 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

PROYECTO DE ACUERDO No. DE 2020

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS GENERALES PARA EL ALQUIER, ARRIENDO O LEASING DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS POR PARTE DEL DISTRITO, SUS DEPENDENCIAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

1. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto tiene por objeto establecer los lineamientos para que el distrito y sus dependencias empiecen a alquilar, arrendar o hacer leasing de vehículos livianos con tecnología diferente al diésel y de esta forma aportar a la mejora de la calidad del aire de la ciudad. Por medio del buen ejemplo se busca que otras instancias públicas y privadas tomen el ejemplo del distrito para aportar en la misma materia. El proyecto es también un complemento al Acuerdo 732 de 2018 que busca incentivar la movilidad eléctrica y las tecnologías de cero emisiones de material particulado.


2. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Para una sociedad son importantes los mensajes que se envían desde el gobierno y las instituciones, direccionando el desarrollo y progreso en determinado sentido. Los promotores de políticas públicas pueden ser agentes generadores de cambio mostrando con su ejemplo la posibilidad y necesidad de evolucionar hacia las energías limpias, al tiempo que hacen un aporte significativo en la calidad del aire y el medio ambiente capitalino. En ese sentido, este proyecto busca que los futuros procesos de alquiler, leasing o arriendo de vehículos ligeros por parte del distrito, es decir aquellos cuyo peso inferior bruto sea inferior a 4 toneladas (4000 Kgr), prioricen tecnologías diferentes al diésel, idealmente limpias o cero emisiones¹.

3. ALCANCE DEL PROYECTO DE ACUERDO

La restricción planteada en este proyecto entrará en vigor 4 meses después de su aprobación con el fin de no afectar procesos de contratación que estén actualmente

¹ http://concejodebogota.gov.co/cbogota/site/artic/20180508/asocfile/20180508095007/acuerdo_no_732_de_2018.pdf

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

en curso. Sin embargo, todas las entidades distritales deben tener en cuenta esta restricción una vez aprobada al momento de estructurar nuevos procesos.

4. JUSTIFICACIÓN

Los combustibles de los vehículos de transporte urbano contribuyen decisivamente a la polución atmosférica que ocasiona una mortalidad que duplica la de los accidentes de tráfico. Los combustibles diésel son menos refinados que los de gasolina y generan mayores concentraciones de NOx, SO2 y partículas finas y ultra finas pero, por su mejor rendimiento económico costo/beneficio, por varios años lograron aumentar su participación en el mercado².


Las emisiones derivadas de la combustión del diésel ocasionan diversas patologías respiratorias de las vías altas y bajas, desencadenan crisis asmáticas, ocasionan absentismo escolar y laboral, y están catalogadas como cancerígenas para los humanos por la OMS desde el año 2012.

En Colombia, según un informe del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), Las enfermedades crónicas de las vías respiratorias inferiores, con 22.709 casos (6,3 por ciento) son la tercera causa de mortalidad. Evidencias alrededor del mundo han mostrado que las tasas de mortalidad tienen una alta correlación con PM10: un incremento de 10µg/m3 en PM10 causa un incremento del 1% en el número de muertes por todas las causas en Estados Unidos y Europa.

El material particulado PM10, que incluye todas las partículas de tamaño inferior a 10 micras, es el contaminante que con mayor frecuencia excede la norma de calidad del aire vigente en el país. Y ese material, precisamente, ha sido asociado por entidades como la Organización Mundial de la Salud (OMS) a enfermedades cardiovasculares, enfermedades respiratorias, a un exceso de mortalidad y morbilidad de la población e incluso cáncer (Organización Mundial de la Salud, 2016). Los niños, en especial menores de cinco años, los ancianos y las personas con condiciones respiratorias como asma son las más vulnerables a los efectos de esta contaminación del aire.

Otro tanto ocurre con el material particulado PM2.5, que incluye a las partículas en el aire cuya dimensión es inferior a 2,5 micras. Éste puede ocasionar problemas de

² <http://www.seinap.es/wp-content/uploads/Revista-de-Pediatría/2003/REP%2059-2.pdf#page=8>

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

salud relacionados con la función pulmonar y afecciones cardiovasculares. Según el más reciente informe de *Bogotá Cómo Vamos*, presentado en septiembre de 2017, así como hay sectores de la ciudad donde no se presenta excedencia de la norma nacional ningún día, hay otros sectores donde una tercera parte de los días del año se superan ampliamente los niveles de la norma nacional.

Existen también serios indicios de que el material particulado PM_{0.1} es decir de 0.1 micrómetros tiene efectos muy adversos sobre la salud, este tipo de partícula también se producen en la combustión del diésel. Las partículas Pm_{0.1} son tan pequeñas que pueden llegar hasta la región alveolar, que por su reducido tamaño se pueden transportar a través del torrente sanguíneo o el sistema linfático a los órganos vitales, causando daños en el sistema nervioso, circulatorio y respiratorio a partir de afecciones como neuro-degeneración, cambios en el sistema nervioso autónomo, trombogénesis, infarto al miocardio, accidente cerebrovascular, placas de ateroma, cáncer de pulmón³, inflamación pulmonar y daños en el hígado, bazo entre otros órganos⁴. Estas partículas ultra finas son producidas principalmente por la quema de diésel en vehículos⁵, son mayoritariamente de carácter carbonoso (black carbon) y vienen asociadas a hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP)⁶ con diferentes grados de carcinogenicidad comprobada por la Agencia Internacional de Investigaciones sobre el Cáncer de la OMS⁷.

La Subdirección de Calidad del Aire, Auditiva y Visual, de la Secretaría de Ambiente, mide diariamente los valores de material particulado en el aire bogotano. Mediante una serie de estaciones fijas, distribuidas a lo largo de la ciudad, también mide los niveles de ozono (O₃), asociado a problemas respiratorios, asma y enfermedades pulmonares (Organización Mundial de la Salud, 2016); dióxido de nitrógeno (NO₂), gas que puede causar una importante inflamación en las vías respiratorias y síntomas de bronquitis en niños asmáticos (Organización Mundial de la Salud, 2016) y dióxido de azufre (SO₂), que en personas con asma es capaz de producir cambios en la función pulmonar después de 10 minutos de exposición (Organización Mundial de la Salud, 2016).

Cada vehículo a diésel emite alrededor de 45 a 80 veces la masa de partículas que


³ WHO, International Agency for Research on Cancer –IARC. Press release N 213. Junio 12 de 2012

⁴ INTECH. Slezakova et al. 2013. Disponible online en <http://dx.doi.org/10.5772/54775>. Consultado Noviembre 25 de 2014

⁵ Long, C.M.; Nascarella, M.A.; Valberg, P.A. (2013) Environmental. Pollution. 181, 271-286.

⁶ World Health Organization, Regional Office for Europe. Health Effects of Black Carbon. 2012.

⁷ World Health Organization international Agency for Research on Cancer. IARC Monographs on the Evaluation of Carcinogenic Risks to Humans. Volume 92, Some Non-heterocyclic Polycyclic Aromatic Hydrocarbons and Some Related Exposures.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019


emite un vehículo a gasolina con la misma potencia, dependiendo de sus condiciones de operación (Kittelson et al., 1998). En términos de concentración en número de partículas, un vehículo a diesel emite entre 3 y varios miles de veces el número de partículas emitido por un vehículo a gasolina, también dependiendo de sus condiciones de operación. En condiciones de marcha urbana y con el motor sin aceleración ni carga, los motores diésel emiten más de tres órdenes de magnitud por encima de la concentración de partículas emitidas por motores a gasolina. En condiciones de autopista, esto es, a 120 km/h y carga alta, los vehículos a gasolina emiten 1×10^{14} partículas/km, la mitad de los motores diésel, aprox. 2×10^{14} partículas/km, prácticamente todas ultra finas⁸.

Sin duda, la estrategia correcta para mejorar la calidad del aire bogotano sería tomar acciones directas y definitivas que reduzcan la cantidad de contaminantes que se arrojan diariamente a la atmósfera. Se podrían tomar medidas como: utilización universal de filtros para fuentes móviles, entrada masiva de vehículos eléctricos tanto al sistema público como al privado y mejora sustancial en la calidad del combustible. Sin embargo, como se explicó con anterioridad, al menos, el abandono de los motores diésel en favor de los motores a gasolina implicaría una mejora apreciable en la calidad del aire.

Sin embargo, las últimas medidas al respecto fueron tomadas a nivel nacional a partir de la Ley 1205 de 2008 y la Resolución 182087 del 2007 del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. Estas disposiciones establecían nuevos estándares de calidad para los combustibles que redundaron en una mejora en las emisiones. Desde entonces, no hay una mejoría sustancial en la calidad del aire. Para corroborarlo basta acudir al Informe anual de la calidad del aire publicado en 2017 por la Red de Monitoreo de Calidad del Aire de Bogotá (RMCAB), según el cual los contaminantes en la atmósfera se han mantenido sin variación en los cinco años anteriores al informe, con niveles cercanos al límite de la norma nacional.

Como estructurador de políticas públicas, el Estado tiene el deber de impartir ejemplo en la promoción de las mismas. Siendo la mejora de la calidad del aire en las ciudades un propósito nacional y distrital, la Alcaldía y demás entes asociados a ella son los llamados a liderar el ascenso tecnológico de los vehículos motorizados. Aunque el ideal sería empezar la electrificación, es urgente empezar la eliminación del

⁸ Revisión de las emisiones de material particulado por la combustión de diesel y biodiesel Néstor Y. Rojas
http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-49932004000200007&lng=en&nrm=iso&tling=es

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

diésel como combustible. Este proyecto da un paso importante en el objetivo de impulsar las mejoras de calidad del aire en la ciudad de Bogotá.


Si bien el acuerdo 732 de 2018 incluyó a partir del 2020 la prohibición al Distrito y sus entidades de adquirir vehículos livianos a Diésel, muchos de los vehículos que utiliza la Administración Distrital no son comprados sino arrendados o alquilados. Esto hace que se desdibuje en alguna medida el objetivo principal del artículo 7 del Acuerdo 732 e incluso el espíritu de todo el documento, cuyo primer objeto es la eliminación del uso del diésel en la ciudad. El articulado de este proyecto de acuerdo resuelve este vacío, dándole aun más importancia al acuerdo 732 de 2018.

Con la restricción que busca este acuerdo, se manda también un importante mensaje al sector privado para que empiecen a migrar o preparar la migración a tecnologías diferentes al diésel. En los últimos años, los vehículos eléctricos utilitarios han dado un salto enorme tanto en autonomía, como en oferta, sin contar la existencia de alternativas con motores a gasolina; por lo cual no habrá ningún problema para encontrar los vehículos livianos requeridos por las distintas entidades del gobierno local.

Degradación de motores diésel:

La degradación de los motores diésel es algo que se ha visto en Bogotá d forma especialmente fuerte, con una mayor presencia en el componente zonal. Evidencia de esto fue el amplio estudio de la Universidad nacional entre los años 2013-2015, donde se examinaba la viabilidad de poner filtros DPF en los buses Euro ii y Euro III del componente zonal. Es este estudio se concluyó que en el componente zonal muchos buses tenían motores que a pesar de ser Euro III estaban más cerca de cumplir los estándares de Euro I, por lo cual no eran aptos para usar los filtros DPF. Estos resultados fueron inesperados, ya que eran buses con menos de 6 años en servicio.

Adicionalmente las pruebas de los filtros DPF en los buses que se lograron adaptar no fueron las mejores, los niveles de mantenimiento, las condiciones de operación y las prácticas de manejo de los vehículos hacían que la vida útil de estos se redujera notablemente. Esto tiene gran importancia ya que estos filtros son la pieza clave para las bajas emisiones de los motores Euro V y Euro VI.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

La evidencia actual nos lleva a pensar que, aunque entren buses diésel Euro v o Euro VI en menos de 7 años podrían estar contaminando al mismo nivel que motores Euro III, dado que el control de emisiones ha sido un fracaso para estos vehículos por la premura de asegurar las prestaciones en condiciones mínimas del servicio de transporte, se concluye que lo mejor es evitar la adquisición de vehículos diésel, independiente del estándar que manejen.

Es también recordado el caso de VW donde falsificó los resultados de emisiones de miles de sus vehículos, lo que terminó en fuertes sanciones a la empresa. Adicionalmente estas pruebas son hechas en ambientes ideales y no en las condiciones especialmente complicadas de operación del componente zonal.

En el mercado ya existen otras tecnologías que no presentan estos problemas, no solo la eléctrica que es la ideal, sino también el GNV y la gasolina. Por lo cual en ningún caso tendríamos problemas de un único oferente.

5. ANTECEDENTES NORMATIVOS – SUSTENTO JURIDICO

El Proyecto de Acuerdo se fundamenta en la siguiente normatividad:

5.1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA


Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

5.2. ACUERDOS INTERNACIONALES

Acuerdo de París: La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, que establece medidas para la reducción de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI)

Artículo 4.1. Para cumplir el objetivo a largo plazo referente a la temperatura que se establece en el artículo 2, las Partes se proponen lograr que las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero alcancen su punto máximo lo antes posible, teniendo presente que las Partes que son países en desarrollo tardarán más en

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

lograrlo, y a partir de ese momento reducir rápidamente las emisiones de gases de efecto invernadero, de conformidad con la mejor información científica disponible, para alcanzar un equilibrio entre las emisiones antropógenas por las fuentes y la absorción antropógena por los sumideros en la segunda mitad del siglo, sobre la base de la equidad y en el contexto del desarrollo sostenible y de los esfuerzos por erradicar la pobreza.


Artículo 4.2. Cada Parte deberá preparar, comunicar y mantener las sucesivas contribuciones determinadas a nivel nacional que tenga previsto efectuar. Las Partes procurarán adoptar medidas de mitigación internas, con el fin de alcanzar los objetivos de esas contribuciones.

Artículo 6.4 Por el presente se establece un mecanismo para contribuir a la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero y apoyar el desarrollo sostenible, que funcionará bajo la autoridad y la orientación de la Conferencia de las Partes en calidad de reunión de las Partes en el presente Acuerdo y podrá ser utilizado por las Partes a título voluntario. El mecanismo será supervisado por un órgano que designará la Conferencia de las Partes en calidad de reunión de las Partes en el presente Acuerdo, y tendrá por objeto:

- a) Promover la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero, fomentando al mismo tiempo el desarrollo sostenible;
- b) Incentivar y facilitar la participación, en la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero, de las entidades públicas y privadas que cuenten con la autorización de las Partes;
- c) Contribuir a la reducción de los niveles de emisión en las Partes de acogida, que se beneficiarán de actividades de mitigación por las que se generarán reducciones de las emisiones que podrá utilizar también otra Parte para cumplir con su contribución determinada a nivel nacional; y
- d) Producir una mitigación global de las emisiones mundiales.

5.3. LEYES

Ley 99 de 1993 “Por la cual se crea el MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental –SINA y se dictan otras disposiciones.”

ARTÍCULO I.- Principios Generales Ambientales. La política ambiental colombiana seguirá los siguientes principios generales:

(...)

6. La formulación de las políticas ambientales tendrán cuenta el resultado del proceso de investigación científica. No obstante, las autoridades ambientales y los particulares darán aplicación al principio de precaución conforme al cual, cuando exista peligro de daño grave e irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces para impedir la degradación del medio ambiente.

(...)

10. La acción para la protección y recuperación ambientales del país es una tarea conjunta y coordinada entre el Estado, la comunidad, las organizaciones no gubernamentales y el sector privado

5.4. DECRETOS NACIONALES


Decreto único reglamentario 1076 de 2015 “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible”

ARTÍCULO 2.2.5.1.2.2. Actividades especialmente controladas. Sin perjuicio de sus facultades para ejercer controles sobre cualquier actividad contaminante, se considerarán como actividades, sujetas a prioritaria atención y control por parte de las autoridades ambientales, las siguientes:

(...)

b) La quema de combustibles fósiles utilizados por el parque automotor.

ARTICULO 2.2.5.1.4.4. Obsolescencia del parque automotor. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, previa consulta con el Ministerio de Transporte,

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

o los municipios y distritos, podrán establecer restricciones a la circulación de automotores por razón de su antigüedad u obsolescencia, cuando sea necesario para disminuir los niveles de contaminación en zonas urbanas.

ARTÍCULO 2.2.5.1.6.4. Funciones de los Municipios y Distritos. En desarrollo de lo dispuesto por el artículo 65 y concordantes de la Ley 99 de 1993, corresponde a los municipios y distritos en relación con la prevención y control de la contaminación del aire, a través de sus alcaldes o de los organismos del orden municipal o distrital a los que estos las deleguen, con sujeción a la ley, los reglamentos y las normas ambientales superiores:

a) Dictar normas para la protección del aire dentro de su jurisdicción;

(...)

c) Establecer, las reglas y criterios sobre protección del aire y dispersión de contaminantes que deban tenerse en cuenta en el ordenamiento ambiental del territorio del municipio o distrito, en la zonificación del uso del suelo urbano y rural y en los planes de desarrollo;

Parágrafo. Corresponde a los concejos municipales y distritales el ejercicio de las funciones establecidas en los literales a. y c. del presente artículo. Las demás serán ejercidas por los alcaldes o por los organismos a los que los reglamentos municipales o distritales, o los actos de delegación, atribuyan su ejercicio


5.5. NORMAS DISTRITALES

Decreto 623 de 2011 "Por medio del cual se clasifican las áreas-fuente de contaminación ambiental Clase I, II y III de Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones."

Artículo 7°.- Programas de Reducción de Emisiones. La Secretaría Distrital de Ambiente deberá desarrollar las medidas previstas en el Plan Decenal de Descontaminación del Aire para Bogotá, contenidas en el Decreto 098 de 2011, tendientes a la reducción de emisiones, priorizando su implementación en las áreas fuente de contaminación Clase I, II y III.

Decreto 98 de 2011 "Por el cual se adopta el Plan Decenal de Descontaminación del Aire para Bogotá"

Artículo 2°.- Adopción del Plan Decenal de Descontaminación del Aire para Bogotá. Adoptar el Plan Decenal de Descontaminación del Aire para Bogotá, con-

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

tenido en el documento anexo que forma parte integral del presente decreto.

Parágrafo 1º.- El Plan Decenal de Descontaminación del Aire para Bogotá, tendrá un plazo de ejecución de diez (10) años y su evaluación deberá efectuarla la Secretaría Distrital de Ambiente cada dos (2) años.

(...)

Artículo 4º.- Meta. Para el año 2020 la ciudad reducirá en un 60% las emisiones de material particulado registradas en el inventario para el año 2008 y mantendrá el nivel de los demás contaminantes criterio (Dióxido de Azufre (SO₂), Dióxido de Nitrógeno (NO₂), Monóxido de Carbono (CO) y Ozono (O₃).

6. COMPETENCIA

El Concejo de Bogotá es competente para tramitar este proyecto de acuerdo, con base en

6.1. Constitución política de Colombia,

Artículo 313: Corresponde a los concejos:

1. Reglamentar las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del municipio.

6.2. Decreto ley 1421 de 1993, Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santa Fe de Bogotá.


Artículo 12. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:

(...)

7. Dictar las normas necesarias para garantizar la preservación y defensa del patrimonio ecológico, los recursos naturales y el medio ambiente.

7. IMPACTO FISCAL

Ley 819 de 2003 Artículo 7º. Análisis del impacto fiscal de las normas. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

En ese orden de ideas, este proyecto no representa impacto fiscal al Distrito porque los lineamientos planteados en el articulado, no involucran nuevos ni mayores gastos para la administración distrital.

Cordialmente,

BANCADA PARTIDO ALIANZA VERDE



H.C. MARIA FERNANDA ROJAS M.
Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde



H.C. DIEGO GUILLERMO LASERNA
Concejal de Bogotá
Vocero Bancada Partido Alianza Verde



H.C. ANDREA PADILLA VILLARRAGA
Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde




H.C. MARÍA CLARA NAME R
Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde



H.C. LUCIA BASTIDAS UBATÉ
Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde



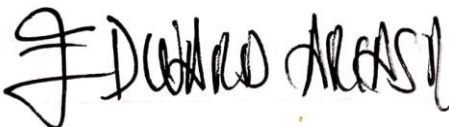
H.C. ANDRÉS DARÍO ONZAGA
Concejal de Bogotá
Partido Alianza Verde

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019



H.C. DIEGO ANDRES CANCINO
 Concejal de Bogotá
 Partido Alianza Verde


H.C. JULIÁN DAVID RODRÍGUEZ
 Concejal de Bogotá
 Partido Alianza Verde


H.C. MARTÍN RIVERA ALZATE
 Concejal de Bogotá
 Partido Alianza Verde


H.C. EDWARD A. ARIAS. R.
 Concejal de Bogotá
 Partido Alianza Verde


H.C. LUIS CARLOS LEAL
 Concejal de Bogotá
 Partido Alianza Verde

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-001
	PRESENTACIÓN PROYECTOS DE ACUERDO	VERSIÓN: 02
		FECHA: 14-Nov-2019

PROYECTO DE ACUERDO No. DE 2020

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS GENERALES PARA EL ALQUIER, ARRIENDO O LEASING DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS POR PARTE DEL DISTRITO, SUS DEPENDENCIAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

El Concejo de Bogotá

En ejercicio de sus atribuciones constitucionales y legales y, en especial, de las que le confieren el numeral 7 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993.

Acuerda:

Artículo 1. La Administración Distrital, sus dependencias y demás órganos asociados a esta se abstendrán de arrendar, alquilar o tomar en leasing, vehículos motorizados livianos que usen combustible diésel.

Parágrafo 1. Entiéndase vehículo liviano como aquel vehículo cuyo peso bruto, es decir el peso del vehículo mismo más la cantidad de peso que dicho automotor puede transportar sin causar daño a sí mismo o a la calle y convertirse en un peligro para la seguridad, no supera las 4 toneladas (4000 Kgr). El peso bruto es determinado y especificado por el fabricante del vehículo.

Artículo 2. A partir del año 2023 los distintos procesos licitatorios de adquisición o reposición de flota que lidere cualquier entidad Distrital o alguna de sus dependencias deberá excluir a los vehículos que funcionen con combustible diésel.

Artículo 3. El presente acuerdo empieza a regir cuatro (4) meses después a partir de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá a los ____ días del mes de _____ de dos mil veinte (2020)