 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

PONENCIA POSITIVA CON MODIFICACIONES PROYECTO DE ACUERDO No. 201 DE 2020

“Por medio del cual se establecen lineamientos generales para el alquiler, arriendo o leasing de vehículos motorizados por parte del distrito, sus dependencias y se dictan otras disposiciones”.

A. PROYECTO DE ACUERDO PRESENTADO

I. OBJETO DEL PROYECTO


Los autores del proyecto plasman como objeto principal de la iniciativa 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.

II. JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA

Los autores incluyen 2 puntos concretos para justificar la presentación de la iniciativa, el primero tiene que ver con los efectos en el medio ambiente y la salud que causan los vehículos a Diesel y el segundo la degradación de los motores Diesel, tal como se presenta a continuación:

Efectos de los vehículos Diesel para el medio ambiente y la salud:

Los autores afirman que 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

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

costo/beneficio, por varios años lograron aumentar su participación en el mercado¹.

Agregan que 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 cardio- vasculares, 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 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 PM0.1 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 Pm0.1 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,

¹ <http://www.seinap.es/wp-content/uploads/Revista-de-Pediatria/2003/REP%2059-2.pdf#page=8>

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

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 pulmón², inflamación pulmonar y daños en el hígado, bazo entre otros órganos³. Estas partículas ultra finas son producidas principalmente por la quema de diésel en vehículos⁴, son mayoritariamente de carácter carbonoso (black carbon) y vienen asociadas a hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAP)⁵ con diferentes grados de carcinogenicidad comprobada por la Agencia Internacional de Investigaciones sobre el Cáncer de la OMS⁶.

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 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 1x10¹⁴ partículas/km, la mitad de los motores diésel, aprox. 2x10¹⁴


² WHO, International Agency for Research on Cancer –IARC. Press release N 213. Junio 12 de 2012

³ INTECH. Slezakova et al. 2013. Disponible online en <http://dx.doi.org/10.5772/54775>. Consultado Noviembre 25 de 2014

⁴ Long, C.M.; Nascarella, M.A.; Valberg, P.A. (2013) Environmental. Pollution. 181, 271-286.

⁵ World Health Organization, Regional Office for Europe. Health Effects of Black Carbon. 2012.

⁶ 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-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

partículas/km, prácticamente todas ultra finas⁷.

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.


Degradación de los motores Diesel:

Sobre el particular los autores plantean que la degradación de los motores diésel es algo que se ha visto en Bogotá de 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 V.

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.

⁷ Revisión de las emisiones de material particulado por la combustión de diésel y biodiesel Néstor Y. Rojas
http://www.scielo.org.co/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0121-49932004000200007&lng=en&nrm=iso&tlng=es

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

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.

III. SUSTENTO JURÍDICO DE LA INICIATIVA

Los autores presentan como sustento normativo de la propuesta las siguientes normas:

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.

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 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

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

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.

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-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

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

ARTÍCULO 1.- Principios Generales Ambientales. La política ambiental colombiana seguirá los siguientes principios generales:

(...)

1. La formulación de las políticas ambientales tendrá 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.

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-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		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


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 2º.- Adopción del Plan Decenal de Descontaminación del Aire para Bogotá. Adoptar el Plan Decenal de Descontaminación del Aire para Bogotá, contenido

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

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)).

IV. COMPETENCIA

Los autores sustentan la competencia del concejo para el estudio y aprobación de dicha iniciativa en las siguientes normas:

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.

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.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

V. IMPACTO FISCAL

Según los autores de la iniciativa 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.


B. CONSIDERACIONES PARA LA PONENCIA

La ponencia de un proyecto de acuerdo tiene como propósito examinar la conformidad de la iniciativa con la Constitución, la Ley y el reglamento. En ese sentido, el artículo 67 del Acuerdo 741 de 2019 “Por el cual se expide el Reglamento Interno del Concejo de Bogotá, Distrito Capital”, señala que los proyectos de acuerdo deben versar sobre una misma materia e ir acompañados de una exposición de motivos donde se incluya como mínimo el sustento jurídico, la justificación, los alcances y el análisis del impacto fiscal. Así las cosas, abordaremos el análisis de la presente iniciativa en orden a determinar el cumplimiento de tales presupuestos y en general su conformidad con el ordenamiento jurídico vigente.

I. UNIDAD DE MATERIA

El proyecto de acuerdo *“Por medio del cual se establecen lineamientos generales para el alquiler, arriendo o leasing de vehículos motorizados por parte del distrito, sus dependencias y se dictan otras disposiciones”* busca 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, lo anterior como complemento a las medidas establecidas por el Acuerdo 732 de 2018 que busca incentivar la movilidad eléctrica y las tecnologías de cero emisiones de material particulado.

Conforme a lo establecido por la H. Corte Constitucional en Sentencia C – 133 de 2012 con ponencia del Magistrado Gabriel Eduardo Mendoza Martelo la Unidad de Materia se define así:


 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

“El principio de unidad de materia se encuentra consagrado expresamente en el artículo 158 de la Constitución Política, conforme al cual “todo proyecto de ley debe referirse a una misma materia y serán inadmisibles las disposiciones o modificaciones que no se relacionen con ella”. Dicho mandato, a su vez, se complementa con el previsto en el artículo 169 del mismo ordenamiento Superior, al prescribir éste que “el título de las leyes deberá corresponder precisamente a su contenido”. A partir de su regulación constitucional, la Corte ha destacado que el principio de unidad de materia se traduce en la exigencia de que en toda ley debe existir correspondencia lógica entre el título y su contenido normativo, así como también, una relación de conexidad interna entre las distintas normas que la integran. Con ello, la propia Constitución Política le está fijando al Congreso dos condiciones específicas para el ejercicio de la función legislativa: (i) definir con precisión, desde el mismo título del proyecto, cuáles habrán de ser las materias de que se va a ocupar al expedir la ley, y, simultáneamente, (ii) mantener una estricta relación interna, desde una perspectiva sustancial, entre las normas que harán parte de la ley, de manera que exista entre ellas coherencia temática y una clara correspondencia lógica con la materia general de la misma, resultando inadmisibles las modificaciones respecto de las cuales no sea posible establecer esa relación de conexidad. Consecuencia de tales condiciones, sería, entonces, que el Congreso actúa en contravía del principio constitucional de unidad de materia, “cuando incluye cánones específicos que, o bien [no] encajan dentro del título que delimita la materia objeto de legislación, o bien no guardan relación interna con el contenido global del articulado”

Una vez analizado la estructura, título, relación interna, correspondencia lógica con las materias allí plasmadas encontramos que la propuesta cumple con las condiciones plasmadas a nivel jurisprudencial en cuanto a la unidad de materia, cumpliendo así con este requisito plasmado en el reglamento interno del Concejo de Bogotá.

II. JUSTIFICACIÓN E IMPORTANCIA DE LA INICIATIVA

Conforme a lo plasmado en el proyecto, iniciativa se circunscribe a los vehículos diésel livianos, sobre los cuales la política pública en prevención de salud y protección del medio ambiente deben enfocarse. En 2012 la Organización Mundial de la Salud mediante la Agencia Internacional para la Investigación sobre Cáncer (IARC), por lo que se recomendó el cambio de tecnología y el desincentivo de su uso a nivel mundial. Como lo establecieron

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019


los autores en el texto de su proyecto el diésel emite alrededor de 45 a 80 veces la masa de partículas que 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.

De acuerdo al inventario de fuentes móviles y fuentes fijas industriales de la Secretaría Distrital de Ambiente, en Bogotá existen 2.416.418 vehículos de los cuales los buses zonales y troncales de Transmilenio, los del SITP – Provisional, los de transporte especial y de pasajeros, los de carga y los camperos y camionetas en un alto porcentaje son a diésel.

También conforme al mismo inventario puede evidenciarse los niveles y factores de emisión los cuales conforme a lo también establecido por los autores son más altos en los vehículos Diésel en comparación con otros tipos

Tabla 3. Recopilación factores de emisión


Tipología	Categoría	Descripción	Combustible	PM10 g/Km	PM2.5 g/Km	CO2 g/Km	CO g/Km	NOx g/Km	SO2 g/Km	VOC g/Km
Automóvil	VF1	TWC ; < 1400 c.c.	Gasolina	0.024	0.022	344.969	8.921	1.395	0.062	1.000
Automóvil	VF2	TWC ; >1400 c.c.	Gasolina	0.024	0.022	344.969	8.921	1.395	0.062	1.000
Automóvil	VF3	No TWC ; < 1400 c.c.	Gasolina	0.025	0.023	344.989	9.235	1.484	0.062	1.000
Automóvil	VF4	No TWC ; > 1400 c.c.	Gasolina	0.025	0.023	344.989	9.235	1.484	0.062	1.000
Automóvil	VPG	-	GNV	0.022	0.020	241.000	13.000	3.700	-	1.000
Camperos y Camionetas	CC1	TWC	Gasolina	0.021	0.018	405.477	17.501	2.295	0.060	2.385
Camperos y Camionetas	CC2	No TWC ; < 2500 c.c.	Gasolina	0.021	0.019	405.693	18.273	2.485	0.060	2.385
Camperos y Camionetas	CC3	No TWC ; > 2500 c.c.	Gasolina	0.021	0.019	405.693	18.273	2.485	0.060	2.385
Camperos y camionetas	CCR	-	GNV	-	0.020	440.000	40.000	9.000	-	4.000
Camperos y camionetas	CC5	<2500 cc	Diesel	0.273	0.251	530.240	33.905	3.827	0.038	1.248
Camperos y camionetas	CC6	>2500 cc	Diesel	0.273	0.251	530.240	33.905	3.827	0.038	1.248
Taxis	T1	Gasolina	Gasolina	0.025	0.022	344.989	9.004	1.410	0.062	8.738
Taxis	T2	GNV	GNV	-	0.020	240.000	13.000	4.000	-	1.000
Microbús	MB	Serie I	Diesel	0.487	0.446	2.296.901	33.787	33.646	0.020	1.783
Buseta	B1	Serie I	Diesel	0.257	0.234	1.067.844	21.039	21.964	0.027	1.520
Buseta	B2	Serie IV	Diesel	0.076	0.070	1.127.400	1.080	11.438	0.027	1.289
Buseta	B4	Serie V	Diesel	0.076	0.070	1.151.000	1.080	7.360	0.025	0.058

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Tipología	Categoría	Descripción	Combustible	PM10 g/Km	PM2.5 g/Km	CO2 g/Km	CO g/Km	NOX g/Km	SO2 g/Km	VOC g/Km
Busetón	BN1	Euro II	Diésel	0.253	0.233	1.290.084	24.519	22.997	0.027	1.509
Busetón	BN3	Euro IV	Diésel	0.128	0.118	1.360.330	6.757	11.824	0.027	1.269
Busetón	BN4	Euro V	Diésel	0.128	0.118	1.388.900	6.757	7.425	0.025	0.058
Padrón	P1	Euro II	Diésel	0.210	0.193	1.061.700	24.610	15.191	0.027	1.509
Padrón	P3	Euro IV	Diésel	0.079	0.072	1.391.400	13.830	10.305	0.027	1.269
Padrón	P4	Euro V	Diésel	0.079	0.073	1.425.700	13.830	6.536	0.025	0.058
Articulado	ART1	Euro II	Diésel	0.210	0.193	1.254.100	28.870	21.495	0.027	1.509
Articulado	ART3	Euro IV	Diésel	0.094	0.087	1.609.000	15.303	15.021	0.027	1.269
Articulado	ART4	Euro V	Diésel	0.043	0.039	1.454.900	10.760	15.978	0.025	0.058
Biaarticulado	BAART1	Euro IV	Diésel	0.047	0.043	1.490.000	16.964	16.385	0.027	1.269
Biaarticulado	BAART2	Euro V	Diésel	0.047	0.043	1.392.000	7.274	16.385	0.025	0.058
Camión	C1	<1997; <6000 CC	Diésel	1.028	0.946	1.177.982	5.372	21.672	0.035	1.844
Camión	C2	<1997; >6000 CC	Diésel	1.539	1.416	1.625.269	6.977	28.810	0.048	1.365
Camión	C3	>1997	Diésel	0.519	0.477	509.828	9.425	5.187	0.015	1.328
Camión	C4	<6000 CC	Gasolina	0.138	0.122	998.949	69.403	6.742	0.179	7.979
Camión	C5	>6000 CC	Gasolina	0.378	0.335	1.590.525	141.139	12.027	0.285	11.773
Camión	C6	<6000 CC	GNV	0.003	0.003	377.610	32.480	2.010	-	0.158
Camión	C7	>6000 CC	GNV	0.003	0.003	430.370	40.940	2.510	-	0.190

De acuerdo con el inventario las fuentes móviles generan el 75% de las emisiones de material particulado en la ciudad:



 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Se observa que de ese 75%, las fuentes móviles que más contribuyen son el sector de carga generando el 38% de las emisiones seguido por los camperos y camionetas que generan un 17% aproximadamente. Esto se debe a que el material particulado es generado principalmente por los vehículos que utilizan diésel, y entre éstos aquellos que tienen modelos más viejos y que no han renovado su tecnología vehicular. Estas dos condiciones son significativas en el transporte de carga donde predominan tecnologías Pre Euro y una tercera parte de la flota tiene más de 10 años. (Bases del Plan Distrital de Desarrollo)


Gráfico 100. Distribución de la flota de carga por tecnología y edad vehicular



Fuente: Epyssa para SDM, 2019

Conforme al más reciente diagnóstico consignado por la Administración Distrital en las bases del Plan Distrital de Desarrollo “Un nuevo contrato social y ambiental para el Siglo XXI 2020 – 2024” La concentración promedio anual del material particulado fino (PM2.5) que se miden con los equipos de las estaciones de la Red de Calidad del Aire presentan variaciones que tienden a la baja, sin embargo, hoy en día los niveles no son suficientes para cumplir la meta que se ha propuesto el país para el 2030, con el fin de avanzar en la reducción del riesgo al que están expuestos los habitantes de las ciudades.

La concentración de los contaminantes del aire que se miden en la ciudad determina los valores del Índice Bogotano de Calidad del Aire (IBOCA) para cada uno de los contaminantes. En la ciudad se usa con mayor frecuencia el IBOCA basado en la concentración de PM2.5, por ser este el contaminante de mayor incidencia, en estos momentos, en la salud de los Bogotanos. (Bases Plan Distrital de Desarrollo)

 <p>CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.</p>	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01 FECHA: 14-Nov-2019

**CONCEJO DE
BOGOTÁ, D.C.**

PROCESO GESTIÓN NORMATIVA

CÓDIGO: GNV-FO-002

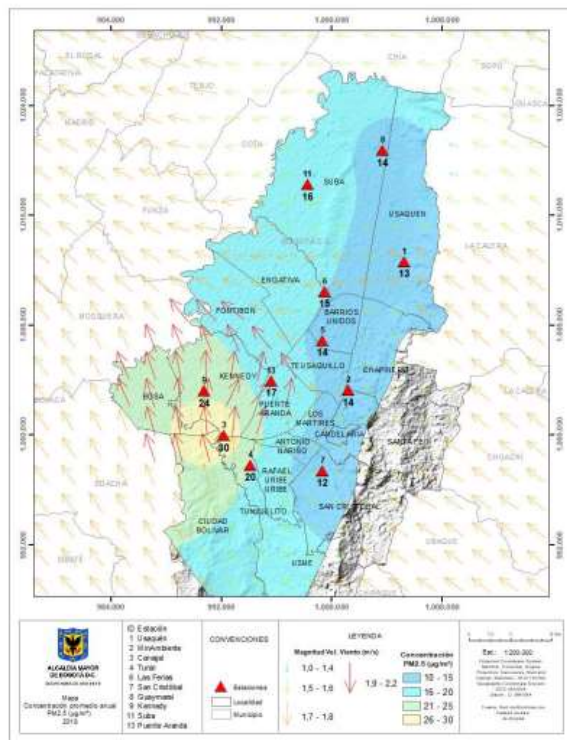
PRESENTACIÓN PONENCIAS

VERSIÓN:	01
----------	----


FECHA: 14-Nov-2019



También en las bases del plan se puso de presente como las localidades de Bosa, Kennedy, Ciudad Bolívar y una parte de Suba, muestran las concentraciones más altas de contaminantes en el aire de la ciudad.

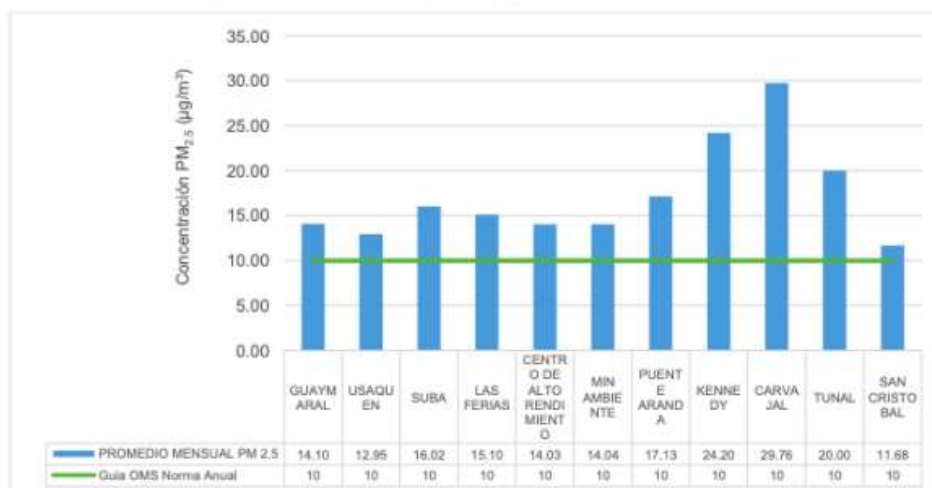


Fuente: SDA

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Además, en el marco del estudio del Plan Distrital de Desarrollo también fue puesto en evidencia que en términos de PM_{2.5}, todas las estaciones de medición de calidad del aire muestran que la concentración es superior a lo recomendado por la OMS. Lo anterior se evidencia en la siguiente gráfica:

Gráfico 98. Promedio anual y excedencia a la normativa Guía OMS de material particulado PM_{2.5} en Bogotá en el año 2018




Fuente: SDA 2018

Por último, Para enero de 2020, los vehículos con tecnologías más limpias (vehículos eléctricos y a GNV) representaban solamente el 0.9% del total de vehículos registrados en la ciudad (RDA, 2020).

Tabla 92. Distribución de los vehículos eléctricos y a GNV (RDA diciembre 2019)

Tipo de vehículo	GNV Dedicado	%	Eléctricos	%	Total (Eléctricos + GNV)
Vehículo particular (automóvil, camioneta, campero)	230	36%	823	56%	1053
Bus (Bus, bus articulado, buseta)	372	58%	4	0%	376
Motocicletas	3	0%	303	21%	306
Carga (Camión, camión grúa, camión maquinaria, Dumper, Tracto camión, volqueta)	30	5%	0	0%	30
Otros	11	2%	336	23%	347
Total	646	100%	1466	100%	2112

Fuente: RDA 2020

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

Los anteriores datos que complementan la exposición de motivos realizada por los autores también se unen al espíritu de los objetivos del Acuerdo 732 de 2018 cuyo objeto principal según el artículo 1° de dicho proyecto “ (...) la promoción, el fomento y la masificación de la movilidad eléctrica y demás tecnologías cero emisiones directas de material particulado en Bogotá D.C., buscando estimular el uso de este tipo de vehículos por parte de los ciudadanos, así como promover la renovación por tecnologías limpias en los vehículos oficiales, la flota del Sistema Integrado de Transporte-SITP- y demás fuentes móviles que circulen en la ciudad, buscando el mejoramiento de la calidad del aire, el cuidado del medio ambiente y la salud de los bogotanos..”


Mediante dicho acuerdo aprobado en el Concejo de Bogotá en el artículo 7 se buscó que el Distrito a partir de 2020 evite adquirir vehículos motorizados livianos que usen combustible diésel, logrando que desde el gobierno de la ciudad se ejecuten acciones reales y se tome la iniciativa en la adquisición de nuevas tecnologías.

ARTÍCULO 7. *La Administración Distrital a partir del año 2020, se abstendrá de adquirir vehículos motorizados livianos que usen combustible diésel.*

PARÁGRAFO. *Entiéndase por vehículo liviano aquel 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 Kg). El peso bruto es determinado y especificado por el fabricante del vehículo.*

Ahora bien, la presente iniciativa entonces pretende complementar el artículo 7° del Acuerdo 732 de 2018 para que además de la compraventa de vehículos motorizados livianos que usen combustible diésel también se limiten en el Distrito el arrendamiento o alquiler y leasing de vehículos con estas características además de incluir la prohibición a partir de 2023 de que en las futuras licitaciones el Distrito se abstenga de adquirir vehículos a Diesel.

Al revisar el proyecto y contrastarlo con los objetivos del Acuerdo 732 de 2018 no encontramos ningún problema desde el punto legal para complementar las disposiciones de dicha norma con las propuestas del acuerdo. Lo que si se sugiere por parte de la ponencia es que por técnica normativa el articulado propuesto se dirija a modificar el Acuerdo 732 de 2018 para así tener en un solo cuerpo unificado todas

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

las medidas sobre esta materia, evitando la dispersión normativa y que dicha restricción de alquiler y leasing se de a partir de 2021 dado que el 2020 ya se encuentra en curso.


Por lo anterior consideramos que la actual iniciativa es viable, se encuentra justificada y además se complementa con las disposiciones del actual Plan Distrital de Desarrollo con las modificaciones que se propondrán más adelante.

III. SUSTENTO JURÍDICO Y NORMATIVO

Además de las normas citadas por los autores en el proyecto consideramos que este complemento se articula con los objetivos del Plan Distrital de Desarrollo adoptado mediante el Acuerdo 762 de 2020, en el cual en su propósito 4 y específicamente programa 49 plantea un modelo de movilidad sostenible:

“Propósito 4: Hacer de Bogotá Región un modelo de movilidad multimodal, incluyente y sostenible.

Programa 49. Movilidad segura, sostenible y accesible. *Mejorar la experiencia de viaje de los ciudadanos del Distrito Capital para aumentar la productividad y mejorar calidad de vida e inclusión en la ciudad-región, en los componentes de tiempo, costo y calidad. Priorizar la seguridad vial, sostenibilidad y accesibilidad de toda la ciudadanía, aportando a: (i) mejorar las condiciones y calidad del transporte público urbano-regional; iniciar la construcción de cables; gestionar la implementación de un sistema de bicicletas públicas; regular y aumentar la oferta de cicloparqueaderos, mejorar la infraestructura, interoperabilidad, aumentar la confiabilidad del servicio y aumentar la oferta de transporte del SITP; disminuir el tiempo promedio de acceso al transporte público; mejorar la experiencia del usuario y del prestador del servicio de taxis, (ii) consolidar el programa Niños y Niñas Primero, que busca brindar espacios más seguros y eficientes para el desplazamiento diario de la población infantil de Bogotá; mantener el tiempo promedio de viaje en los 14 corredores principales de la ciudad e implementar estrategias de cultura*


 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

ciudadana para el sistema de movilidad, con enfoque diferencial, de género y territorial; y (iii) construir y conservar integralmente la infraestructura de la malla vial y el espacio público en la zona urbana y rural del Distrito Capital para mejorar la accesibilidad y promover la generación de empleo, en particular orientados a la reactivación socioeconómica ocasionada por la pandemia del Coronavirus COVID-19 (IV) Implementación del Centro de Orientación a Víctimas por Siniestros Viales y seguimiento a las condiciones de seguridad vial mediante el Observatorio de Movilidad de Bogotá.”

Además, esta iniciativa guarda estrecha relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible No. 7 “Energía asequible y no contaminante” y el No. 11 “Ciudades y Comunidades Sostenibles” los cuales fueron incluidos en el artículo 16 del Plan Distrital de Desarrollo Acuerdo 762 de 2020.


Además, encontramos también que la iniciativa tiene correspondencia en el artículo 114 del Plan Distrital de Desarrollo Acuerdo 762 de 2020:

“Artículo 114. Energías Limpias. *El Plan Distrital de Desarrollo impulsará el uso de energías renovables, como la energía solar y la bioenergía, con el propósito de hacer de Bogotá una ciudad sostenible, eficiente y baja en carbono, coadyuvando al cumplimiento del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 7, en el marco del propósito 2 “cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar el cambio climático” y del propósito 4 “hacer de Bogotá un modelo de movilidad, creatividad y productividad incluyente y sostenible.”*


 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

IV. MODIFICACIONES AL ARTÍCULADO PROPUESTO

ARTÍCULADO PROPUESTO	MODIFICACIÓN PONENCIA
<p>PROYECTO DE ACUERDO No.</p> <p>DE 2020</p> <p>“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS GENERALES PARA EL ALQUIER, ARRIENDO O LEASING DE VEHÍCULOS MOTRIZADOS POR PARTE DEL DISTRITO, SUS DEPENDENCIAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.</p> <p>El Concejo de Bogotá</p> <p>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.</p> <p>Acuerda:</p>	<p>PROYECTO DE ACUERDO No.</p> <p>DE 2020</p> <p>“POR MEDIO DEL CUAL <u>SE MODIFICA EL ACUERDO 732 DE 2018</u>, SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS GENERALES PARA EL ALQUIER, ARRIENDO O LEASING DE VEHÍCULOS MOTRIZADOS POR PARTE DEL DISTRITO, SUS DEPENDENCIAS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.</p> <p>El Concejo de Bogotá</p> <p>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.</p> <p>Acuerda:</p>
<p>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.</p> <p>PARÁGRAFO 1. Entiéndase vehículo liviano como aquel vehículo cuyo peso</p>	<p>ARTÍCULO 1. Modifíquese el artículo 7 del Acuerdo 732 de 2018 el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 7. La Administración Distrital a partir del año 2020, se abstendrá de adquirir vehículos motorizados livianos que usen combustible diésel. Además, a partir de 2021 tampoco se tomarán en arriendo,</p>

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

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.	<p>alquiler o leasing vehículos con dichas características.</p> <p>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.</p>
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.	<p>ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 8 del Acuerdo 732 de 2018 el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 8. 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.</p> <p>Además, a partir del año 2036 queda prohibida la adquisición de vehículos nuevos para el Sistema Integrado de Transporte Público –SITP- que no utilicen tecnologías de cero emisiones directas de material particulado.</p>
ARTÍCULO 3. El presente acuerdo empieza a regir cuatro (4) meses después a partir de su publicación.	ARTÍCULO 3. El presente acuerdo rige a partir de su publicación.

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019


V. CONCLUSIÓN

Conforme a las consideraciones expuestas en la presente ponencia me permito rendir PONENCIA POSITIVA CON MODIFICACIONES al proyecto de acuerdo 201 de 2020 “Por medio del cual se establecen lineamientos generales para el alquiler, arriendo o leasing de vehículos motorizados por parte del distrito, sus dependencias y se dictan otras disposiciones”.

Cordialmente,



EMEL ROJAS CASTILLO
 Concejale de Bogotá
 Colombia Justa Libres

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

ANEXO PLIEGO MODIFICATORIO

PROYECTO DE ACUERDO No. DE 2020

“POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL ACUERDO 732 DE 2018, SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS GENERALES PARA EL ALQUIER, ARRIENDO O LEASING DE VEHÍCULOS MOTRIZADOS 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. Modifíquese el artículo 7 del Acuerdo 732 de 2018 el cual quedará así:

ARTÍCULO 7. La Administración Distrital a partir del año 2020, se abstendrá de adquirir vehículos motorizados livianos que usen combustible diésel. Además, a partir de 2021 tampoco se tomarán en arriendo, alquiler o leasing vehículos con dichas características.

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. Modifíquese el artículo 8 del Acuerdo 732 de 2018 el cual quedará así:

 CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.	PROCESO GESTIÓN NORMATIVA	CÓDIGO: GNV-FO-002
	PRESENTACIÓN PONENCIAS	VERSIÓN: 01
		FECHA: 14-Nov-2019

ARTÍCULO 8. 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.

Además, a partir del año 2036 queda prohibida la adquisición de vehículos nuevos para el Sistema Integrado de Transporte Público –SITP- que no utilicen tecnologías de cero emisiones directas de material particulado.

ARTÍCULO 3. El presente acuerdo rige a partir de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

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