**Memoria Justificativa**

**Resolución “Por la cual se reglamentan los niveles permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, se reglamenta el artículo 2.2.5.1.8.2 del Decreto 1076 de 2015 y se adoptan otras disposiciones”**

1. **Los antecedentes y las razones de oportunidad y conveniencia que justifican su expedición.**

De acuerdo con el Informe del Estado de la Calidad del Aire en Colombia, los 21 Sistemas de Vigilancia de la Calidad del Aire (SVCA) que operaron entre 2011 y 2015 instalados en los centros urbanos y otras regiones del país han evidenciado que en el país se superan los límites máximos de emisión permisibles establecidos en la Resolución 610 de 2010[[1]](#footnote-1) para partículas, predominantemente en las principales grandes ciudades del país, lo que genera afectaciones no sólo ene l ambiente sino en la salud de la población y por tanto se requiere la reducción de dichas emisiones a la atmósfera.

Los inventarios de emisiones realizados por autoridades ambientales del país, han señalado que el aporte de partículas al aire se atribuye principalmente a las fuentes móviles, por lo que se hace prioritario fortalecer los esquemas establecidos en la normativa vigente, con el fin de reducir las emisiones generadas por el parque automotor y robustecer las estrategias de seguimiento y control.

Teniendo como precedente que la Resolución 2254 de 2017, contempla niveles de inmisión más estrictos que los establecidos en la Resolución 610 de 2010 para periodos de 24 horas a partir del 1 de julio de 2018 y a partir del año 2030 para periodos anuales, se deben tomar acciones que se encaminen al mejoramiento de la calidad del aire, para lo cual se deben ajustar los límites de emisión generados por las fuentes móviles.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que aproximadamente 12 millones (23%) de las muertes globales al año se relacionan con el deterioro ambiental, siendo 3 millones atribuidas a la contaminación del aire urbano.

En Colombia, la contaminación del aire es uno de los factores de mayor preocupación por los impactos generados no solo en el ambiente sino en la salud de las personas. De acuerdo con las cifras publicadas por el Departamento Nacional de Planeación (DNP) en 2018, los costos en la salud asociados a la baja calidad del aire en el país ascienden a $12,2 billones de pesos, equivalentes al 1,5% del PIB del año 2015, relacionados con 8.000 muertes. Así mismo, el estudio señala que las partículas son el principal contaminante del aire urbano en Colombia, el cual es producido principalmente por la combustión de combustibles fósiles, en especial el diésel. Las emisiones de vehículos que usan este combustible son cancerígenas y que es necesario reducir la exposición de las personas a estas partículas en todo el mundo, para evitar los casos de cáncer de pulmón[[2]](#footnote-2).

En el país, los inventarios de emisión de contaminantes al aire realizados por las autoridades ambientales en diferentes regiones del país, señalan que las fuentes móviles son las principales generadoras de emisiones contaminantes con un aporte superior al 80% y las fuentes fijas con un 20%, por lo que el crecimiento y obsolescencia del parque automotor representa uno de los principales retos en la gestión integral de la calidad del aire del país.

El inventario de emisiones realizado para Bogotá estima que el 42 % del PM2.5 se atribuye al transporte de carga, el 14 % a buses de transporte público colectivo, el 14 % a transporte especial, el 9 % al SITP, el 7 % a motos y un 4 % a vehículos particulares. Entre tanto el realizado por el AMVA señala que el 36 % de PM2.5 se atribuyen a camiones, el 22 % a volquetas, el 10 % a buses y el 19 % a motocicletas 4 tiempos que operan con gasolina[[3]](#footnote-3).

Así mismo, estudios han demostrado que los segmentos particular (motos y automóviles) y transporte de carga urbano son los mayores aportantes de emisiones contaminantes que generan una mala calidad del aire y tienen un alto impacto en la salud. En el caso de Bogotá (UNAL, 2015), señala que el 70 % de las emisiones de material particulado provienen de los buses y las motocicletas.

Por su parte, las estadísticas del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), para el año 2016 han permitido establecer que el 33% de los vehículos diésel del país (principal fuente de emisión de partículas) tenían más de 25 años, correspondiente a tecnologías Euro 0 que generan 94% más de emisiones de material particulado, 62% tenía entre 2 y 20 años, en su mayoría vehículos Euro II y solamente el 5% tenían menos de 2 años correspondiente a vehículos Euro IV.

Considerando que los inventarios de emisiones realizados por las autoridades ambientales señalan que el principal problema de emisiones tiene origen en las fuentes móviles terrestres y relacionando estos resultados con los efectos en la salud, al igual que los eventos de alta contaminación presentados en el Valle de Aburrá y la declaratoria de áreas fuente de contaminación atmosférica en Bogotá, la zona minera del Cesar y el mismo Valle de Aburrá, así como la baja renovación del parque automotor, se evidencia la necesidad de establecer unos niveles de emisión más estrictos y un control más exhaustivo sobre los vehículos que circulan en el país.

De otro lado, la Ley 1383 de 2010 amplia el tiempo de la primera revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes para todos los vehículos nuevos de servicio particular diferentes de motocicletas y similares a seis (6) años contados a partir de la matrícula. Igualmente, los vehículos nuevos de servicio público, así como motocicletas y similares, se someterán dicha prueba al cumplir dos (2) años contados a partir de su fecha de matrícula. Esta situación puede llevar a que el mantenimiento de los vehículos durante estos periodos de tiempo no se realice o no sea el adecuado y en consecuencia se incumplan los niveles máximos permisibles de emisión.

De igual forma se debe tener en cuenta que para el caso específico de la problemática ambiental generada por las emisiones contaminantes provenientes del sector automotor, la insuficiencia de los procesos de desintegración de los vehículos obsoletos tecnológicamente altamente contaminantes, los convierte en uno de los mayores generadores de gases contaminantes a la atmósfera, considerando que las altas emisiones de partículas generadas por los vehículos están asociadas principalmente a la tecnología que estos usan.

1. **Ámbito de aplicación y sujetos a la que va dirigida**

La norma establece los niveles máximos permisibles de emisión de contaminantes que deben cumplir las fuentes móviles terrestres que circulan por las vías públicas del país, reglamenta los requisitos y certificaciones a las que están sujetos los vehículos y demás fuentes móviles, sean importadas, ensambladas o de fabricación nacional y se adoptan otras disposiciones.

En tal sentido, la norma va dirigido a comercializadores representante de marca, ensambladores, importadores y fabricantes de fuentes móviles, autoridades ambientales, centros de diagnóstico automotor y propietarios de vehículos,

1. **Viabilidad Jurídica.**

El documento cuenta con la viabilidad de la Oficina Asesora Jurídica del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

* 1. Análisis expreso y detallado de las normas que otorgan la competencia para la expedición del correspondiente acto

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, de acuerdo con los numerales 2 y 10 del artículo 5 de la Ley 99 de 1993, le corresponde regular las condiciones generales para el saneamiento del medio ambiente, y el uso, manejo y aprovechamiento de los recursos naturales con el fin de mitigar o eliminar el impacto de actividades contaminantes del entorno, determinar las normas ambientales mínimas y las regulaciones de carácter general aplicables a todas las actividades que puedan generar directa o indirectamente daños ambientales.

De otro lado los numerales 11, 14 y 25 del artículo 5 de la Ley 99 de 1993, señalan que es función del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible dictar las regulaciones ambientales de carácter general para controlar y reducir la contaminación atmosférica en todo el territorio nacional, definir y regular los instrumentos administrativos y los mecanismos para la prevención y control de los factores de deterioro ambiental y establecer los límites máximos permisibles de emisión que puedan afectar el medio ambiente o los recursos naturales renovables.

El literal b) del artículo 2.2.5.1.2.2 del Decreto 1076 de 2015, establece que la quema de combustibles fósiles utilizados por el parque automotor, es una actividad contaminante sujeta a prioritaria atención y control por parte de las Autoridades Ambientales. En este sentido, el artículo 2.2.5.1.6.1 del citado decreto, consagra que se deben establecer normas ambientales y fijar los estándares permisibles de emisión de contaminantes producidos por fuentes móviles. A su vez, el artículo 2.2.5.1.8.3 del mencionado Decreto, asigna a este Ministerio la función de determinar los mecanismos de evaluación de emisiones de vehículos automotores.

En el mismo sentido, el artículo 28 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 8 de la Ley 1383 de 2010, establece que para que un vehículo pueda transitar por el Territorio Nacional, debe, entre otros, cumplir con las normas de emisiones contaminantes que establezcan las autoridades ambientales, por lo cual el propietario o tenedor del vehículo que transite por el territorio nacional, tendrá la obligación de mantenerlo en óptimas condiciones mecánicas, ambientales y de seguridad.

* 1. La vigencia de la Ley o norma reglamentada o desarrollada.

La norma rige a partir de tres (3) meses siguientes contados a partir de su publicación

* 1. Las disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas, si alguno de estos efectos se produce con la expedición del respectivo acto.

La norma deroga todas las disposiciones que le sean contrarias, en especial las Resoluciones 910 de 2008 y 1111 de 2013.

1. **Impacto económico, si fuere el caso, el cual deberá señalar el costo o ahorro, de la implementación del respectivo acto.**

No aplica

1. **Disponibilidad presupuestal, si fuere del caso.**

No aplica

1. **De ser necesario, impacto medioambiental o sobre el patrimonio cultural de la Nación.**

No aplica

1. **El cumplimiento de los requisitos de consulta y publicidad, cuando haya lugar a ello deberá anexarse la constancia que acredite que se ha cumplido dicho trámite.**

La presente propuesta de resolución surtió el trámite de consulta pública en la página web del MINAMBIENTE.

1. **Cualquier otro aspecto que se considere relevante o de importancia para la adopción de la decisión.**

No aplica

**FABIAN HERNAN GONZALO TORRES CARRILLO**

**Director de Asuntos Ambientales, Sectorial y Urbano**

Proyectó: Mayra Alejandra Lancheros Barragán

Revisó: Mauricio Gaitán Varón

1. Derogada por la Resolución 2254 de 2017 que entró en vigencia el 1 de enero de 2018. [↑](#footnote-ref-1)
2. International Agency for Research on Cancer. World Health Organization. Diesel Engine Exhaust Carcinogenic, June 2012 [↑](#footnote-ref-2)
3. Inventarios de emisiones de las ciudades [↑](#footnote-ref-3)