, incluyendo variables como el octanaje, la presión de vapor Reid (RVP), el contenido de aromáticos, olefinas y azufre, entre otros. Estas propiedades inciden directamente en el desempeño ambiental del combustible, ya que afectan tanto la eficiencia de combustión como la formación de contaminantes atmosféricos secundarios, como el ozono troposférico (contaminante que se forma en el aire por reacciones químicas con el sol).

Particularmente, un alto contenido de compuestos aromáticos y una elevada volatilidad pueden incrementar la emisión de compuestos orgánicos volátiles (COV), los cuales son precursores de contaminantes fotoquímicos (reaccionan con la luz solar). Por su parte, un adecuado nivel de octanaje permite optimizar la combustión en los motores, reduciendo la generación de emisiones incompletas. Por ello, la regulación integral de estas variables, más allá del contenido de azufre, es clave para avanzar hacia combustibles más limpios.

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,

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

<sup>5</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)UPME

<sup>6</sup> Ecopetrol. (2018). Comunicación presentada a DNP sobre el contenido de azufre en los combustibles.

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>.

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. En este contexto, resulta fundamental no solo mejorar parámetros tradicionales como el contenido de azufre, sino también promover la incorporación de componentes oxigenantes en la gasolina, los cuales contribuyen a una combustión más completa, reduciendo la emisión de monóxido de carbono y otros contaminantes.

Tradicionalmente, en Colombia se ha utilizado el etanol como principal oxigenante en las mezclas de gasolina; sin embargo, a nivel internacional existen alternativas adicionales, como los éteres, que presentan ventajas en términos de estabilidad, transporte por poliducto sin afectación de propiedades, menor presión de vapor y mejor desempeño ambiental. La diversificación de oxigenantes permite optimizar las propiedades del combustible, mejorar su calidad y facilitar el cumplimiento de estándares más exigentes en materia de emisiones.

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 sistemas de etiquetado ambiental los cuales permiten orientar tanto a los consumidores como a los actores del sector hacia prácticas más sostenibles.

Adicionalmente, se incluyen factores importantes relacionados con la generación de emisiones como el desarrollo del plan de mantenimiento integral de las fuentes móviles terrestres, los cuales son fundamentales para garantizar el adecuado funcionamiento de las tecnologías vehiculares y maximizar los beneficios de combustibles de mejor calidad.

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. La ausencia de estos elementos repercute de manera negativa en el progreso del sector transporte, ya que limita la adopción de tecnologías más limpias y eficientes.

En consecuencia, se genera 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. Garantizar el cumplimiento de y actualización de las normativas para cumplir con estándares mundiales.

#### 4. SÍNTESIS DEL PROYECTO

##### 4.1 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>8</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>9</sup>.

Es importante resaltar que según lo conversado con Ecopetrol en el 2023 la gasolina en Colombia ya alcanzó las 50 ppm aproximados en el contenido de azufre en 2022, lo cual demuestra

<sup>8</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>9</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".

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

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 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. En esta línea, el país ha continuado avanzando en la actualización de su marco regulatorio, destacándose la expedición de la Resolución 40444 de 2023, emitida por el Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, la cual establece disposiciones más estrictas sobre la calidad de los combustibles líquidos, incluyendo parámetros asociados al contenido de azufre, propiedades fisicoquímicas y especificaciones técnicas orientadas a la reducción de emisiones contaminantes.

Esta resolución representa un avance significativo en la armonización de la regulación nacional con estándares internacionales, al introducir lineamientos que buscan mejorar progresivamente la calidad de la gasolina y el diésel en el país, así como facilitar la adopción de tecnologías vehiculares más limpias y eficientes. Sin embargo, persisten retos importantes para alcanzar niveles de calidad equivalentes a los exigidos en mercados con estándares Euro VI, particularmente en lo relacionado con el contenido de azufre y el control integral de otras propiedades del combustible.

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>10</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 refinación<sup>11</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>12</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>13</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 obtiene con el uso de combustibles de alta calidad. Respecto a la medición del octanaje, el uso de combustibles y su mezcla con oxigenados 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.

<sup>11</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>12</sup> Documento CONPES 3943 de 2018, Política para el mejoramiento de la calidad del aire en las ciudades colombianas.

<sup>13</sup> *Ibid.*

<sup>10</sup> Documento CONPES 3943 de 2018, Política para el mejoramiento de la calidad del aire en las ciudades colombianas.

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 combustibles es esencial para reducir los gases tóxicos emitidos<sup>14</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.

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

En el Balance Energético Colombiano (BECO) de 2015<sup>15</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>16</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 los cuales se destaca el proyecto de hidrotreamiento 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>17</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>18</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>19</sup>.

#### 4.3. Etiquetado a las fuentes móviles terrestres

El etiquetado de eficiencia energética vehicular se ha consolidado a nivel internacional como una herramienta clave para promover la transparencia en la información y fomentar decisiones de consumo más sostenibles. Este tipo de instrumentos permiten a los usuarios conocer de manera clara el desempeño energético y ambiental de los vehículos, incentivando la adopción de tecnologías más eficientes.

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

<sup>14</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)

<sup>15</sup> Tomado de: <http://www1.upme.gov.co/Informacion-Cifras/Paginas/BalanceEnergetico.aspx>

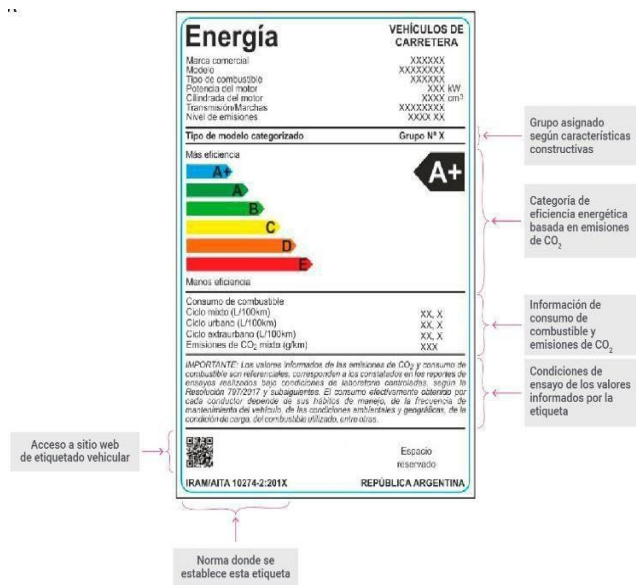
<sup>16</sup> UPME. (2016). Plan de acción indicativo, 2017-2022. Obtenido de Unidad de Planeación MineroEnergética: [http://www1.upme.gov.co/DemandaEnergetica/MarcoNormatividad/PAI\\_PROURE\\_2017-2022.pdf](http://www1.upme.gov.co/DemandaEnergetica/MarcoNormatividad/PAI_PROURE_2017-2022.pdf)UPME

<sup>17</sup> Ecopetrol. (2018). Comunicación presentada a DNP sobre el contenido de azufre en los combustibles.

<sup>18</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>19</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)

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>20</sup>:



La etiqueta permite lo siguiente:

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

Así mismo, en Chile en el 2022, se propuso metas claras en materia energética: alcanzar el 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 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>21</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>22</sup>.

En este contexto, la adopción de esquemas de etiquetado y estándares de eficiencia energética en Colombia representa una oportunidad para fortalecer la política pública en materia de transporte sostenible, mejorar la información disponible para los consumidores y promover la renovación del parque automotor hacia tecnologías más limpias.

#### 4.4. Plan de mantenimiento preventivo

El mantenimiento preventivo de las fuentes móviles terrestres constituye un componente fundamental para garantizar la eficiencia energética y reducir las emisiones contaminantes del sector transporte. Diversos estudios han demostrado que el adecuado mantenimiento de los vehículos tiene un impacto directo tanto en el consumo de combustible como en la reducción de emisiones.

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>23</sup>.

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*

<sup>20</sup> <https://www.argentina.gob.ar/economia/energia/eficiencia-energetica/etiqueta-vehicular>

<sup>21</sup> <https://energia.gob.cl/noticias/nacional/se-publica-nuevo-estandar-de-eficiencia-energetica-para-vehiculos-livianos>

<sup>22</sup> <https://energia.gob.cl/noticias/nacional/se-publica-nuevo-estandar-de-eficiencia-energetica-para-vehiculos-livianos>

<sup>23</sup> CALAC. Guía de buenas prácticas para el mantenimiento. <https://programacalac.com/wp-content/uploads/2024/01/Buenas-Practicas-de-Mantenimiento.pdf>

*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 (O<sub>3</sub>) y el dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), 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>24</sup>.

## 5. MARCO NORMATIVO

### 5.1. 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.

### 5.2. 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 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 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.

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

### 5.3. 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”.

### 5.4. 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

<sup>24</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>

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 610 de 2010 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial: Modifica la Resolución 601 de 2010. Establece la Norma de Calidad del
- e) Aire o Nivel de Inmisión, para todo el territorio nacional en condiciones de referencia, respecto de algunas definiciones, los niveles máximos permisibles para contaminantes no convencionales con efectos carcinogénicos y umbrales para las principales sustancias generadoras de olores ofensivos, procedimientos de medición de la calidad del aire, mediciones de calidad del aire por las autoridades ambientales, declaración de los niveles de prevención, alerta y emergencia por contaminación del aire.
- f) 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.
- g) Resolución 0910 de 2008 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial: Se reglamentan los niveles permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, se reglamenta el artículo 91 del Decreto 948 de 1995 y se adoptan otras disposiciones.
- h) 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.
- i) 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.
- j) 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.
- k) Resolución 0627 de 2006 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial: establece la norma nacional de emisión de ruido y ruido ambiental.
- l) 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.
- m) 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 Ambiente y Desarrollo Sostenible, en conjunto con otros ministerios, ha expedido la reglamentación sobre los niveles máximos de azufre y el Índice Antidetonaante Mínimo (IAD) en la gasolina, las cuales se relacionan a continuación:

- a) Resolución 898 de 1995 de Min Ambiente.

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 (Min Ambiente, Min Minas) y 447 de 2003 (Min Ambiente, Min Vivienda, Min Minas).

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

- c) Resolución 1565 de 2004 (Min Ambiente, Min Vivienda, Min Minas).

Parámetro	01/04/2001	01/07/2008
Azufre Máx.	1.000 ppm (0.1%)	300 ppm (0.03%)
IAD Mín. Corriente (ROM+MON/2)	81	81

Parámetro	01/04/2001	01/07/2008
IAD Mín. Extra (RON+MON/2)	87	87

d) Resolución 1180 de 2006.

Parámetro	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

f) Resolución 40103 de 2021 (Min Energía, Min Ambiente).

Parámetro	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

g) Resolución 40444 de 2023 (Min Energía, Min Ambiente).

Parámetro	Hasta 31/12/2030	A Partir de 31/12/2030
Azufre Máx.	50 ppm (0.005%)	10 ppm (0.001%)
RON Mín. Corriente	84	88
RON Mín. Extra	93	93

## 6. NATURALEZA DEL PROYECTO DE LEY

Teniendo en cuenta que el presente proyecto de ley no regula materias reservadas para las leyes estatutarias y orgánicas, de conformidad con los artículos 151 y 152 de la Constitución Nacional y la jurisprudencia de la Corte Constitucional el presente proyecto de ley debe ser tramitado mediante el trámite previsto para las leyes ordinarias.

## 7. IMPACTO FISCAL DEL PROYECTO DE LEY

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.

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. Entre los actores involucrados en esta política CONPES 3943 de 2018 se encuentran el 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, 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 artículo 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.”.*

Adicionalmente, es relevante mencionar que mediante la Ley 2294 del 19 de Mayo de 2023 “por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 ‘Colombia Potencia Mundial de la Vida’” que en su artículo 244 establece la modificación del artículo 35 de la Ley 1955 de 2019, el cual quedará así:

**Artículo 35. PRECIO DE LOS COMBUSTIBLES LÍQUIDOS A ESTABILIZAR.** El Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Minas y Energía, o la entidad delegada, establecerán la metodología de cálculo de valor del ingreso al productor de los combustibles líquidos y biocombustibles, así como las tarifas y márgenes asociadas a la remuneración de toda la cadena de transporte,

logística, comercialización y distribución de dichos combustibles que hacen parte del mercado regulado. Asimismo, podrán determinar los mecanismos diferenciales de estabilización de los componentes de la estructura de los precios de referencia de venta al público de los combustibles regulados y su focalización, así como los subsidios a los mismos, que se harán a través del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustible (FEPC), teniendo en cuenta los principios de eficiencia y progresividad. El mecanismo de estabilización previsto por el FEPC no afectará los impuestos de carácter territorial.

Considerando lo anterior, lo dispuesto en el artículo 244 de la Ley 2294 es suficientemente amplio para considerar que cualquier componente que se relacione con este proyecto de ley también estará considerado en la metodología de cálculo a desarrollar por parte de los ministerios definidos.

## 8. COMPETENCIA DEL CONGRESO

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 5ª de 1992, modificado por el artículo 13 de la Ley 974 de 2005.

## 9. CAUSALES DE IMPEDIMENTO

Conforme al artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la Ley 5ª 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 5ª de 1992, toda vez que es un proyecto de ley de interés general, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.

## 10. ANÁLISIS SOBRE POSIBLE CONFLICTO DE INTERÉS (Artículo 291 Ley 5ª de 1992)

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 5ª 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 5ª 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. [...]”<sup>2</sup>.*

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.

## 11. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Se proponen las siguientes modificaciones al Proyecto de ley en cuestión en el marco del primer debate en la Comisión Quinta de la Cámara de Representantes.

TEXTO APROBADO EN SEGUNDO DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE CÁMARA	JUSTIFICACIÓN																																																									
<p><b>Artículo 1º. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto establecer medidas tendientes a <del>mejorar la eficiencia energética, la calidad del energético, y reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos y de gases efecto invernadero de fuentes móviles terrestres</del>, con el fin de resguardar los derechos fundamentales a la vida, salud y el goce de un ambiente sano.</p>	<p><b>Artículo 1º. Objeto.</b> La presente ley tiene por objeto establecer medidas tendientes a <u>la reducción de emisiones contaminantes y eficiencia energética de fuentes móviles terrestres de encendido por chispa que operen con gasolina y sus mezclas</u>, con el fin de resguardar los derechos fundamentales a la vida, salud y el goce de un ambiente sano.</p>	<p>Se ajusta el objeto con el fin de hacerlo más preciso.</p>																																																									
<p><b>Artículo 2º. Definiciones.</b> Para efectos de interpretar y aplicar la presente ley, se presentan las siguientes definiciones:</p> <p><b>Eficiencia energética:</b> 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 <del>reconversión tecnológica</del> o sustitución de combustibles. <del>A través de la eficiencia energética, se busca obtener el mayor provecho de la energía, bien sea a partir del uso de</del></p>	<p><b>Artículo 2º. Definiciones.</b> Para efectos de interpretar y aplicar la presente ley, se presentan las siguientes definiciones:</p> <p><b>Eficiencia Energética:</b> 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, como el mejoramiento en la calidad del combustible.</p> <p><b>Reindustrialización para la</b></p>	<p>Se ajustan las definiciones considerando las definiciones que se encuentran en la Ley 1715 de 2014, ajustando las mismas al avance técnico e investigativo al respecto trabajado por el gobierno nacional y el contenido del presente proyecto de ley.</p> <p>Ahora bien, la eliminación a la mención de “reconversión tecnológica” dentro de la definición de “eficiencia energética”, se debe al alcance de este término, con el fin de asegurar su adecuada implementación. En particular, en materia de fuentes</p>																																																									
<p>el tiempo establecido de la presente ley:</p>	<p>definidos <u>a continuación, a partir del 31 de diciembre de 2030:</u></p>	<p>Capítulo 1, Título 1, Parte 2, Libro 2 del Decreto 1073 de 2015, acciones relacionadas con el “almacenamiento estratégico de combustibles líquidos derivados del petróleo y sus mezclas con biocombustibles”, con el fin de garantizar la seguridad energética nacional y el suministro oportuno de combustibles. No obstante, dichas medidas no contemplan plazos de implementación, por lo que se incorpora una propuesta orientada a coadyuvar en el cumplimiento de lo allí dispuesto.</p>																																																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Combustible</th> <th>Parámetro</th> <th>Límite en unidades</th> <th>Fecha de cumplimiento</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gasolina Corriente</td> <td>RON (Reservor Octano Number)</td> <td>88</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Atmósfera</td> <td>85 % (V/V)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Gasolina</td> <td>Contenido de Azufre</td> <td>10 ppm</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Gasolina Corriente con Metanol</td> <td>RON (Reservor Octano Number)</td> <td>92</td> <td>31 de diciembre de 2030</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Atmósfera</td> <td>31,5 % (V/V)</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Gasolina con metanol</td> <td>Contenido de Azufre</td> <td>10 ppm</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Gasolina Extra</td> <td>RON (Reservor Octano Number)</td> <td>95</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Atmósfera</td> <td>32 % (V/V)</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Combustible	Parámetro	Límite en unidades	Fecha de cumplimiento	Gasolina Corriente	RON (Reservor Octano Number)	88			Atmósfera	85 % (V/V)		Gasolina	Contenido de Azufre	10 ppm		Gasolina Corriente con Metanol	RON (Reservor Octano Number)	92	31 de diciembre de 2030		Atmósfera	31,5 % (V/V)		Gasolina con metanol	Contenido de Azufre	10 ppm		Gasolina Extra	RON (Reservor Octano Number)	95			Atmósfera	32 % (V/V)		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Parámetro</th> <th>Combustible</th> <th>Límite</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="5">RON</td> <td>Todas las gasolinas</td> <td>10ppm</td> </tr> <tr> <td>Gasolina</td> <td>88</td> </tr> <tr> <td>Gasolina Corriente</td> <td>88</td> </tr> <tr> <td>Gasolina Súper Extra</td> <td>92</td> </tr> <tr> <td>Gasolina Oroguardada - Corriente</td> <td>92</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">Atmósfera</td> <td>Gasolina Súper Corriente (*)</td> <td>35 % (V/V)</td> </tr> <tr> <td>Gasolina Súper Extra</td> <td>35 % (V/V)</td> </tr> <tr> <td>Gasolina Oroguardada - Corriente (**)</td> <td>31,5 % (V/V)</td> </tr> </tbody> </table>	Parámetro	Combustible	Límite	RON	Todas las gasolinas	10ppm	Gasolina	88	Gasolina Corriente	88	Gasolina Súper Extra	92	Gasolina Oroguardada - Corriente	92	Atmósfera	Gasolina Súper Corriente (*)	35 % (V/V)	Gasolina Súper Extra	35 % (V/V)	Gasolina Oroguardada - Corriente (**)	31,5 % (V/V)	<p><b>Parágrafo 1º.</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. En el marco del mejoramiento de la calidad de los combustibles y la reducción de emisiones contaminantes, el Ministerio habilitará y reglamentará el uso de diferentes tipos de componentes u oxigenantes en la gasolina y sus mezclas.</p> <p><b>Parágrafo 2º.</b> El Ministerio de Minas y Energía <u>en conjunto con el Ministerio de Ambiente</u> revisará y actualizará la normatividad vigente sobre los parámetros del combustible gasolina y sus mezclas con el</p>
Combustible	Parámetro	Límite en unidades	Fecha de cumplimiento																																																								
Gasolina Corriente	RON (Reservor Octano Number)	88																																																									
	Atmósfera	85 % (V/V)																																																									
Gasolina	Contenido de Azufre	10 ppm																																																									
Gasolina Corriente con Metanol	RON (Reservor Octano Number)	92	31 de diciembre de 2030																																																								
	Atmósfera	31,5 % (V/V)																																																									
Gasolina con metanol	Contenido de Azufre	10 ppm																																																									
Gasolina Extra	RON (Reservor Octano Number)	95																																																									
	Atmósfera	32 % (V/V)																																																									
Parámetro	Combustible	Límite																																																									
RON	Todas las gasolinas	10ppm																																																									
	Gasolina	88																																																									
	Gasolina Corriente	88																																																									
	Gasolina Súper Extra	92																																																									
	Gasolina Oroguardada - Corriente	92																																																									
Atmósfera	Gasolina Súper Corriente (*)	35 % (V/V)																																																									
	Gasolina Súper Extra	35 % (V/V)																																																									
	Gasolina Oroguardada - Corriente (**)	31,5 % (V/V)																																																									
<p><del>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.</del></p>	<p><b>eficiencia energética:</b> 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.</p>	<p>móviles, resulta pertinente aclarar que dicha reconversión se realice bajo criterios técnicos y regulatorios claros, de manera que se eviten posibles prácticas que no contribuyan efectivamente a la reducción de emisiones contaminantes, así como eventuales impactos en la seguridad vial. En ese sentido, incorporar lineamientos que orienten las modificaciones vehiculares permite reforzar la coherencia de la medida con el propósito legislativo.</p>																																																									
<p><b>Reindustrialización para la eficiencia energética:</b> 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.</p>	<p><b>Reindustrialización para la eficiencia energética:</b> 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.</p>	<p>Se ajusta la redacción para mantener coherencia con los parámetros establecidos, precisando que el octanaje no corresponde a un criterio de cumplimiento definido como “menor o igual”, a diferencia de la cantidad de azufre.</p>																																																									
<p><b>Artículo 3º. 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 <del>menor o igual</del> de los siguientes parámetros definidos en</p>	<p><b>Artículo 3º. Definición de parámetros de calidad de la gasolina.</b> El Ministerio de Minas y Energía deberá desarrollar las acciones pertinentes para garantizar la adición, producción, importación, almacenamiento y <u>calidad en la</u> distribución de la gasolina en el territorio nacional, de la gasolina y sus mezclas, necesarias para el cumplimiento de los siguientes parámetros</p>	<p>Sobre el parágrafo nuevo propuesto, se precisa que el Decreto 1310 de 2024 establece en la Subsección 2.8 de la Sección 2,</p>																																																									
<p>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 3º.</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 para el cumplimiento <u>del artículo</u> con el menor impacto económico <u>al consumidor final</u>.</p>	<p>objetivo de cumplir con lo dispuesto en el presente artículo.</p>																																																									
<p><b>Parágrafo 3º.</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 <del>al consumidor final</del> para el cumplimiento <del>de los parámetros de los combustibles</del> y el menor impacto económico.</p>	<p><b>Parágrafo 4º.</b> Los parámetros <u>aquí definidos podrán ser más estrictos según lo determinen los Ministerios de Minas y Energía y del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de conformidad con lo definido en el Decreto 1076 de 2015.</u></p>	<p><b>Parágrafo 5º.</b> El Ministerio de Minas y Energía, en un término no superior a un (1) año a partir de la expedición de la presente ley, deberá reglamentar el plan de implementación para el “Almacenamiento estratégico de combustibles líquidos derivados del petróleo y sus mezclas con biocombustibles”, el cual establecerá, como mínimo, las actividades, responsables, tiempos de implementación e indicadores necesarios para</p>																																																									

	<p><b>garantizar el cumplimiento de los parámetros de calidad de los combustibles líquidos en cualquier momento. Este término podrá ser prorrogado por un (1) año adicional, si a juicio del Ministerio persisten circunstancias que lo hagan necesario para garantizar la adecuada reglamentación e implementación del plan.</b></p> <p><b>El Ministerio de Minas y Energía anualmente publicará un informe de avance durante la implementación del citado plan el cual debe ser publicado en la página web para consulta del público en general.</b></p>		<p>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.</p> <p><b>Parágrafo.</b> 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</p>	<p><b>así como los procedimientos, protocolos, métodos y actividades necesarios para garantizar la calidad y confiabilidad del combustible a lo largo de la cadena de distribución hasta su comercialización al consumidor final, las cuales deberán incluir el muestreo aleatorio a lo largo de la cadena.</b></p>	
<p><b>Artículo 4°. Estrategia de aseguramiento y control de la calidad del combustible gasolina en la cadena de transporte, distribución y comercialización.</b> 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.</p>	<p><b>Artículo 4°. Aseguramiento y control de la calidad de los combustibles en la cadena de transporte, distribución y comercialización.</b> El Ministerio de Minas y Energía reglamentará a más tardar doce (12) meses después de la entrada en vigor de la presente ley un programa de aseguramiento y control de la calidad de gasolina durante su almacenamiento, transporte, logística, distribución y comercialización. El mencionado programa deberá contener los plazos de cumplimiento y responsables.</p>	<p>A través de este artículo se establece la obligatoriedad de reglamentar e implementar el aseguramiento y control de la calidad de combustibles (QA/QC) con un plazo perentorio. En ese sentido, se armoniza el contenido del parágrafo con lo dispuesto en el Reglamento Técnico de Parámetros de Calidad de Combustibles (Resolución 40444 de 2023), el cual establece obligaciones de cumplimiento para los actores involucrados en la cadena.</p>	<p><b>Artículo 5°. Reindustrialización para la eficiencia energética.</b> 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.</p>	<p><b>Artículo 5°. Reindustrialización para la eficiencia energética.</b> 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.</p>	<p>Sin modificaciones</p>
			<p><b>Artículo 6°. Adiciónese un</b></p>	<p><b>Artículo 6°. Adiciónese un</b></p>	<p>Sin modificaciones</p>
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>El cumplimiento de los parámetros de los combustibles objeto de la presente Ley serán los que se encuentren vigentes 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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>El cumplimiento de los parámetros de los combustibles objeto de la presente Ley serán los que se encuentren vigentes 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.</p>		<p><b>Artículo 7°. Fuentes móviles terrestres de encendido por chispa de funcionamiento con gasolina.</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo.</b> Se excluye de lo ordenado en la presente Ley a las motocicletas, ciclomotores, motocarros, cuatrimotos, mototriciclos, tricimotos, cuatridiclos y similares y vehículos fuera de carretera.</p>	<p><b>Artículo 7°. Fuentes móviles terrestres nuevas de encendido por chispa de funcionamiento con gasolina.</b> A partir del 01 de enero 2031, todas las fuentes móviles terrestres de encendido por chispa de funcionamiento con gasolina que se nacionalicen para circular por el territorio nacional deberán cumplir los límites máximos permisibles de emisión correspondientes a Euro 6, su equivalente o superior, los cuales serán reglamentados por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.</p> <p><b>Para las fuentes móviles terrestres de dos (2) ruedas, se deberán cumplir los límites máximos permisibles de emisión correspondientes a Euro 5, su equivalente o superior.</b></p>	<p>Se ajusta numeración y se elimina la frase "fabriquen, importen o ensamblen" para sustituirlo por "nacionalización", teniendo en cuenta la experiencia derivada de la implementación de la Resolución 762 de 2022 y la Ley 197 de 2019, con ocasión de la definición de "importación" contenida en el Decreto 1165 de 2019.</p> <p>Además que se hace una diferenciación entre las tecnologías que están disponibles en el mercado para las diferentes fuentes móviles terrestres.</p>
			<p><b>Artículo 8°. Decretos de eficiencia energética de fuentes móviles terrestres.</b> El Ministerio de Minas y Energía en colaboración con el Ministerio de</p>	<p><b>Artículo 8°. Reglamentación de eficiencia energética de fuentes móviles terrestres.</b> El Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio</p>	<p>Se ajusta la redacción para precisar que las entidades mencionadas en el inciso 1 del artículo 8 corresponden a</p>

<p>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.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> 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.</p>	<p>de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Transporte, <u>en un periodo no superior a tres (3) años a partir de la expedición de la presente ley, deberán regular los estándares y etiquetado de eficiencia energética de fuentes móviles terrestres nuevas que ingresan al país para su circulación.</u></p> <p><u>Para tal fin, dichos ministerios definirán las fuentes móviles terrestres para las cuales aplicarán los estándares y etiquetado de eficiencia energética, los cuales se establecerán en términos de consumo energético y emisiones de CO<sub>2</sub>.</u></p> <p><u>La reglamentación del estándar de eficiencia energética deberá contener su respectivo esquema de seguimiento y control. Igualmente, deberán establecer estrategias de divulgación a la comunidad en general, para el reconocimiento de los estándares y el etiquetado de eficiencia energética de fuentes móviles.</u></p> <p><b>Parágrafo 1.</b> El Ministerio de Ambiente y Desarrollo</p>	<p>autoridades regulatorias que expiden normativa mediante resoluciones o decretos, particularmente en materias de alta complejidad técnica. Además, se incluyen medidas de seguimiento y control.</p> <p>Además que se unifica la información del artículo con lo contenido en el artículo de etiquetado ambiental, considerando que en uno solo se puede hacer mención a los dos temas.</p>	<p><b>Artículo 9º.</b> <u>Etiquetado de eficiencia energética de fuentes móviles terrestres nuevas.</u> 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, reglamentará el etiquetado de eficiencia energética en fuentes móviles terrestres nuevas, garantizando que los procedimientos, métodos de ensayo y requisitos técnicos sean proporcionales a las características de cada categoría vehicular y armonizados con estándares internacionales. Este término podrá ser prorrogado hasta por seis (6) meses.</p> <p>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</p>	<p><u>Sostenible incluirá dentro del proceso de registro de CDP a los vehículos nuevos los campos e información del energético y demás información necesaria para la replantación de que trata este artículo.</u></p> <p><u>El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible deberá desarrollar el programa o estrategias que aborde la gestión de residuos causados por la eficiencia energética.</u></p> <p>Eliminar</p>	<p>Se elimina el artículo, dado que la materia ya se encuentra contemplada en el artículo 8 del presente proyecto, al referirse a disposiciones con el mismo propósito regulatorio. En ese sentido, no resulta necesario establecer de manera separada la ampliación de plazos de implementación.</p> <p>Adicionalmente, los procesos de reglamentación de este tipo de medidas pueden verse limitados por la disponibilidad de información para su adecuada formulación. Si bien un plazo de 24 meses podría considerarse suficiente, la elaboración de reglamentos técnicos puede requerir tiempos mayores, razón por la cual el artículo 8 ya contempla un esquema de plazos flexible.</p>
<p>entrada en vigencia de la presente ley.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo 3.</b> 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.</p>	<p><b>Artículo 9º.</b> <u>Etiqueta ambiental de fuentes móviles terrestres en circulación.</u> 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,</p>	<p>Se ajusta la numeración.</p> <p>Se ajusta el artículo para precisar que su contenido ya se encuentra desarrollado en el artículo 9 del proyecto de ley y para aclarar que el etiquetado ambiental responde a un propósito distinto al de la eficiencia energética, el cual está</p>	<p>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.</b> 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 incluir la información adicional al mencionado trámite de certificado. Sin perjuicio de lo anterior, no será necesaria la obtención de un nuevo CEPD para vehículos que cuenten con un certificado vigente.</p>	<p>móviles terrestres <u>en circulación,</u> la cual debe permitir la identificación <u>en función de las emisiones generadas con el fin de definir esquemas de movilidad que propendan por el cumplimiento de los niveles de calidad del aire.</u></p> <p><u>Para tal fin se definirán los segmentos para los cuales aplicará dicho etiquetado ambiental vehicular.</u></p>	<p>orientado a fuentes móviles nuevas.</p> <p>Al respecto, se recuerda que la Ley 1955 de 2019, "por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo (PND) 2018-2022", en su artículo 2 incorpora las bases del plan, en las que se prevé la implementación de una etiqueta vehicular orientada a la gestión de la movilidad en función de la calidad del aire en áreas urbanas y las emisiones de los vehículos en circulación. Esta aproximación también ha sido recogida en el CONPES 3943, en el marco de medidas orientadas a la gestión de vehículos obsoletos o altamente contaminantes.</p> <p>En ese contexto, se precisa que el "Certificado de emisiones en prueba dinámica y visto bueno por Protocolo de Montreal" corresponde a un requisito previo para procesos de importación, orientado a verificar el cumplimiento de límites máximos permisibles de emisión, incluyendo estándares como Euro 6, sin que ello lo equipare a un sistema de etiquetado ambiental vehicular.</p> <p>En consecuencia, dicho certificado no se entiende como un instrumento equivalente a una etiqueta ambiental.</p> <p>Adicionalmente, en el marco de</p>

		<p>las revisiones periódicas de emisiones realizadas en centros de diagnóstico automotor o en operativos en vía, no se evalúan emisiones de CO<sub>2</sub>, por lo que dichos controles no incorporan medición de gases de efecto invernadero.</p>	<p><del>mantenimiento preventivo a vehículos por categoría vehicular e las variables que se consideren.</del></p>		
<p><b>Artículo 11°. Lineamiento de actividades para el plan de mantenimiento preventivo a las fuentes móviles.</b> 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.</p> <p>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.</p> <p>Se deberán actualizar los actos administrativos y reglamentarios sobre los tiempos del plan de</p>	<p><b>Artículo 10°. Medidas para la reducción y el control de las emisiones de las fuentes móviles terrestres en circulación.</b> El Ministerio de Transporte con el apoyo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en un plazo no mayor a doce (12) meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente ley, definirán lineamientos de conducción eficiente y segura, y el mantenimiento preventivo de las fuentes móviles terrestres.</p>	<p>Se ajusta la numeración y contenido, teniendo en cuenta que, dentro de las acciones del CONPES 3943 se encuentra la de elaborar un plan para implementar las alternativas para la reducción de emisiones como la conducción eficiente y segura, el mantenimiento preventivo de los vehículos, entre otros.</p> <p>Se ajusta la redacción con el fin de asegurar coherencia con el enfoque de protección ambiental y seguridad vial que orienta la norma.</p>	<p><b>Parágrafo 1.</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> Para la realización del plan de mantenimiento preventivo, el usuario realizará las actividades descritas en el plan definido por el Ministerio de Transporte y se basará en las recomendaciones realizadas por el fabricante.</p>	<p><b>Artículo 12°. Estudio de carga de la enfermedad atribuible a contaminación del aire exterior y valoración económica.</b> 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</p>	<p><b>Artículo 11°. Estudio de carga de la enfermedad atribuible a contaminación del aire exterior y valoración económica.</b> El Ministerio de Salud y Protección Social en colaboración con sus entidades adscritas, el Departamento Nacional de Planeación 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 ruido ambiental y su</p>
<p>contaminación del aire exterior y la correspondiente valoración económica.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>correspondiente valoración económica. <b>Partiendo de estándares internacionales de la OMS y metodologías implementadas por el Ministerio de Salud y Protección Social.</b></p> <p><b>Dicho estudio deberá actualizarse con una periodicidad no superior a cuatro (4) años y los resultados deberán ser socializados con los actores de interés, prioritariamente el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Transporte y ser publicado.</b></p>	<p>cargo del Ministerio.”</p> <p>De igual forma, según el artículo 19 del citado Decreto, son funciones de la Subdirección de Salud Ambiental, del Minsalud:</p> <p>“Orientar y promover los estudios e investigaciones en materia de salud ambiental”.</p>	<p>entre otros involucrados participen activamente para la formulación e implementación de las estrategias que permitan el cumplimiento de esta Ley.</p>	<p><b>entre otros que hacen parte del sector salud y transporte y que estén involucrados en temas de salud ambiental y calidad del aire</b> participen activamente para la formulación e implementación de las estrategias que permitan el cumplimiento de esta Ley.</p> <p><b>Las instancias de gobernanza del aire para la gestión de la calidad del aire y la salud ambiental deberán abordar un enfoque diferencial y de derechos humanos, que priorice las acciones de gestión del aire con enfoque de justicia ambiental.</b></p>	
<p><b>Artículo 13°. Fomento a la gobernanza por el aire.</b> 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,</p>	<p><b>Artículo 12°. Fomento a la gobernanza por el aire.</b> El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o quien haga sus veces en conjunto con el Ministerio de Salud y Protección Social, dentro de <b>los dos (2) años</b> 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,</p>	<p>Se ajusta el plazo de implementación del artículo, considerando que 6 meses es poco tiempo para la integración y fortalecimiento de las instancias de gobernanza del aire.</p> <p>Adicionalmente, se incluyen otros sectores como salud y transporte que deben ser parte de las instancias de gobernanza del aire.</p> <p>y se menciona que dicho proceso de gobernanza y definición de acciones conjuntas deberá considerar enfoque diferencial y justicia ambiental.</p>	<p><b>Artículo 14°. Sistema de información de vehículos.</b> 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 energética y los que son dedicados al energético.</p> <p>El mencionado ajuste a los campos de información del RUNT será socializado a los diferentes actores</p>	<p><b>Artículo 13°. Sistema de información de vehículos.</b> El Ministerio de Transporte en colaboración con la autoridad competente, deberán incluir dentro de los campos de información del Registro Único Nacional de Tránsito - RUNT, los campos requeridos para diferenciar las fuentes móviles terrestres de las que han sido objeto de reconversión tecnológica legalmente permitida. <b>De igual forma se deberán integrar al RUNT los campos que sean necesarios para: i) la identificación del cumplimiento</b></p>	<p>Se ajusta la numeración. Se ajusta la redacción teniendo en cuenta la necesidad de contar con información suficiente para la realización de los análisis de impacto asociados a las normas e instrumentos que han sido desarrollados por el Ministerio de Ambiente, de manera individual o en coordinación con el Ministerio de Transporte, en el marco de ejercicios adelantados en años anteriores.</p> <p>En este sentido, se reconoce que el acceso y la disponibilidad de información son insumos relevantes para la formulación de políticas e instrumentos técnicos,</p>

<p>que aportan con información al Sistema RUNT.</p> <p><b>Parágrafo. Periodo de transición.</b> El Ministerio de Transporte deberá definir un plazo en el cual se actualice la información de los vehículos objeto de reconversión y los dedicados por parte de los usuarios, entre otros en el Registro Único Nacional de Tránsito.</p>	<p><u>de los límites máximos permisibles de emisión para fuentes móviles terrestres nuevas y en circulación; ii) los estándares y etiqueta de eficiencia energética v; iii) el etiquetado ambiental vehicular de que trata la presente ley.</u></p> <p><u>Para la determinación de dichos campos se apoyará en los Ministerio de Ambiente y Desarrollo v de Minas y Energía.</u></p> <p>Los ajustes que se realicen en el RUNT serán socializados a los diferentes actores responsables de reportar información a dicho sistema.</p> <p><u>Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte, a través del concesionario o entidad contratada del RUNT, deberá realizar campañas de formación de sus entidades territoriales para garantizar la correcta incorporación de información al RUNT.</u></p> <p><u>Parágrafo 2. El RUNT entregará gratuitamente la información necesaria al Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o el</u></p>	<p>por lo que se ha requerido complementar la información existente con datos provenientes del sector regulado para el desarrollo de dichos análisis.</p>	<p><u>Ministerio de Minas y Energía para efectos del desarrollo de estudios tecnológicos, ambientales y energéticos que sean necesarios para la formulación de reglamentaciones o instrumentos técnicos de sus competencias.</u></p> <p><b>Artículo 15°.</b> Incentivos y mecanismos de flexibilización. El Gobierno Nacional, a través de los ministerios competentes, establecerá un esquema de incentivos y mecanismos de flexibilización orientados a promover el cumplimiento progresivo de los estándares de eficiencia energética vehicular y reducción de emisiones. Dichos incentivos podrán incluir beneficios tributarios, arancelarios, financieros o de acceso preferente o programas de renovación del parque automotor, sin perjuicio de otros mecanismos de apoyo que resulten pertinentes.</p> <p><b>Artículo 16°.</b> Sistema de Medición, Reporte y Verificación (MRV) de eficiencia energética. Créase e implementese el Sistema de Medición, Reporte y Verificación (MRV) de eficiencia energética como instrumento de información, articulación institucional y sectorial para la toma de decisiones relacionados con la eficiencia energética y el</p>	<p><u>Ministerio de Minas y Energía para efectos del desarrollo de estudios tecnológicos, ambientales y energéticos que sean necesarios para la formulación de reglamentaciones o instrumentos técnicos de sus competencias.</u></p> <p><b>Artículo 14°.</b> Incentivos y mecanismos de flexibilización. El Gobierno Nacional, a través de los ministerios competentes, establecerá un esquema de incentivos y mecanismos de flexibilización orientados a promover el cumplimiento progresivo de los estándares de eficiencia energética vehicular y reducción de emisiones. Dichos incentivos podrán incluir beneficios tributarios, arancelarios, financieros o de acceso preferente o programas de renovación del parque automotor, sin perjuicio de otros mecanismos de apoyo que resulten pertinentes.</p> <p><b>Artículo 15°.</b> Sistema de Medición, Reporte y Verificación (MRV) de eficiencia energética. Créase e implementese el Sistema de Medición, Reporte y Verificación (MRV) de eficiencia energética como instrumento de información, articulación institucional y sectorial para la toma de decisiones relacionados con la eficiencia energética y el</p>	<p>Se ajusta la numeración.</p> <p>Se ajusta la numeración.</p>
<p>seguimiento al cumplimiento de los estándares de eficiencia energética y de emisiones contaminantes definidos por el Gobierno nacional.</p> <p>El sistema será coordinado por el Ministerio de Minas y Energía, y deberá desarrollarse en conjunto con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Minas y Energía con la participación del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Transporte reglamentará este artículo en un plazo máximo de doce (12) meses desde la entrada en vigor de esta ley, se implementará de manera progresiva, y deberá contener como mínimo:</p> <p>Indicadores de eficiencia, límites de emisiones y lineamientos de verificación diferenciados por tipo de tecnología y servicio vehicular.</p> <p>Metodologías estandarizadas de medición para todos los tipos de vehículos.</p> <p>Lineamientos claros sobre el reporte: frecuencia, formato y canales oficiales.</p> <p>Mecanismos de verificación técnica por entidades acreditadas.</p> <p>Interoperabilidad con los sistemas RUNT, SISE, SICOM, SUIA y otros sistemas o registros que se</p>	<p>seguimiento al cumplimiento de los estándares de eficiencia energética y de emisiones contaminantes definidos por el Gobierno nacional.</p> <p>El sistema será coordinado por el Ministerio de Minas y Energía, y deberá desarrollarse en conjunto con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Minas y Energía con la participación del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Transporte reglamentará este artículo en un plazo máximo de doce (12) meses desde la entrada en vigor de esta ley, se implementará de manera progresiva, y deberá contener como mínimo:</p> <p>Indicadores de eficiencia, límites de emisiones y lineamientos de verificación diferenciados por tipo de tecnología y servicio vehicular.</p> <p>Metodologías estandarizadas de medición para todos los tipos de vehículos.</p> <p>Lineamientos claros sobre el reporte: frecuencia, formato y canales oficiales.</p> <p>Mecanismos de verificación técnica por entidades acreditadas.</p> <p>Interoperabilidad con los sistemas RUNT, SISE, SICOM, SUIA y otros sistemas o registros que se</p>		<p>definan. Sanciones por el reporte de información y la verificación de niveles de eficiencia o emisiones por fuera de los límites establecidos.</p> <p><b>Artículo 17°.</b> Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>	<p>definan. Sanciones por el reporte de información y la verificación de niveles de eficiencia o emisiones por fuera de los límites establecidos.</p> <p><b>Artículo 16°.</b> Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>	<p>Se ajusta la numeración.</p>

### PROPOSICIÓN

Por las anteriores consideraciones, se propone a la Comisión Quinta de la Cámara de Representantes **dar primer debate y aprobar el Proyecto de Ley número 509 de 2025 de Cámara de Representantes, 143 de 2024 Senado, por medio del cual se establece la protección de los derechos a la salud y al goce de un ambiente sano generando medidas tendientes a la reducción de emisiones vehiculares contaminantes provenientes de la gasolina y se dictan otras disposiciones**, con las modificaciones presentadas.

Atentamente,

  
**JULIO ROBERTO SALAZAR PERDOMO**  
 Representante a la Cámara  
 Departamento de Cundinamarca

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN COMISIÓN QUINTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE PROYECTO DE LEY PROYECTO DE LEY NÚMERO 509 DE 2025 CÁMARA, 143 DE 2025 SENADO**

*por medio del cual se establece la protección de los derechos a la salud y al goce de un ambiente sano generando medidas tendientes a la reducción de emisiones vehiculares contaminantes provenientes de la gasolina y se dictan otras disposiciones.*

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

**Artículo 1º. Objeto.** La presente ley tiene por objeto establecer medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes y eficiencia energética de fuentes móviles terrestres de encendido por chispa que operen con gasolina y sus mezclas, con el fin de resguardar los derechos fundamentales a la vida, salud y el goce de un ambiente sano.

**Artículo 2º. 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, como el mejoramiento en la calidad del combustible.

**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 3º. Definición de parámetros de calidad de la gasolina.** El Ministerio de Minas y Energía deberá desarrollar las acciones pertinentes para garantizar la adición, producción, importación, almacenamiento y calidad en la distribución de la gasolina en el territorio nacional, de la gasolina y sus mezclas, necesarias para el cumplimiento de los siguientes parámetros definidos a continuación, a partir del 31 de diciembre de 2030:

Parámetro	Combustible	Límite
<b>Contenido de azufre</b>	Todas las gasolinas	10ppm
<b>RON</b>	Gasolina básica- Corriente	88
	Gasolina básica- Extra	95
	Gasolina Oxigenada - Corriente	92
<b>Aromáticos</b>	Gasolina básica- Corriente (*)	35%(V/V)
	Gasolina básica- Extra	35%(V/V)
	Gasolina Oxigenada - Corriente (**)	31,5%(V/V)

**Parágrafo 1º.** 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. En el marco del mejoramiento de la calidad de los combustibles y la reducción de emisiones contaminantes, el ministerio habilitará y reglamentará el uso de diferentes tipos de componentes u oxigenantes en la gasolina y sus mezclas.

**Parágrafo 2º.** El Ministerio de Minas y Energía en conjunto con el Ministerio de Ambiente 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 3º.** 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 para el cumplimiento del artículo con el menor impacto económico al consumidor final.

**Parágrafo 4º.** Los parámetros aquí definidos podrán ser más estrictos según lo determinen los Ministerios de Minas y Energía y del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible de conformidad con lo definido en el Decreto 1076 de 2015.

**Parágrafo 5º.** El Ministerio de Minas y Energía, en un término no superior a un (1) año a partir de la expedición de la presente ley, deberá reglamentar el plan de implementación para el “Almacenamiento estratégico de combustibles líquidos derivados del petróleo y sus mezclas con biocombustibles”, el cual establecerá, como

mínimo, las actividades, responsables, tiempos de implementación e indicadores necesarios para garantizar el cumplimiento de los parámetros de calidad de los combustibles líquidos en cualquier momento. Este término podrá ser prorrogado por un (1) año adicional, si a juicio del ministerio persisten circunstancias que lo hagan necesario para garantizar la adecuada reglamentación e implementación del plan.

El Ministerio de Minas y Energía anualmente publicará un informe de avance durante la implementación del citado plan el cual debe ser publicado en la página web para consulta del público en general.

**Artículo 4°. Aseguramiento y control de la calidad de los combustibles en la cadena de transporte, distribución y comercialización.** El Ministerio de Minas y Energía reglamentará a más tardar doce (12) meses después de la entrada en vigor de la presente ley un programa de aseguramiento y control de la calidad de combustibles durante su almacenamiento, transporte, logística, distribución y comercialización.

El mencionado programa deberá contener los plazos de cumplimiento y responsables, así como los procedimientos, protocolos, métodos y actividades necesarios para garantizar la calidad y confiabilidad del combustible a lo largo de la cadena de distribución hasta su comercialización al consumidor final, las cuales deberán incluir el muestreo aleatorio a lo largo de la cadena.

**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 párrafo 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 párrafo, 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 vigentes 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 nuevas de encendido por chispa de funcionamiento con gasolina.** A partir del 1° de enero 2031, todas las fuentes móviles terrestres de encendido por chispa de funcionamiento con gasolina que se nacionalicen para circular por el territorio nacional deberán cumplir los límites máximos permisibles de emisión correspondientes a Euro 6, su equivalente o superior, los cuales serán reglamentados por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Para las fuentes móviles terrestres de dos (2) ruedas, se deberán cumplir los límites máximos permisibles de emisión correspondientes a Euro 5, su equivalente o superior.

**Artículo 8°. Reglamentación de eficiencia energética de fuentes móviles terrestres.** El Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Transporte, en un periodo no superior a tres (3) años a partir de la expedición de la presente ley, deberán regular los estándares y etiquetado de eficiencia energética de fuentes móviles terrestres nuevas que ingresan al país para su circulación.

Para tal fin, dichos ministerios definirán las fuentes móviles terrestres para las cuales aplicarán los estándares y etiquetado de eficiencia energética, los cuales se establecerán en términos de consumo energético y emisiones de CO<sub>2</sub>.

La reglamentación del estándar de eficiencia energética deberá contener su respectivo esquema de seguimiento y control. Igualmente, deberán establecer estrategias de divulgación a la comunidad en general, para el reconocimiento de los estándares y el etiquetado de eficiencia energética de fuentes móviles.

**Parágrafo 1°.** El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible incluirá dentro del proceso de registro de CDP a los vehículos nuevos los campos e información del energético y demás información necesaria para la reglamentación de que trata este artículo.

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible deberá desarrollar el programa o estrategias que aborde la gestión de residuos causados por la eficiencia energética.

**Artículo 9°. Etiqueta ambiental de fuentes móviles terrestres en circulación.** 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 circulación, la cual debe permitir la identificación en función de las emisiones generadas con el fin de definir esquemas de movilidad que propendan por el cumplimiento de los niveles de calidad del aire.

Para tal fin se definirán los segmentos para los cuales aplicará dicho etiquetado ambiental vehicular.

**Artículo 10. Medidas para la reducción y el control de las emisiones de las fuentes móviles terrestres en circulación.** El Ministerio de Transporte con el apoyo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en un plazo no mayor a doce (12) meses contados a partir de la entrada en vigor de la presente ley, definirán lineamientos de conducción eficiente y segura, y el mantenimiento preventivo de las fuentes móviles terrestres.

**Artículo 11. 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 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 ruido ambiental, y su correspondiente valoración económica. Partiendo de estándares internacionales de la OMS y metodologías implementadas por el Ministerio de Salud y Protección Social.

Dicho estudio deberá actualizarse con una periodicidad no superior a cuatro (4) años y los resultados deberán ser socializados con los actores de interés, prioritariamente el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Transporte y ser publicado.

**Artículo 12. 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 dos (2) años 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 que hacen parte del sector salud y transporte y que estén involucrados en temas de salud ambiental y calidad del aire participen activamente para la formulación e implementación de las estrategias que permitan el cumplimiento de esta ley.

Las instancias de gobernanza del aire para la gestión de la calidad del aire y la salud ambiental deberán abordar un enfoque diferencial y de derechos humanos, que priorice las acciones de gestión del aire con enfoque de justicia ambiental.

**Artículo 13. Sistema de información de vehículos.** El Ministerio de Transporte en colaboración con la autoridad competente, deberán incluir dentro de los campos de información del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), los campos requeridos para diferenciar las fuentes móviles terrestres de las que han sido objeto de reconversión tecnológica legalmente permitida.

De igual forma se deberán integrar al RUNT los campos que sean necesarios para: i) la identificación

del cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisión para fuentes móviles terrestres nuevas y en circulación; ii) los estándares y etiqueta de eficiencia energética y; iii) el etiquetado ambiental vehicular de que trata la presente ley.

Para la determinación de dichos campos se apoyará en los Ministerio de Ambiente y Desarrollo y de Minas y Energía-

Los ajustes que se realicen en el RUNT serán socializados a los diferentes actores responsables de reportar información a dicho sistema.

**Parágrafo 1º.** El Ministerio de Transporte, a través del concesionario o entidad contratada del RUNT, deberá realizar campañas de formación de sus entidades territoriales para garantizar la correcta incorporación de información al RUNT.

**Parágrafo 2º.** El RUNT entregará gratuitamente la información necesaria al Ministerio de Transporte, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible o el Ministerio de Minas y Energía para efectos del desarrollo de estudios tecnológicos, ambientales y energéticos que sean necesarios para la formulación de reglamentaciones o instrumentos técnicos de sus competencias.

**Artículo 14. Incentivos y mecanismos de flexibilización.** El Gobierno nacional, a través de los ministerios competentes, establecerá un esquema de incentivos y mecanismos de flexibilización orientados a promover el cumplimiento progresivo de los estándares de eficiencia energética vehicular y reducción de emisiones. Dichos incentivos podrán incluir beneficios tributarios, arancelarios, financieros o de acceso preferente o programas de renovación del parque automotor, sin perjuicio de otros mecanismos de apoyo que resulten pertinentes.

**Artículo 15. Sistema de Medición, Reporte y Verificación (MRV) de eficiencia energética.** Créase e impleméntese el Sistema de Medición, Reporte y Verificación (MRV) de eficiencia energética como instrumento de información, articulación institucional y sectorial para la toma de decisiones relacionados con la eficiencia energética y el seguimiento al cumplimiento de los estándares de eficiencia energética y de emisiones contaminantes definidos por el Gobierno nacional.

El sistema será coordinado por el Ministerio de Minas y Energía, y deberá desarrollarse en conjunto con el Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

**Parágrafo.** El Ministerio de Minas y Energía con la participación del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Transporte reglamentará este artículo en un plazo máximo de doce (12) meses desde la entrada en vigor de esta ley, se implementará de manera progresiva, y deberá contener como mínimo:

Indicadores de eficiencia, límites de emisiones y lineamientos de verificación diferenciados por tipo de tecnología y servicio vehicular.

Metodologías estandarizadas de medición para todos los tipos de vehículos. Lineamientos claros sobre el reporte: frecuencia, formato y canales oficiales. Mecanismos de verificación técnica por entidades acreditadas.

Interoperabilidad con los sistemas RUNT, SISE, SICOM, SUIA y otros sistemas o registros que se definan. Sanciones por el reporte de información y la verificación de niveles de eficiencia o emisiones por fuera de los límites establecidos.

**Artículo 16. Vigencia y derogatoria.** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

Cordialmente,



**JULIO ROBERTO SALAZAR PERDOMO**  
Representante a la Cámara  
Departamento de Cundinamarca





#### Referencias

- Consejo Nacional de Política Económica y Social. (2018). Documento CONPES 3943: Política para el mejoramiento de la calidad del aire en las ciudades colombianas. Departamento Nacional de Planeación. <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Publicaciones/ciudades-y-habitats-resilientes-una-mirada-a-la-gestion-eficiente-de-la-calidad-del-aire.pdf>
- Ecopetrol. (2018). Comunicación presentada al DNP sobre el contenido de azufre en los combustibles. Bogotá.
- Instituto de Efectos en Salud & Instituto de Métricas y Evaluación de la Salud. (2021). Estado del Aire Mundial (Quinto Informe). En asociación con UNICEF. <https://airqualitynews.com/health/air-pollution-caused-8-1-million-deaths-in-2021-state-of-global-air-report/>
- International Council on Clean Transportation. (2011). Introducción a la refinación del petróleo y producción de gasolina y diésel con ultra bajo contenido de azufre. ICCT.
- Unidad de Planeación Minero Energética (UPME). (2016). Plan de Acción Indicativo 2017-2022 (PAI PROURE). Ministerio de Minas y Energía. [http://www1.upme.gov.co/DemandaEnergetica/MarcoNormatividad/PAI\\_PROURE\\_2017-2022.pdf](http://www1.upme.gov.co/DemandaEnergetica/MarcoNormatividad/PAI_PROURE_2017-2022.pdf)
- Unidad de Planeación Minero Energética (UPME). Balance Energético Colombiano (BECO). <http://www1.upme.gov.co/InformacionCifras/Paginas/BalanceEnergetico.aspx>
- Unidad de Planeación Minero Energética (UPME). Balance de Energía Útil – Sector Transporte (BEU-Transporte). [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)
- Worldwide Fuel Charter Committee. (2013). Worldwide Fuels Harmonisation (5.ª ed.). ACEA. [https://www.acea.auto/uploads/publications/Worldwide\\_Fuel\\_Charter\\_5ed\\_2013.pdf](https://www.acea.auto/uploads/publications/Worldwide_Fuel_Charter_5ed_2013.pdf)
- Programa Clima y Aire Limpio en Ciudades de América Latina (CALAC+). (2024). Guía de buenas prácticas para el mantenimiento. <https://programacalac.com/wp-content/uploads/2024/01/Buenas-Practicas-de-Mantenimiento.pdf>
- Fundación Suiza de Cooperación para el Desarrollo Técnico – Swisscontact. Control de emisiones de gases: Motores a gasolina. <https://sc80f9ecf73beaece.jimcontent.com/download/version/1645304709/module/14132859727/name/Control%20de%20emisiones%20de%20gases%2C%20motores%20a%20gasolina.pdf>
- Gobierno de Argentina. Etiqueta vehicular de eficiencia energética. Ministerio de Economía – Secretaría de Energía. <https://www.argentina.gob.ar/economia/energia/eficiencia-energetica/etiqueta-vehicular>
- Gobierno de Chile. (2022). Nuevo estándar de eficiencia energética para vehículos livianos. Ministerio de Energía. <https://energia.gob.cl/noticias/nacional/se-publica-nuevo-estandar-de-eficiencia-energetica-para-vehiculos-livianos>
- Ministerio de Ambiente. Resolución 68 de 2001. Por la cual se establece el contenido máximo de plomo en la gasolina.
- Ministerio de Minas y Energía. Resolución 40185 de 2018. Por la cual se establece el porcentaje de mezcla de alcohol carburante en la gasolina motor corriente y extra a nivel nacional.
- Ministerio de Minas y Energía & Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Resolución 40103 de 2021. Parámetros de calidad de combustibles líquidos.
- Ministerio de Minas y Energía & Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Resolución 40444 de 2023. Disposiciones sobre la calidad de los combustibles líquidos.
- Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. Resolución 0910 de 2008. Niveles permisibles de emisión de contaminantes de fuentes móviles terrestres.
- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Resolución 0762 de 2022. Límites máximos permisibles de emisión de contaminantes de fuentes móviles terrestres.

# CARTAS DE COMENTARIOS

## CARTA DE COMENTARIOS DEL CONSEJO DE ESTADO AL PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA NÚMERO 496 DE 2025 CÁMARA, 50 DE 2025 SENADO

por la cual se reglamenta el artículo 246 de la Constitución Política y se establece la coordinación y articulación entre la Jurisdicción Especial Indígena y el Sistema Judicial Nacional, para garantizar la autonomía jurisdiccional de las comunidades y pueblos indígenas y se dictan otras disposiciones.

 <p>C.P.C.P. 3.1 – 1043 - 2026 Bogotá, D.C., 4 de Mayo de 2026</p> <p>Doctor <b>JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA</b> Secretario General Cámara de Representantes Ciudad</p> <p>Respetado doctor:</p> <p>De manera atenta y para los fines competentes, me permito remitir a usted copia de las Observaciones del Proyecto de Ley Estatutaria No. 496 de 2025 Cámara No. 050 de 2025 Senado "Por la cual se reglamenta el artículo 246 de la Constitución Política y se establece la coordinación y articulación entre la Jurisdicción Especial Indígena y el Sistema Judicial Nacional, para garantizar la autonomía jurisdiccional de las comunidades y pueblos indígenas y se dictan otras disposiciones", presentadas por el Dr. PABLO ANDRÉS CORDOBA ACOSTA, Coordinador Comisión Normativa del CONSEJO DE ESTADO; Lo anterior, teniendo en cuenta que el Expediente de dicho Proyecto fue enviado a su despacho el día 28 de Abril de 2026</p> <p>Cordial saludo,</p>  <p><b>AMPARO VANTH CALDERÓN PERDOMO</b> Secretaría Comisión Primera Constitucional</p> <p>C.C.: Ponentes para segundo debate: H.H.RR. Alirio Uribe Muñoz -C-, Karyme Adriana Cotes Martínez -C-, Delcy Esperanza Isaza Buenaventura, Duvalier Sánchez Arango, Gersel Luis Pérez Altamiranda, Hernán Darío Cadavid Márquez, Jorge Elecer Tamayo Marulanda, Luis Alberto Albán Urbano, Marelén Castillo Torres y Orlando Castillo Advincula</p> <p>Anexo: Lo enunciado Esther A.</p> <p>Comisión Primera de la H. Cámara de Representantes Carrera 7 N° 8 – 68, oficina 238 B <a href="http://www.camara.gov.co">www.camara.gov.co</a> PBX: (601) 8770720 Ext. 4289/4293/4288 - Email: <a href="mailto:comision.primerac@camara.gov.co">comision.primerac@camara.gov.co</a></p>	 <p><b>CONSEJO DE ESTADO</b></p> <p>Bogotá D.C., 30 de abril de 2026.</p> <p>Honorables <b>REPRESENTANTES A LA CÁMARA</b> Attn: H.R. JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO <b>PRESIDENTE</b> Cámara de Representantes <a href="mailto:comision.primerac@camara.gov.co">comision.primerac@camara.gov.co</a> <a href="mailto:debates.comisionprimera@camara.gov.co">debates.comisionprimera@camara.gov.co</a> <a href="mailto:Julian.lopez@camara.gov.co">Julian.lopez@camara.gov.co</a> <a href="mailto:Presidencia@camara.gov.co">Presidencia@camara.gov.co</a> <a href="mailto:heraclito.landinez@camara.gov.co">heraclito.landinez@camara.gov.co</a> <a href="mailto:karyme.cotes@camara.gov.co">karyme.cotes@camara.gov.co</a> <a href="mailto:secretaria.general@camara.gov.co">secretaria.general@camara.gov.co</a> <a href="mailto:Jaime.lacouture@camara.gov.co">Jaime.lacouture@camara.gov.co</a></p>  <p><b>Referencia:</b> Proyecto de Ley Estatutaria 050 de 2025 «Por la cual se reglamenta el artículo 246 de la Constitución Política y se establece la coordinación y articulación entre la Jurisdicción Especial Indígena y el Sistema Judicial Nacional, para garantizar la autonomía jurisdiccional de las comunidades y pueblos indígenas y se dictan otras disposiciones».</p> <p>Honorables Representantes:</p> <p>En mi calidad de coordinador de la Comisión Normativa del Consejo de Estado, de manera atenta allego a sus Despachos las observaciones que se exponen enseguida en relación con el proyecto de ley de la referencia.</p> <p><b>I. ANTECEDENTES</b></p> <p>En el marco del Proyecto de Ley Estatutaria 287 de 2024, la Sala de Consulta y Servicio Civil (SCSC) emitió el Concepto PL0006 de 2024<sup>1</sup>, en el que analizó el artículo 56, el</p> <p><sup>1</sup> 11 de diciembre de 2024.</p>
<p>cual atribuye a la Sala la competencia para resolver conflictos de competencia entre autoridades indígenas y autoridades administrativas. En dicho concepto, la SCSC advirtió que, pese al impacto directo de la medida sobre comunidades indígenas, no se evidenciaba el agotamiento del proceso de consulta previa respecto de esa disposición específica, lo que podría comprometer su validez constitucional.</p> <p>La Sala fundamentó esta conclusión en que, aunque el proyecto había surtido un proceso general de consulta previa en el marco de la Mesa Permanente de Concertación, el contenido del artículo 56 no hacía parte del articulado inicialmente concertado, sino que fue incorporado con posterioridad a dichas etapas, sin que existiera evidencia de su socialización y deliberación con las comunidades indígenas dentro de la ruta metodológica de consulta previa.</p> <p>No obstante lo anterior, el Proyecto de Ley Estatutaria 287 de 2024 no culminó su trámite legislativo en una sola legislatura y fue archivado, sin que se subsanara la omisión advertida en relación con la falta de consulta previa del artículo 56.</p> <p><b>II. EL PROYECTO DE LEY ESTATUTARIA 050 DE 2025<sup>2</sup></b></p> <p>2.1. En la legislatura 2025–2026 fue radicado el Proyecto de Ley Estatutaria 050 de 2025, con el mismo objeto de reglamentar el artículo 246 de la Constitución Política en materia de coordinación entre la Jurisdicción Especial Indígena y el Sistema Judicial Nacional. Este proyecto retoma en lo sustancial el contenido del Proyecto de Ley Estatutaria 287 de 2024, incluyendo la regulación de los conflictos de competencia entre autoridades indígenas y autoridades administrativas.</p> <p>2.2. El Proyecto de Ley Estatutaria 050 de 2025 surtió su trámite en el Senado de la República, donde fue aprobado en primer y segundo debate<sup>3</sup>, y posteriormente fue remitido a la Cámara de Representantes, encontrándose actualmente en curso su trámite legislativo dentro del término de una sola legislatura exigido para las leyes estatutarias.</p> <p><sup>2</sup> «Por la cual se reglamenta el artículo 246 de la Constitución Política y se establece la coordinación y articulación entre la Jurisdicción Especial Indígena y el Sistema Judicial Nacional, para garantizar la autonomía jurisdiccional de las comunidades y pueblos indígenas y se dictan otras disposiciones».</p> <p><sup>3</sup> El 16 de septiembre del 2025, se presentó informe de ponencia positiva para primer debate y este se aprobó en la Comisión Primera Constitucional Permanente el 14 de octubre sin modificaciones. El 3 de noviembre se presentó informe de ponencia positiva para segundo debate y se aprobó en la Plenaria del Senado de la República el 12 de noviembre de 2025.</p>	<p>2.3. En el trámite surtido en el Senado de la República, el Proyecto de Ley Estatutaria 050 de 2025 fue aprobado en segundo debate el 12 de noviembre de 2025, manteniendo la regulación de los conflictos de competencia entre autoridades administrativas e indígenas, en los términos del artículo 53, que atribuye a la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado y a los Tribunales Administrativos su resolución, de conformidad con el artículo 39 del CPACA. El texto aprobado fue el siguiente:</p> <p>“Artículo 53. Conflictos de competencia interadministrativa. En los casos en los que exista conflicto de competencias entre autoridades administrativas y Autoridades Indígenas ancestrales, se resolverá por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado o por el Tribunal Administrativo, según sea el caso de conformidad con lo establecido en el artículo 39 de la Ley 1437 de 2011.</p> <p>Para estos efectos se considerarán las mismas circunstancias previstas en el artículo 52 de la presente ley.”</p> <p>2.4. No obstante, durante este trámite no se evidencia que se hubiera solicitado el concepto previo del Consejo de Estado, pese a tratarse de una disposición que incide directamente en la competencia de la SCSC, en los términos del numeral 1 del artículo 113 del CPACA.</p> <p>2.5. Tampoco se advierte que el contenido específico de esta regulación haya sido objeto de consulta previa, en la medida en que, aunque el proyecto invoca un proceso general de consulta en el marco de la Mesa Permanente de Concertación, no existe evidencia de que la disposición concreta (que amplía y redefine la competencia para resolver conflictos entre autoridades indígenas y administrativas) haya sido incorporada desde las etapas iniciales de concertación, ni de que hubiera sido socializada y deliberada de manera específica con las comunidades indígenas dentro de la ruta metodológica de consulta previa, lo que impide tener por satisfecho el estándar constitucional de consulta previa respecto de dicha disposición.</p> <p>2.6. En el trámite en la Cámara de Representantes, el proyecto fue objeto de primer debate en la Comisión Primera el 14 de abril de 2026 (Gaceta 206 de 2026), instancia en la cual se introdujeron modificaciones al articulado, particularmente en lo relativo a la regulación de los conflictos de competencia entre autoridades administrativas e indígenas, hoy contenida en el artículo 54.</p> <p>2.7. El Texto aprobado en la Comisión Primera de la Cámara de Representantes estableció:</p> <p>“Artículo 54. Conflictos de competencia interadministrativa. En los casos en los que exista conflicto de competencias entre autoridades administrativas y</p>

Autoridades Indígenas ancestrales, se resolverá por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado o por el Tribunal Administrativo, según sea el caso de conformidad con lo establecido en el artículo 39 de la Ley 1437 de 2011.

Parágrafo. En los conflictos donde se vean afectados bienes relacionados con el medio ambiente, se deben tener en cuenta los conceptos emitidos por las Corporaciones Autónomas Regionales. (Subrayas propias)."

2.8. El parágrafo adicionado en el texto aprobado en primer debate por la Comisión Primera de la Cámara de Representantes, relativo a la resolución de los conflictos de competencia interadministrativa, dispone que en los casos en que se vean involucrados bienes relacionados con el medio ambiente deberán tenerse en cuenta los conceptos emitidos por las Corporaciones Autónomas Regionales (CAR).

2.9. Dicha disposición fue incorporada sin que se hubiera solicitado el concepto previo del Consejo de Estado, pese a incidir directamente en el ejercicio de la función atribuida a la Sala de Consulta y Servicio Civil y a los Tribunales Administrativos, (numeral 1, artículo 113 del CPACA).

2.10. Asimismo, el citado parágrafo configura vicios que pueden dar lugar a la declaratoria de inconstitucionalidad en la medida en que: (i) introduce una injerencia indebida en la función jurisdiccional, al condicionar la decisión a conceptos de autoridades administrativas, vulnerando la independencia y autonomía judicial; (ii) desconoce la naturaleza del trámite de resolución de conflictos de competencia previsto en el artículo 39 del CPACA; y (iii) otorga carácter vinculante a conceptos emitidos por las CAR, lo que desborda el ámbito de sus funciones, en tanto estas no tienen atribuida una función consultiva, sino que, en ejercicio de su calidad de autoridades ambientales, emiten conceptos técnicos asociados a estudios ambientales dentro de procedimientos administrativos específicos, tal y como se pasa a desarrollar:

**(i) Vulneración de la independencia y autonomía judicial**

El parágrafo de artículo 54 del mencionado Proyecto de Ley introduce una injerencia indebida en la función atribuida a la SCSC y a los Tribunales Administrativos, en la medida en que condiciona la resolución de los conflictos de competencia a los conceptos emitidos por las CAR, que son autoridades administrativas. Esta regla desconoce que la definición de conflictos de competencias administrativas constituye una función de naturaleza especial, que debe ejercerse con plena independencia frente a otras autoridades, de conformidad con los artículos 228 y 230 de la Constitución. Al imponer la consideración obligatoria de criterios provenientes de entidades administrativas externas, el legislador afecta la autonomía decisional de la SCSC,

comprometiendo la garantía institucional de independencia judicial y alterando el equilibrio de los poderes públicos.

**(ii) Desconocimiento de la naturaleza del conflicto de competencias administrativas (art. 39 CPACA)**

El mencionado parágrafo de artículo 54 desconoce la finalidad del procedimiento para resolver conflictos de competencia regulado en el artículo 39 del CPACA, el cual se circunscribe a determinar cuál es la autoridad administrativa competente para conocer y decidir una actuación administrativa, **sin que ello implique un pronunciamiento sobre el fondo del asunto**. En este sentido, la exigencia de tener en cuenta conceptos de las CAR introduce elementos propios de la valoración sustantiva del caso (particularmente en materia ambiental) que son ajenos a esta etapa procesal. La determinación de tales aspectos y la integración del sistema de fuentes aplicable son cuestiones que deben ser abordadas exclusivamente por la autoridad que resulte competente, no en la fase de definición de la competencia.

**(iii) Otorgamiento indebido de carácter vinculante a los conceptos técnicos de las CAR.**

El parágrafo del artículo 54 modifica, de manera tácita, el régimen jurídico de los conceptos administrativos previsto en el artículo 28 del CPACA, según el cual estos no son «de obligatorio cumplimiento». En efecto, impone a la Sala de Consulta y Servicio Civil y a los Tribunales Administrativos la obligación de incorporar los conceptos emitidos por las CAR como elemento necesario de su decisión en la resolución de conflictos de competencia administrativa.

Sin embargo, las CAR no tienen atribuida una función consultiva en sentido estricto. De conformidad con su marco normativo, particularmente el artículo 31 de la Ley 99 de 1993, sus funciones se circunscriben al ejercicio de la autoridad ambiental, incluyendo la evaluación, control y seguimiento ambiental, así como la realización de estudios e investigaciones, en cuyo desarrollo emiten pronunciamientos de carácter técnico. En la misma línea, el Decreto 1076 de 2015 dispone que los estudios ambientales son objeto de emisión de conceptos técnicos por parte de las autoridades ambientales competentes, lo que confirma que tales pronunciamientos se inscriben en procedimientos administrativos específicos y no en una función consultiva autónoma. Además, asignarle a las CAR facultades para rendir concepto en los casos de conflictos de competencia, indirectamente implica concederles facultades regulatorias ajenas a su naturaleza y funcionalidad dentro del Sistema Nacional Ambiental

Por lo tanto, se altera la naturaleza jurídica de dichos conceptos, al conferirles un efecto vinculante, desarticulando la coherencia del sistema de fuentes del derecho administrativo y desbordando el ámbito funcional de las CAR.

Por lo demás, es preciso señalar que las CAR no disponen de funciones regulatorias


2.11. La ponencia para segundo debate en la Cámara de Representantes, publicada en la Gaceta 390/2026, mantiene el texto del artículo 54 en los términos expuestos.

En consecuencia, el parágrafo introducido en el artículo 54 del texto aprobado por la Comisión Primera de la Cámara de Representantes presenta serios reparos de constitucionalidad, en tanto desconoce la independencia y autonomía judicial, desnaturaliza el procedimiento de resolución de conflictos de competencia previsto en el artículo 39 del CPACA y excede el ámbito de las funciones propias de las CAR, al pretender que sus conceptos técnicos, emitidos en el marco de sus competencias como autoridades ambientales, condicionen la decisión sobre conflictos de competencia administrativa.

Adicionalmente, su incorporación se produjo sin el cumplimiento del deber de oír previamente al Consejo de Estado, pese a afectar directamente la competencia de la Sala de Consulta y Servicio Civil, en los términos del artículo 113 del CPACA.

Por lo anterior, y con el fin de prevenir un vicio de inconstitucionalidad en la formación de la ley, resulta necesario que el referido parágrafo sea suprimido en el texto que se concilie entre el Senado de la República y la Cámara de Representantes, en respeto de la competencia constitucional y legal atribuida al Consejo de Estado, así como de las garantías de independencia y del equilibrio de poderes.

Cordialmente,



**PABLO ANDRÉS CÓRDOBA ACOSTA**  
Coordinador Comisión Normativa  
Consejo de Estado

Con copia: presidente de la Comisión Primera Cámara de Representantes

**CONTENIDO**

Gaceta número 426 - Miércoles, 6 de mayo de 2026  
CÁMARA DE REPRESENTANTES  
PONENCIAS

	Págs.
Informe de Ponencia Positiva para primer debate y texto propuesto del Proyecto de Ley número 509 de 2025 Cámara, 143 de 2025 Senado, por medio del cual se establece la protección de los derechos a la salud y al goce de un ambiente sano generando medidas tendientes a la reducción de emisiones vehiculares contaminantes provenientes de la gasolina y se dictan otras disposiciones.....	1
<b>CARTAS DE COMENTARIOS</b>	
Carta de comentarios del Consejo de Estado al Proyecto de Ley Estatutaria número 496 de 2025 Cámara, 50 de 2025 Senado, por la cual se reglamenta el artículo 246 de la Constitución Política y se establece la coordinación y articulación entre la Jurisdicción Especial Indígena y el Sistema Judicial Nacional, para garantizar la autonomía jurisdiccional de las comunidades y pueblos indígenas y se dictan otras disposiciones.....	21