



INFORME GLOBAL DE OBSERVACIONES

Por el presente medio se rinde informe global de comentarios al proyecto de Resolución “Por la cual se reglamentan los límites máximos 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” el cual tiene por objetivo establecer los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes que deben cumplir las fuentes móviles terrestres, reglamentar los requisitos y certificaciones a las que están sujetas, sean estas importadas, ensambladas o de fabricación nacional y adoptar otras disposiciones.

El proyecto de Resolución fue publicado desde el 02 hasta el 23 de septiembre de 2020, en virtud de lo previsto en el Decreto 1575 de 2015 para la expedición de Reglamentos Técnicos. Los comentarios recibidos fueron atendidos y consolidados, según se presenta en el documento anexo.

ALEX JOSÉ SAER SAKER

Director de Asuntos Ambientales Sectorial y Urbano
Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible

Proyectó: Johanna Cristina Jiménez Fonseca *JCJ* – Profesional Gestión Ambiental Urbana
Revisó: Mauricio Gaitán Varón – Coordinador Gestión Ambiental Urbana

Datos básicos					
Nombre de la entidad	Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible				
Responsable del proceso	Mauricio Gaitán Varón/Alex José Saer Saker				
Nombre del proyecto de regulación					
Objetivo del proyecto de regulación	Establecer los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes para fuentes móviles terrestres en el territorio nacional.				
Fecha de publicación del informe					
Descripción de la consulta					
Tiempo total de duración de la consulta:	21 días				
Fecha de inicio	02 de Septiembre de 2020				
Fecha de finalización	23 de Septiembre de 2020				
Enlace donde estuvo la consulta pública	https://www.minambiente.gov.co/index.php/ministerio/consultas-publicas				
Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto	Internet, correo electrónico, redes sociales				
Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios	correo electrónico: mancheros@minambiente.gov.co, gcjimenez@minambiente.gov.co				
Resultados de la consulta					
Número de Total de participantes	30				
Número total de comentarios recibidos	412				
Número de comentarios aceptados	85				21%
Número de comentarios no aceptados	327				79%
Número total de artículos del proyecto	48				
Número total de artículos del proyecto con comentarios	48				100%
Número total de artículos del proyecto modificados	17				35%
Consolidado de observaciones y respuestas					
No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
1	21/09/2020	CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE LAS CUENCAS DE LOS RÍOS NEGRO Y NARE (CORNARE)	Art. 19. Dado el decreto Ley Antitrámite, que exime de revisión técnico mecánica a los vehículos particulares en los primeros 6 años de su matrícula inicial y a las motocicletas en los primeros 2 años de su matrícula inicial, las autoridades ambientales han tenido la dificultad de realizar pruebas de emisión de gases a vehículos circulantes en las vías que cumplen esta condición, se sugiere aclarar que el hecho de estar exento de la revisión técnico mecánica, no exime del cumplimiento de los límites máximos permitidos de emisión y por lo tanto la autoridad ambiental competente podrá revisar dichos límites cuando lo estime conveniente.	No aceptada	No se acepta comentario. Esto está claramente definido en el ámbito de aplicación de la norma.
2	21/09/2020	CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE LAS CUENCAS DE LOS RÍOS NEGRO Y NARE (CORNARE)	Art. 30. El uso de la conjunción "Y", utilizado en la expresión 11% Y 6%, no es congruente con el artículo "O" utilizado en la expresión de dos (2) tiempos O de cuatro (4) tiempos, creando confusión en la lectura.	Aceptada	Se acepta comentario y se ajusta la redacción en el articulado de la norma
3	21/09/2020	CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE LAS CUENCAS DE LOS RÍOS NEGRO Y NARE (CORNARE)	Art. 31. Dado que las emisiones fruto de la combustión del Gas Natural son normalmente altas en contenido de O2, sin que esto implique un mal funcionamiento de estas fuentes móviles, se estaría emitiendo concepto de rechazo a vehículos que se encuentran en buenas condiciones.	Aceptada	Se acepta comentario y se ajusta la redacción en el articulado de la norma
4	21/09/2020	CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE LAS CUENCAS DE LOS RÍOS NEGRO Y NARE (CORNARE)	Art. 33. Dado que se plantea "todas las fuentes móviles terrestres de carretera con motor de encendido por compresión deben ser medidos y reportados en opacidad y densidad de humo", es importante especificar la fórmula y los valores de conversión entre densidad de humo y opacidad.	No aceptada	No se acepta comentario. La fórmula estádefinida en la Norma Técnica Colombiana aplicable NTC4231:2012.
5	21/09/2020	CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE LAS CUENCAS DE LOS RÍOS NEGRO Y NARE (CORNARE)	Art. 40. El IDEAM ya dispone de los documentos "PROTOCOLO DE REVISIÓN Y SEGUIMIENTO A ORGANIZACIONES DEL PROCESO DE MEDICIÓN DE EMISIONES GENERADAS POR FUENTES MÓVILES", "PROTOCOLO DE REVISIÓN Y SEGUIMIENTO A AUTORIDADES AMBIENTALES PARA EL PROCESO DE MEDICIÓN DE EMISIONES GENERADAS POR FUENTES MÓVILES", los cuales contienen los procedimientos para verificar que los instrumentos y software de medición de emisiones contaminantes en fuentes móviles, cumplen con las disposiciones de las Normas Técnicas Colombianas NTC 4231, NTC 4983, NTC 5365. Para la expedición del Protocolo a que hace referencia el artículo solo serían necesario algunos ajustes a los predichos documentos y en máximo tres (3) meses el documento estaría listo.	No aceptada	No se acepta comentario. Es el IDEAM el único competente para determinar el tiempo que le toma publicar el protocolo definido. Esta condición fue previamente concertada con el Instituto.
6	21/09/2020	CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE LAS CUENCAS DE LOS RÍOS NEGRO Y NARE (CORNARE)	Art. 41. Tal como está redactado el artículo, no se establece plazo explícito para la evaluación por parte de la AA de la información remitida por los CDA's. Dicha información según como esta propuesta, corresponde a un importante instrumento de Control y seguimiento por parte de la AA. Por tanto la misma debe ser evaluada oportunamente por parte de la AA ya que en caso de identificar alguna situación que contraviene las normas legales o técnicas, se podrán tomar las acciones preventivas y/o correctivas que haya a lugar en el menor tiempo posible	No aceptada	No se acepta comentario. Las Autoridades Ambientales se encuentran dotadas de autonomía para la administración de los tiempos de evaluación de la información.
7	21/09/2020	CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DE LAS CUENCAS DE LOS RÍOS NEGRO Y NARE (CORNARE)	Anexo 8. Acorde con los datos propuestos en el ANEXO 8. INFORMACIÓN A REPORTAR POR CENTROS DE DIAGNÓSTICO AUTOMOTOR A LAS AUTORIDADES AMBIENTALES, se observa que no se tienen en cuenta los datos de verificación de los analizadores (Cada tercer día), ni el valor de PEF del equipo, tampoco los resultados de linealidad en los opacímetros, ni los valores que reporta el termohigrometro, información esencial para verificar el cumplimiento de los estándares bajo los cuales se otorgó la certificación ambiental y que en los últimos años esta Corporación ha evidenciado repetidas fallencias en los software de aplicación.	No aceptada	No se acepta comentario. La información del listado propuesto por Cornare corresponde a resultados de verificaciones periódicas con material de referencia, para establecer el estado de operación del equipo, más no corresponde a los resultados de inspecciones en materia de emisiones a los vehículos, lo cual es el propósito del Anexo 8. Sin embargo, el artículo 41 establece que esta es la información mínima requerida, sobre lo cual cada AA puede requerir información adicional si así lo estima pertinente. Se incluye el dato de PEF en el anexo 8.
8	16/09/2020	ANDESCO Asociación Nacional de Empresas de Servicios Públicos y Comunicaciones	Desde la Asociación Nacional de Empresas de Servicios Públicos y Comunicaciones – Andesco – en representación de los afiliados nos permitimos remitir nuestros comentarios sobre el Proyecto de Resolución Por la cual se reglamentan los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, se reglamenta el artículo 2.2.5.1.8.2 del Decreto 1078 de 2015 y se adoptan otras disposiciones. En general, vemos importante que en la norma en consulta se establezcan los mismos criterios de exigencias para todas las tecnologías, en especial, cuando los objetivos del sector energético están encaminados hacia el uso de tecnologías más limpias. Lo anterior, considerando además que, actualmente uno de los mayores problemas de salud pública a nivel mundial es la contaminación del aire en las ciudades; y, aunque existen varios contaminantes, el que más efectos tiene sobre la salud humana es el material particulado fino, el cual es producto de los procesos de combustión. Por lo tanto, es indispensable tomar acciones efectivas para reducir las emisiones de este material de los vehículos. En este sentido, la promoción de la movilidad sostenible es una acción fundamental para mejorar la calidad del aire en las ciudades, y la regulación que se expide al respecto como la norma propuesta debe propender por salvaguardar estos objetivos. Cabe mencionar que el gas natural vehicular es un energético limpio, seguro, económico y eficiente, por lo que la masificación de este contribuye a mitigar los efectos del uso de energéticos que contaminan significativamente. Esperamos que estos comentarios contribuyan en la construcción de una regulación en beneficio del medio ambiente y de la calidad de vida de la sociedad.	No aceptada	No se acepta comentario. Se aclara que el propósito regulatorio es exigir las condiciones más estrictas en concordancia con la viabilidad tecnológica y disponibilidad de energéticos, para cada una de las tecnologías disponibles en el país. No es una práctica recomendada compararlos.
9	14/07/2020	Area Metropolitana del Valle Aburrá AMVA	Art. 19. Dado el decreto Ley Antitrámite, que exime de revisión técnico mecánica a los vehículos particulares en los primeros 6 años de su matrícula inicial y a las motocicletas en los primeros 2 años de su matrícula inicial, las autoridades ambientales han tenido la dificultad de realizar pruebas de emisión de gases a vehículos circulantes en las vías que cumplen esta condición, se sugiere aclarar que el hecho de estar exento de la revisión técnico mecánica, no exime del cumplimiento de los límites máximos permitidos de emisión y por lo tanto la autoridad ambiental competente podrá verificar las emisiones a estos vehículos.	No aceptada	No se acepta comentario. Esto está claramente definido en el ámbito de aplicación de la norma.
10	14/07/2020	Area Metropolitana del Valle Aburrá AMVA	Art. 30. El uso de la conjunción "Y", utilizado en la expresión 11% Y 6%, no es congruente con el artículo "O" utilizado en la expresión de dos (2) tiempos O de cuatro (4) tiempos, creando confusión en la lectura.	Aceptada	Se acepta comentario y se ajusta la redacción en el articulado de la norma
11	14/07/2020	Area Metropolitana del Valle Aburrá AMVA	Art. 31. Dado que las emisiones fruto de la combustión del Gas Natural son normalmente altas en contenido de O2, sin que esto implique un mal funcionamiento de estas fuentes móviles, se estaría emitiendo concepto de rechazo a vehículos que se encuentran en buenas condiciones.	Aceptada	Se acepta comentario y se ajusta la redacción en el articulado de la norma
12	14/07/2020	Area Metropolitana del Valle Aburrá AMVA	Art. 33. Dado que se plantea: "todas las fuentes móviles terrestres de carretera con motor de encendido por compresión deben ser medidos y reportados en opacidad y densidad de humo", es importante especificar la fórmula	No aceptada	No se acepta comentario. La fórmula estádefinida en la Norma Técnica Colombiana aplicable NTC4231:2012.
13	22/09/2020	SKILL GROUP SAS	Tabla 24. Difiere de lo descrito en la parte inicial del artículo 30. Límites máximos permisibles de emisión para motocicletas, fuentes móviles de 3 ruedas, cuadríciclos, demás fuentes móviles terrestres de carretera con componentes mecánicos de motocicleta que durante su funcionamiento que utilicen gasolina en condición de marcha mínima o ralentí y a temperatura normal de operación.	No aceptada	No se acepta comentario. Lo propuesto excluiría a las motocicletas que funcionan con mezcla gasolina-aceite.
14	22/09/2020	SKILL GROUP SAS	Anexo 1. No es pertinente relacionar el año versión toda vez que si se actualizan daría a entender que no están incluidas. Prueba estática: Prueba realizada a una fuente móvil en condiciones de marcha mínima o ralentí y velocidad cruceo o de aceleración libre, según corresponda, conforme a las NTC 4231, NTC 4983 y NTC 5365, en versiones vigentes.	Aceptada	Se acepta comentario y se ajusta la redacción en el articulado de la norma
15	22/09/2020	SKILL GROUP SAS	Art. 24 Se considera pertinente que se aclare a la velocidad o velocidades de giro del motor a la cual se debe realizar verificación de emisiones viables.	No aceptada	No se acepta comentario. La responsabilidad de la aplicación de lo descrito en el Artículo es únicamente de la Autoridad de tránsito, por lo cual el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible no es el llamado a imponer requisitos de competencias de personal para aplicarlo.
16	22/09/2020	SKILL GROUP SAS	Art. 32. Es un poco confuso cuando se menciona "o prueba estática". Existen impedimentos para poder evaluar las emisiones contaminantes en fuentes móviles biocombustible en ambos combustibles, toda vez que, algunos ciudadanos desmontan componentes de no permiten que funcione en cualquier combustible. Se considera necesario aclarar los deberes de los ciudadanos para poder dar cumplimiento al artículo.	No aceptada	No se acepta comentario. Si el vehículo ha sido modificado y por esta causa se impide la realización de la prueba, debe ser rechazado.
17	23/09/2020	CORPONARIÑO	Teniendo en cuenta las disposiciones de control por parte de la Autoridades Ambientales, especialmente aquellas cuyos centros urbanos tienen población menor a 500.000 mil habitantes, como lo es nuestra jurisdicción, sugerimos respetuosamente la inclusión de una tasa ambiental que puedan aportar los centros de diagnóstico a las autoridades ambientales para cofinanciar la adquisición de equipos de monitoreo y sus respectivos gastos de certificación, logísticos, técnicos y administrativos, la iniciativa del proyecto es muy sana en la mejora de la calidad del aire generada por fuentes móviles pero debe ir acompañada de los instrumentos económicos que garanticen su eficiente ejecución.	No aceptada	No se acepta comentario. El objeto de la norma no está relacionado con instrumentos de financiamiento de las Corporaciones Ambientales
18	23/09/2020	CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL ATLÁNTICO-CRA	Art. 42. Relacionado con el empleo de técnicas de muestreo con sensores remotos para la restricción de tránsito vehicular con fines ambientales, así como el conteo de partículas, se sugiere que se incluya un párrafo donde se precise que técnicas de muestreo serán válidas en Colombia.	No aceptada	No se acepta comentario. El artículo viabiliza la implementación de técnicas para definir la que serán reglamentares en el futuro.
19	23/09/2020	CORPORACIÓN AUTÓNOMA REGIONAL DEL ATLÁNTICO-CRA	Art. 22. Se sugiere incluir también en este artículo lo relacionado con el incumplimiento de los niveles establecidos.	No aceptada	No se acepta comentario. En el artículo 22 se obtiene una infracción de tránsito. Lo solicitado se encuentra en el Artículo 23, sin perjuicio de las actuaciones de la Autoridad de Tránsito en un operativo de control en vía.
20	23/09/2020	ASOCIACIÓN COLOMBIANA DEL GLP GASNOVA	Art.1. El objeto y ámbito de aplicación establecido en el artículo 1 no contempla los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes que deben cumplir las fuentes móviles marítimas y fluviales, sus registros, certificaciones, etiquetado y controles a los que deben estar sujetos.	No aceptada	No se acepta comentario. La presente resolución presenta las disposiciones en materia de emisiones generadas por fuentes móviles terrestres.
21	23/09/2020	ASOCIACIÓN COLOMBIANA DEL GLP GASNOVA	Art.2. se requiere incluir explícitamente dentro de las excepciones, la maquinaria industrial, en especial los montacargas que son fuentes móviles terrestres de uso fuera de carretera.	No aceptada	No se acepta comentario. La maquinaria industrial representa mas del 17% de emisiones de PM2,5 del total de emisiones de la maquinaria para uso fuera de carretera, por tanto este Ministerio considera fundamental regularla. Adicionalmente, teniendo en cuenta las alertas emitidas por la OMS en lo referente a la cancerogenicidad del humo diesel, es relevante regular todo tipo de fuentes que lo emiten.
22	23/09/2020	ASOCIACIÓN COLOMBIANA DEL GLP GASNOVA	Art. 13. Se sugiere revisar los parámetros de emisiones de NOx establecidos para motores de funcionamiento a gasolina, dado que son menos exigentes que los establecidos para motores dedicados a GN y GLP, lo cual no es coherente con las emisiones de estos combustibles ni la finalidad de la resolución, la cual debe ir encaminada a reducir la contaminación atmosférica en todo el territorio nacional	No aceptada	No se acepta comentario. Se aclara que el propósito regulatorio es exigir las condiciones más estrictas en concordancia con la viabilidad tecnológica y disponibilidad de energéticos, para cada una de las tecnologías disponibles en el país. No es una práctica recomendada compararlos.
23	23/09/2020	ASOCIACIÓN COLOMBIANA DEL GLP GASNOVA	Art. 13 Así mismo los parámetros de PM y PN son más laxos en motores de funcionamiento a gasolina que para motores dedicados a GN y GLP, lo cual no se compatce con la grave afectación al medio ambiente y la salud que ocasionan este material particulado de la mayor parte de vehículos dedicados a gasolina en el país.	No aceptada	No se acepta comentario. Debido a la naturaleza de la combustión de la gasolina y las tecnologías disponibles en el territorio nacional para esos efectos, la exigencia en materia de masa y número de partículas se habilitará con el ingreso de tecnologías EURO 6, las cuales contemplan dichos límites.
24	23/09/2020	ASOCIACIÓN COLOMBIANA DEL GLP GASNOVA	Art. 32, 33 y 34. Estamos de acuerdo con los parámetros de emisiones para los vehículos convertidos a GN y GLP que entendemos se encuentran establecidos en los artículos 32 (que remite a la tabla 27 del art 31), 33 Y 34 del proyecto de resolución, cuando se mencionan las fuentes móviles terrestres de carretera biocombustibles y los límites máximos permisibles de emisión para vehículos duales, se sugiere separar en un capítulo IV especial los vehículos convertidos a GN y GLP señalados en los artículos 32 (que remite a la tabla 27 del artículo 31), 33 y 34, donde se establecen las condiciones para vehículos biocombustible y duales.	No aceptada	No se acepta comentario. No se presenta un argumento que soporte la solicitud de modificación del acto administrativo propuesto, teniendo en cuenta que los límites presentados son claros.
25	23/09/2020	Asociación Colombiana del Petróleo	DTS Pág8. Comentarios: Nos parece importante el estudio realizado para determinar la flota de maquinaria NONROAD y estimar las emisiones con línea base del año 2018, a través del Programa de la Cooperación Suiza Clima y Aire Limpio en Ciudades de América Latina (CALAC+). Sin embargo, consideramos que MinAmbiente debería considerar las implicaciones de su propuesta sobre dos sectores relevantes para la economía del país. Además, sería aconsejable realizar un estudio económico que valore los beneficios ambientales de la propuesta de MinAmbiente de regular en materia ambiental las fuentes móviles NONROAD, y comparar esos beneficios con los costos que se tendrían que acometer para modernizar la maquinaria NONROAD y cumplir con los estándares propuestos de emisiones. Finalmente, respetuosamente solicitamos hacer claridad sobre dos puntos: • Cómo se ajustó al contexto colombiano la metodología EPA para inventarios de maquinaria NONROAD? • Las emisiones de la maquinaria asociada a la construcción significan el 50 % de las emisiones totales?, o de las emisiones de la maquinaria NONROAD?	No aceptada	No se acepta comentario. La valoración económica costo-beneficio de la implementación de la regulación se presenta en el Análisis de Impacto normativo publicado por este Ministerio. Se ajusta redacción de antecedentes en DTS.
26	23/09/2020	Asociación Colombiana del Petróleo	DTS. Pág 18. Comentario: el diesel, como otros derivados del petróleo, pueden ser cancerígeno Si presenta una alta concentración de aromáticos y poliaromáticos. Por esa razón, es importante el trabajo que ha realizado el Ministerio de Ambiente en conjunto con el Ministerio de Minas y Energía, para actualizar los parámetros de calidad de ese combustible líquido. Dado lo anterior, sugerimos nos estigmatizar el diesel como un combustible cancerígeno, sino continuar el trabajo efectuado para mejorar la calidad del producto que se distribuye en el país. Por otro lado, consideramos acordado proponer entre las excepciones a la regulación ambiental de emisiones, los equipos NONROAD carretera que operen con combustibles diferentes al diesel. Esa medida incentivaría el uso de combustibles alternativos en ese tipo de maquinaria.	No aceptada	No se acepta comentario. La declaración de las sustancias cancerígenas es competencia de la Organización Mundial de la Salud OMS y no del Ministerio de Ambiente. Las alertas de riesgo en la salud derivadas del diesel , no son una estigmatización, son deber un social.

27	23/09/2020	Asociación Colombiana del Petróleo	DTS. Pág. 18. Comentario: Consideramos que No es conveniente la segmentación propuesta para la maquinaria NONROAD, exceptuando la regulación ambiental de emisiones únicamente a los equipos con potencia nominal menor a 19 kW o superior a 560 kW. Dado el gran impacto económico que esa medida tendría sobre la minería nacional y la construcción de grandes obras civiles, de forma respetuosa solicitamos a MinAmbiente revisar su propuesta	No aceptada	No se acepta comentario. La maquinaria para uso fuera de carretera es regulada internacionalmente hace años debido a su incidencia en el estado de la calidad del aire y por esta vía en la salud de la población.
28	23/09/2020	Asociación Colombiana del Petróleo	DTS. Pág. 24 y 25. Comentario: Respetuosamente, solicitamos a MinAmbiente revisar su posición de proponer estándares de emisiones para la maquinaria NONROAD no base en los valores adoptados en países pioneros en esta materia (Estados Unidos, Europa y Japón). Esta solicitud se fundamenta en los siguientes hechos: Como se muestra en la página 4 del Documento Técnico, en Colombia la maquinaria NONROAD tiene entre 0 y 15 años de antigüedad, mientras que el 16 % tiene más de 15 años. Una práctica comercial común entre las grandes minas y las firmas de construcción es la compra de maquinaria remanufacturada, y por lo tanto, es previsible que la mayor parte de esa maquinaria tenga más de cinco años de antigüedad. Por lo tanto, es probable que la mayoría de la maquinaria utilizada en la minería y en los grandes proyectos de infraestructura (carreteras, hidroeléctricas, puertos) No puedan cumplir con los límites de emisiones propuestos para la maquinaria NONROAD. Dado que la mayoría de los grandes proyectos de infraestructura y las explotaciones mineras se ubican en áreas lejanas a los grandes centros urbanos del país, proponemos mantener la excepción contemplada en la Resolución 910 de 2008, en el artículo 2, para la maquinaria NONROAD. Por otro lado, manifestamos que Si estamos de acuerdo con establecer límites máximos de emisión para la maquinaria que se utilice en la construcción de grandes proyectos de infraestructura en los centros urbanos, como el Metro de Bogotá y el Metro de la 80 en Medellín, con el objetivo de vejar por su ciudad de aire.	No aceptada	No se acepta comentario. La maquinaria para uso fuera de carretera es regulada internacionalmente hace años debido a su incidencia en el estado de la calidad del aire y por esta vía en la salud de la población.
29	23/09/2020	Asociación Colombiana del Petróleo	DTS. Pág. 25. Comentarios: de forma respetuosa, solicitamos revisar cuidadosamente, en conjunto con el Ministerio de Comercio, la propuesta de adoptar el estándar normativo Stage IIIB para la maquinaria NONROAD que ingrese al país a partir del 1° de enero de 2023, dado lo siguiente: 1) La disponibilidad de maquinaria NONROAD en el mercado internacional, y su efecto sobre los costos operativos en la industria minera, y sobre los costos de maquinaria en las obras civiles. 2) El alcance real de la Ley 1972 de 2019 sobre las especificaciones para la maquinaria NONROAD que se impondrá al país a partir del 1° de enero de 2023.	No aceptada	No se acepta comentario. La maquinaria para uso fuera de carretera es regulada internacionalmente hace años debido a su incidencia en el estado de la calidad del aire y por esta vía en la salud de la población. La regulación de la maquinaria para uso fuera de carretera no impide su operación, la acción a la que se refiere no representa una amenaza para la salud de la población. La valoración económica ambiental y la comparación de costos y beneficios en salud se presenta en el documento Análisis de Impacto Normativo de la presente norma y evidencia la pertinencia de la regulación propuesta.
30	23/09/2020	Asociación Colombiana del Petróleo	Art. 2. Comentarios: reiteramos la inconveniencia de la segmentación propuesta para la maquinaria NONROAD en el numeral 1° de este Artículo, y solicitamos mantener la excepción a la regulación de emisiones para todos esos equipos, como lo contempla actualmente el Artículo 2 de Resolución 910 de 2008.	No aceptada	No se acepta comentario. La solicitud carece de sustento técnico. El documento de Análisis de Impacto Normativo del presente proyecto presenta el análisis costo beneficio de implementación de la medida, sobre el cual se basa la selección de alternativas regulatorias.
31	23/09/2020	Asociación Colombiana del Petróleo	Art. 18. Comentarios: Considero los comentarios realizados al Documento Técnico, respectuosamente solicitamos a MinAmbiente revisar su propuesta de establecer estándares de emisiones para la maquinaria NONROAD no base en los valores adoptados en países pioneros en esta materia (Estados Unidos, Europa y Japón). Consideramos que lo más conveniente para el país es mantener a la maquinaria NONROAD exceptuados en cuanto a la regulación ambiental de emisiones, como lo establece el Artículo 2 de Resolución 910 de 2008.	No aceptada	No se acepta comentario. La solicitud desconoce el derecho de los ciudadanos a un ambiente sano.
32	23/09/2020	Asociación Colombiana del Petróleo	Art. 44. Comentarios: Suprimos precisar la redacción de este Artículo. De acuerdo con las especificaciones de calidad de los combustibles establecidas por los Ministerios de Energía y Ambiente, la responsabilidad de cumplir dichos estándares recae principalmente sobre los refinadores, productores e importadores de combustibles líquidos, y en lo que les corresponde según la normatividad vigente a los demás agentes de la cadena de distribución.	No aceptada	No se acepta comentario. Se ajusta la redacción según lo establecido en la Resolución 910 de 2008 actualmente sobre el particular
33	23/09/2020	Asociación Colombiana del Petróleo	Art. Nuevo. Propuesta nuevo artículo: Nuevo Artículo: para dar claridad se propone la inclusión de un nuevo artículo que permita el uso de mezclas de combustibles, siempre y cuando las emisiones del vehículo, con motor Otto o con motor de ignición por compresión, cumpla con la propuesta de regulación ambiental de emisiones. Este artículo será similar al Artículo 9 de la Resolución 910 de 2008, y que establece lo siguiente: Artículo 9. Límites máximos de emisión permisible para vehículos que utilizan mezclas de combustibles. Los vehículos que utilizan mezclas de combustibles deberán cumplir con los límites máximos permisibles establecidos en la Tabla 1 si corresponden a vehículos ciclo Otto y la Tabla 5 si corresponden a vehículos ciclo Diesel. Las motocicletas, motocicletas y motocicletas que utilizan mezclas de combustibles deberán cumplir con los límites máximos establecidos en la Tabla 3 según el año modelo si son de dos (2) tiempos o en la Tabla 4 si son de cuatro (4) tiempos.	No aceptada	No se acepta comentario. Esto se encuentra implícito en la norma teniendo en cuenta que existe un nivel de mezcla obligatorio en el territorio nacional.
34	16/09/2020	Suzuki Motor de Colombia S.A.	Tabla 3. Respecto a la tabla 3 la propuesta de SMDC será solicitar la inclusión de Tier 2 como equivalente aceptable para las motocicletas de más de 280 c.c que sólo representan el 2.3% de las ventas totales de motocicletas en Colombia por año, por lo que no afectará al medio ambiente en la página 8 tablas 3 y 4 del borrador presentado, se excepto para las motocicletas ATV's y de 3 ruedas el límite de la regulación de emisiones americanas FTP-75	No aceptada	No se acepta comentario. Se aclara que la tabla 3 corresponde a estándares Tier 1 y que en cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 2.2.1.7.5.13 del Decreto 1550/2015, esta Ministerio no considera la existencia de equivalentes para el estándar Euro 3 en motocicletas, a la fecha.
35	16/09/2020	Suzuki Motor de Colombia S.A.	Tabla 3. Respecto a la tabla 3 la propuesta del SMDC será solicitar la inclusión del Tier 2 como equivalente aceptable al menos para las motocicletas de más de 600 c.c que sólo representan el 0.1% de las ventas totales de motocicletas en Colombia en 1 año, por lo que no afectará al medio ambiente en la página 8 tablas 3 y 4 del borrador presentado, se excepto para las motocicletas ATV's y de 3 ruedas el límite de la regulación de emisiones americanas FTP-75	No aceptada	No se acepta comentario. Se aclara que la tabla 3 corresponde a estándares Tier 1 y que en cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 2.2.1.7.5.13 del Decreto 1550/2015, esta Ministerio no considera la existencia de equivalentes para el estándar Euro 3 en motocicletas, a la fecha.
36	16/09/2020	CNH Industrial	Es con gran satisfacción que, al saludarle, queremos agradecerle por la oportunidad de hacer comentarios y sugerencias acerca del proyecto de resolución por la cual se reglamentan los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, en el caso específico tratado por este documento, las máquinas de construcción civil que operan en Colombia. De acuerdo con la consulta pública en curso, se está proponiendo la adopción de límites para emisiones de máquinas de construcción civil equivalentes a normas internacionales, como Interim Tier 4 (Estados Unidos) y Stage IIIB (Europa) a partir de enero de 2023. En ese contexto, creemos que es necesario buscar una convergencia normativa con Brasil, una vez que se trata de uno de los principales socios comerciales de Brasil. En este sentido, entendemos que la implementación de un programa de emisiones atmosféricas para máquinas fuera de ruta nuevas, en línea con el programa brasileño, sería un importante y consistente avance para la sociedad y para la industria colombiana, en consonancia con los movimientos que vienen aconteciendo en el mundo, y especialmente en América del Sur. En 2015, Brasil inició la adopción gradual de normas equivalentes al nivel Stage IIA / Tier 3 en su territorio, a través de un programa gubernamental llamado PROCONVE MAR-1. Ese proceso fue concluido en 2019, cuando máquinas agrícolas y de la construcción civil, de 19kW hasta 560 kW, fueron reglamentadas. Es importante decir que Brasil actualmente no tiene planes de adoptar normas de emisiones más restrictas para máquinas fuera de ruta. Destaco que, si implementado en 2023, Colombia contará con las normas de emisiones más avanzadas de América del Sur, equivalentes a los mercados más restrictos del mundo. Como se puede observar, a partir de este año, el mercado colombiano no aceptará equipos producidos de acuerdo con las normas vigentes en Brasil, lo que importará grandes dificultades para el comercio entre ambos países. La adopción de normas como Interim Tier 4 o Stage IIIB resultará en impactos para los propietarios de vehículos colombianos, los cuales contarán con menor variedad de modelos a disposición para comprar, costos de adquisición de modelos a disposición para comprar, costos de adquisición de nuevas máquinas más elevadas y mayores costos de mantenimiento cuando comparen a Stage IIIA / Tier 3 (MAR-1 en Brasil), con destaque para los siguientes impactos: • Necesidad de distribución de diésel con contenido muy bajo de azufre en todo el país, lo cual debería suceder con antelación de, por lo menos, un año en relación con la implantación de nuevas tecnologías de motores, de forma a asegurar el consumo completo de los stocks de combustibles anteriores, con más contenido de azufre. • Menor variedad de equipos a disposición de los consumidores colombianos, siendo que los equipos que se ofrecían tendrían valor de compra significativamente más altos, debido a la alta y compleja tecnología embarcada. • Aumento significativo de la complejidad de los servicios y del mantenimiento exigidos, con destaque para: o Capacitación de técnicos de mantenimiento o Necesidad de flujos consumibles específicos, los cuales necesitan ser distribuidos por todo el país y que agregan costos extras a la operación. Debido a las dificultades e impactos expuestos anteriormente, sugerimos la adopción de las normas Tier 3 / Stage IIA en 2023 para máquinas de la construcción civil, las cuales ofrecen formidables reducciones de emisiones de contaminantes en relación con el escenario actual y están alineadas con la legislación brasileña, manteniendo, de ese modo, la gran variedad de modelos disponibles para el consumidor colombiano, bien como la posibilidad de comercio y entre ambos países. Recomendamos también que, para la obtención de nuevas licencias de adecuación a emisiones atmosféricas, el Gobierno de Colombia podrá recurrir a los informes de ensayo y dictámenes técnicos de agentes técnicos reconocidos, conforme a las condiciones presentadas a continuación. Si el modelo de motor en cuestión ya ha obtenido un certificado de adecuación en otro país, éste podría ser reconocido automáticamente, siempre y cuando cumpla con los siguientes requerimientos: • Las emisiones atmosféricas procedentes del escape de los motores en cuestión cumplen los límites máximos establecidos de acuerdo con las normas Tier 3/Stage IIIA/MAR-1. • El combustible de referencia utilizado para los ensayos se ajusta a las especificaciones internacionales vigentes. • Las pruebas han sido válidas por al menos uno de los siguientes agentes técnicos: o VCA-A16 o DIADA o CETESB • El modelo de motor para el que se está solicitando la nueva licencia o reconocimiento tiene la misma forma constructiva y componentes que los probados en laboratorio. o ISO 8178-1/2012 - Motores alternativos de combustión interna - Medición de la emisión de gases en el escape - Parte 1: Medición de las emisiones de gases y materiales particulados en banco de ensayo. o ISO 8178-4/2012 - Motores alternativos de combustión interna - Medición de la emisión de gases de escape - Parte 4: Ciclos de ensayo en régimen constante para diferentes aplicaciones de motor. o ISO 8178-7/2017 - Motores alternativos de combustión interna - Medición de la emisión de gases de escape - Parte 7: Determinación de familia de motor. Método 2. o ISO 14396: 2002 - Motores alternativos de combustión interna - Determinación y método para la medición de la potencia de motor - Requisitos adicionales para las pruebas de emisión de escape de acuerdo con la ISO 8178. Agradecemos la atención del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible sobre ese tema de gran importancia para nuestra industria y para la sociedad, y nos colocamos a su entera disposición para cualquier información que se haga necesaria.	No aceptada	No se acepta comentario. El Documento Técnico de soporte presenta los estándares Stage IIA/Tier 3 (inmediatamente inferior a Stage IIIB/Tier 4interim) tan solo aportan cerca de un 60% de reducciones de material particulado (PM) respecto al más del 90% proporcionado por el nivel Stage IIIB con una diferencia de costos relativamente baja para el valor de la maquinaria objeto de regulación. De otra parte, al observar el límite de Stage IV (inmediatamente superior a Stage IIIB) la reducción de contaminantes se presenta respecto al dióxido de nitrógeno y no respecto al primer contaminante de interés en Colombia, el cual es el material particulado. A este análisis, se suma que el costo de esta tecnología puede llegar incluso a ser cerca de cuatro (4) veces el costo asociado a una propuesta tecnológica Stage IIIB. En conclusión, se encuentra que el estándar normativo Stage IIIB/Tier 4 aporta el mayor beneficio ambiental en reducción de partículas contaminantes respecto al costo de ésta. Adicionalmente, se destaca que el gobierno nacional ha hecho un esfuerzo importante para lograr el mejoramiento de la calidad de los combustibles nacionales, llegando a 10 ppm de azufre en 2023 para el diésel. La normativa propuesta corresponde con estos esfuerzos y calidades, dando un espacio de transición teniendo en cuenta que se podría reglamentar un estándar aun más estricto, para aprovechar completamente dicha calidad de combustible
37	16/09/2020	Drummond Ltd	Art.18. Es confusa la redacción por cuanto el objetivo de la norma es proponer la adopción de estos estándares para toda la maquinaria que ingrese al país a partir del 1° de enero de 2023.	No aceptada	No se acepta comentario. El Artículo ya contiene la disposición señalada
38	16/09/2020	Drummond Ltd	Art. 4. No es claro cuál es el alcance de este artículo, se debe desarrollar la idea de lo que se requiere, cuáles son las responsabilidades y responsables o lo que se refiere este aparte de la normatividad.	No aceptada	Se acepta comentario y se ajusta la redacción en el articulo de la norma
39	16/09/2020	John Deere	Es con gran satisfacción que, al saludarle, queremos agradecerle por la oportunidad de hacer comentarios y sugerencias acerca del proyecto de resolución por la cual se reglamentan los límites máximos permisibles de emisión de contaminantes que deberán cumplir las fuentes móviles terrestres, en el caso específico tratado por este documento, las máquinas de construcción civil que operan en Colombia. De acuerdo con la consulta pública en curso, se está proponiendo la adopción de límites para emisiones de máquinas de construcción civil equivalentes a normas internacionales, como Interim Tier 4 (Estados Unidos) y Stage IIIB (Europa) a partir de enero de 2023. En ese contexto, creemos que es necesario buscar una convergencia normativa con Brasil, una vez que se trata de uno de los principales socios comerciales de Brasil. En este sentido, entendemos que la implementación de un programa de emisiones atmosféricas para máquinas fuera de ruta nuevas, en línea con el programa brasileño, sería un importante y consistente avance para la sociedad y para la industria colombiana, en consonancia con los movimientos que vienen aconteciendo en el mundo, y especialmente en América del Sur. En 2015, Brasil inició la adopción gradual de normas equivalentes al nivel Stage IIA / Tier 3 en su territorio, a través de un programa gubernamental llamado PROCONVE MAR-1. Ese proceso fue concluido en 2019, cuando máquinas agrícolas y de la construcción civil, de 19kW hasta 560 kW, fueron reglamentadas. Es importante decir que Brasil actualmente no tiene planes de adoptar normas de emisiones más restrictas para máquinas fuera de ruta. Destaco que, si implementado en 2023, Colombia contará con las normas de emisiones más avanzadas de América del Sur, equivalentes a los mercados más restrictos del mundo. Como se puede observar, a partir de este año, el mercado colombiano no aceptará equipos producidos de acuerdo con las normas vigentes en Brasil, lo que importará grandes dificultades para el comercio entre ambos países. La adopción de normas como Interim Tier 4 o Stage IIIB resultará en impactos para los propietarios de vehículos colombianos, los cuales contarán con menor variedad de modelos a disposición para comprar, costos de adquisición de modelos a disposición para comprar, costos de adquisición de nuevas máquinas más elevadas y mayores costos de mantenimiento cuando comparen a Stage IIIA / Tier 3 (MAR-1 en Brasil), con destaque para los siguientes impactos: • Necesidad de distribución de diésel con contenido muy bajo de azufre en todo el país, lo cual debería suceder con antelación de, por lo menos, un año en relación con la implantación de nuevas tecnologías de motores, de forma a asegurar el consumo completo de los stocks de combustibles anteriores, con más contenido de azufre. • Menor variedad de equipos a disposición de los consumidores colombianos, siendo que los equipos que se ofrecían tendrían valor de compra significativamente más altos, debido a la alta y compleja tecnología embarcada. • Aumento significativo de la complejidad de los servicios y del mantenimiento exigidos, con destaque para: o Capacitación de técnicos de mantenimiento o Necesidad de flujos consumibles específicos, los cuales necesitan ser distribuidos por todo el país y que agregan costos extras a la operación. Debido a las dificultades e impactos expuestos anteriormente, sugerimos la adopción de las normas Tier 3 / Stage IIA en 2023 para máquinas de la construcción civil, las cuales ofrecen formidables reducciones de emisiones de contaminantes en relación con el escenario actual y están alineadas con la legislación brasileña, manteniendo, de ese modo, la gran variedad de modelos disponibles para el consumidor colombiano, bien como la posibilidad de comercio y entre ambos países. Recomendamos también que, para la obtención de nuevas licencias de adecuación a emisiones atmosféricas, el Gobierno de Colombia podrá recurrir a los informes de ensayo y dictámenes técnicos de agentes técnicos reconocidos, conforme a las condiciones presentadas a continuación. Si el modelo de motor en cuestión ya ha obtenido un certificado de adecuación en otro país, éste podría ser reconocido automáticamente, siempre y cuando cumpla con los siguientes requerimientos: • Las emisiones atmosféricas procedentes del escape de los motores en cuestión cumplen los límites máximos establecidos de acuerdo con las normas Tier 3/Stage IIIA/MAR-1. • El combustible de referencia utilizado para los ensayos se ajusta a las especificaciones internacionales vigentes. • Las pruebas han sido válidas por al menos uno de los siguientes agentes técnicos: o VCA-A16 o DIADA o CETESB • El modelo de motor para el que se está solicitando la nueva licencia o reconocimiento tiene la misma forma constructiva y componentes que los probados en laboratorio. o ISO 8178-1/2012 - Motores alternativos de combustión interna - Medición de la emisión de gases en el escape - Parte 1: Medición de las emisiones de gases y materiales particulados en banco de ensayo. o ISO 8178-4/2012 - Motores alternativos de combustión interna - Medición de la emisión de gases de escape - Parte 4: Ciclos de ensayo en régimen constante para diferentes aplicaciones de motor. o ISO 8178-7/2017 - Motores alternativos de combustión interna - Medición de la emisión de gases de escape - Parte 7: Determinación de familia de motor. Método 2. o ISO 14396: 2002 - Motores alternativos de combustión interna - Determinación y método para la medición de la potencia de motor - Requisitos adicionales para las pruebas de emisión de escape de acuerdo con la ISO 8178. Agradecemos la atención del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible sobre ese tema de gran importancia para nuestra industria y para la sociedad, y nos colocamos a su entera disposición para cualquier información que se haga necesaria.	No aceptada	No se acepta comentario. El Documento Técnico de soporte presenta los estándares Stage IIA/Tier 3 (inmediatamente inferior a Stage IIIB/Tier 4interim) tan solo aportan cerca de un 60% de reducciones de material particulado (PM) respecto al más del 90% proporcionado por el nivel Stage IIIB con una diferencia de costos relativamente baja para el valor de la maquinaria objeto de regulación. De otra parte, al observar el límite de Stage IV (inmediatamente superior a Stage IIIB) la reducción de contaminantes se presenta respecto al dióxido de nitrógeno y no respecto al primer contaminante de interés en Colombia, el cual es el material particulado. A este análisis, se suma que el costo de esta tecnología puede llegar incluso a ser cerca de cuatro (4) veces el costo asociado a una propuesta tecnológica Stage IIIB. En conclusión, se encuentra que el estándar normativo Stage IIIB/Tier 4 aporta el mayor beneficio ambiental en reducción de partículas contaminantes respecto al costo de ésta. Adicionalmente, se destaca que el gobierno nacional ha hecho un esfuerzo importante para lograr el mejoramiento de la calidad de los combustibles nacionales, llegando a 10 ppm de azufre en 2023 para el diésel. La normativa propuesta corresponde con estos esfuerzos y calidades, dando un espacio de transición teniendo en cuenta que se podría reglamentar un estándar aun más estricto, para aprovechar completamente dicha calidad de combustible.
40	16/09/2020	CATERPILLAR INC	Caterpillar aprecia la oportunidad de comentar la propuesta de regulación de las emisiones de los motores de uso en equipo fuera de carretera en Colombia. Por favor, considere extender el periodo de comentarios por lo menos 30 días más allá de la actual fecha límite del 16 de septiembre de 2020. Esto daría tiempo a las asociaciones de la industria que representan a los fabricantes de motores y equipos afectados por esta norma para que hagan sus comentarios. La probabilidad de una regla final que mejore la calidad del aire en Colombia y permita un comercio eficiente se verá aumentada si se trabaja conjuntamente con la industria. Caterpillar recomienda que Colombia comience con los estándares de emisión alineados de la Etapa IIIA de la UE / Tier 3 de la EPA de los EE.UU., en lugar de los estándares alineados provisionales de la Etapa IIIB de la UE / Tier 4 de la EPA de los EE.UU.. La transición directa de motores no regulados con control mecánico a motores con control electrónico que incorporan un post-tratamiento presenta riesgos significativos, por ejemplo, la preparación de la infraestructura de combustible necesaria, la capacitación de los técnicos de servicio y el aumento del costo del producto. Por favor, tener en cuenta también que las normas provisionales de la Etapa IIIB / Tier 4 tienen por objeto dar tiempo para el desarrollo de la tecnología necesaria para cumplir las normas definitivas de la Etapa IV / Tier 4, mientras que aún se logran algunas reducciones de las emisiones en el período de transición. Este tiempo es necesario en los países que adoptaron por primera vez estas normas, porque la tecnología necesaria para cumplir las normas de la Etapa IV y de Nivel 4 Final todavía no había sido adoptada para su uso con motores y equipos de uso fuera de carretera. Hoy en día, el equipo con los motores de la Etapa V / Tier 4 Final se encuentra prontamente disponible. Por lo tanto, Caterpillar recomienda que Colombia requiera inicialmente los estándares alineados de la Etapa IIIA / Tier 3, que podrían ser seguidos después de un mínimo de tres años por los estándares alineados de la Etapa V / Tier 4 Final.	No aceptada	No se acepta comentario. El Documento Técnico de soporte presenta los estándares Stage IIA/Tier 3 (inmediatamente inferior a Stage IIIB/Tier 4interim) tan solo aportan cerca de un 60% de reducciones de material particulado (PM) respecto al más del 90% proporcionado por el nivel Stage IIIB con una diferencia de costos relativamente baja para el valor de la maquinaria objeto de regulación. De otra parte, al observar el límite de Stage IV (inmediatamente superior a Stage IIIB) la reducción de contaminantes se presenta respecto al dióxido de nitrógeno y no respecto al primer contaminante de interés en Colombia, el cual es el material particulado. A este análisis, se suma que el costo de esta tecnología puede llegar incluso a ser cerca de cuatro (4) veces el costo asociado a una propuesta tecnológica Stage IIIB. En conclusión, se encuentra que el estándar normativo Stage IIIB/Tier 4 aporta el mayor beneficio ambiental en reducción de partículas contaminantes respecto al costo de ésta. Adicionalmente, se destaca que el gobierno nacional ha hecho un esfuerzo importante para lograr el mejoramiento de la calidad de los combustibles nacionales, llegando a 10 ppm de azufre en 2023 para el diésel. La normativa propuesta corresponde con estos esfuerzos y calidades, dando un espacio de transición teniendo en cuenta que se podría reglamentar un estándar aun más estricto, para aprovechar completamente dicha calidad de combustible. Finalmente se señala que se está dando una transición de 2 años para la implementación.
41	14/09/2020	Organización Terpel S.A	Art. 1. Tener en cuenta los vehículos que son modificados en las zonas francas, antes de nacionalización, modificaciones tales como: Conversion a GNV/Bombustible o Dedicado.	No aceptada	No se acepta comentario. La redacción original ya incluye lo solicitado por el comentarador, en el sentido en que las unidades convertidas en zona franca deben ser luego importadas al territorio nacional.
42	14/09/2020	Organización Terpel SA	Art.13. Si se compara la Tabla 12 con su similar para vehículos a GNV o GLP dedicados (Tabla 14) se aprecia mayor exigencia normativa para combustibles de bajas emisiones, se busca igualar o mejorar el parametro de mediciones de emisiones	No aceptada	No se acepta comentario. Las condiciones de reglamentación de las fuentes mencionadas dependen de la disponibilidad de combustibles con características fisico-químicas específicas. En este sentido no son equivalentes GNV o GLP con gasolina.
43	16/09/2020	Organización Terpel SA	Art. 22. Se deben incluir las emisiones generadas por los vehículos convertidos a GNV, incluir a los talleres de conversión los cuales están obligados a entregar los vehículos cumpliendo el respectivo parametro de emisiones contaminantes. Esto se hace con un analizador de gases estatico de 6 gases.	No aceptada	No se acepta comentario. Este artículo no excluye de los operativos de revisión a los vehículos convertidos.
44	16/09/2020	Organización Terpel SA	Art. 31. Tener en cuenta los esfuerzos de las ciudades contra la problemática de salud pública a causa de la calidad del aire. Los límites máximos permisibles consideramos que no son lo suficientemente rigurosos.	No aceptada	No se acepta comentario. No se aporta ninguna evidencia objetiva evaluable para sustentar que los límites "no son lo suficientemente rigurosos". De otra parte, el documento técnico de soporte de la presente norma, presenta el análisis de mas de dos millones de datos de resultados de medición de emisiones, que soportan la estructuración de los límites propuestos.
45	16/09/2020	Volvo Equipamentos de construção Latin America Ltda.	Art. 5. De la forma como está escrito se interpreta que la evaluación se hará según los ciclos y procedimientos de ambas reglamentaciones. Esto no es técnicamente factible, pues los ciclos y procedimientos no son exactamente iguales. Entiendo que lo que se quiere decir es que el producto puede ser evaluado según los ciclos y procedimientos de cualquiera de las reglamentaciones, pero no ambas.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción. Ciclos o procedimientos de evaluación en prueba dinámica. Los ciclos y procedimientos para la evaluación de las emisiones en prueba dinámica serán los descritos en la reglamentación de Estados Unidos o de la Unión Europea, según corresponda.
46	16/09/2020	Volvo Equipamentos de construção Latin America Ltda.	Art. 7. Los reportes de ensayos de emisiones de contaminantes usualmente registran el consumo específico de combustible, expresado en g/kWh	No aceptada	No se acepta comentario. El consumo de combustible que se solicita en esta literal hace referencia al obtenido en una prueba a vehículo completo o prueba a motor según corresponda, por lo cual no es necesario modificar la redacción.
47	16/09/2020	Volvo Equipamentos de construção Latin America Ltda.	Art.18. Las fases estipuladas fueron fases transitoria a una fase definitiva que son la EPA Tier 4f y la EU Stage V. Cualquiera de estas fases requiere un combustible con contenido de azufre extremadamente bajo, del orden de 10 partes por millón. Según nuestro entendimiento, el combustible en Colombia tiene actualmente de 16 a 50 ppm y el plan de reducción de contenido de azufre prevve reducir a 10 ppm solamente en 2025. Así, encontramos que el combustible que estará disponible al momento del inicio de vigencia de la reglamentación será insuficiente para adoptar la tecnología requerida para atender los límites de emisiones propuestos.	No aceptada	No se acepta comentario. No se acepta comentario. El Documento Técnico de soporte presenta los estándares Stage IIA/Tier 3 (inmediatamente inferior a Stage IIIB/Tier 4interim) tan solo aportan cerca de un 60% de reducciones de material particulado (PM) respecto al más del 90% proporcionado por el nivel Stage IIIB con una diferencia de costos relativamente baja para el valor de la maquinaria objeto de regulación. De otra parte, al observar el límite de Stage IV (inmediatamente superior a Stage IIIB) la reducción de contaminantes se presenta respecto al dióxido de nitrógeno y no respecto al primer contaminante de interés en Colombia, el cual es el material particulado. A este análisis, se suma que el costo de esta tecnología puede llegar incluso a ser cerca de cuatro (4) veces el costo asociado a una propuesta tecnológica Stage IIIB. En conclusión, se encuentra que el estándar normativo Stage IIIB/Tier 4 aporta el mayor beneficio ambiental en reducción de partículas contaminantes respecto al costo de ésta. Adicionalmente, se destaca que el gobierno nacional ha hecho un esfuerzo importante para lograr el mejoramiento de la calidad de los combustibles nacionales, llegando a 10 ppm de azufre en 2023 para el diésel. La normativa propuesta corresponde con estos esfuerzos y calidades, dando un espacio de transición teniendo en cuenta que se podría reglamentar un estándar aun más estricto, para aprovechar completamente dicha calidad de combustible.
48	22/09/2020	Asociación Colombiana de Gas Natural - NATURGAS	Art. 1. Tener en cuenta los vehículos que son modificados en las zonas francas, antes de nacionalización, modificaciones tales como: Conversion a GNV/Bombustible o Dedicado.	No aceptada	No se acepta comentario. La redacción original ya incluye lo solicitado por el comentarador, en el sentido en que las unidades convertidas en zona franca deben ser luego importadas al territorio nacional.
49	22/09/2020	Asociación Colombiana de Gas Natural - NATURGAS	Art.12. Para las motocicletas y vehículos a gasolina, solo hay tres contaminantes criterios. Para vehículos a GNV/GLP hay seis (en caso que sean vehículos de inyección directa). Para los vehículos encendidos por chispa operados a gasolina, no hay diferencia entre inyección directa, o inyección en puerto (PI: Port Fuel Injection).	No aceptada	No se acepta comentario. La redacción original ya incluye lo solicitado por el comentarador, en el sentido en que las unidades convertidas en zona franca deben ser luego importadas al territorio nacional.
50	22/09/2020	Asociación Colombiana de Gas Natural - NATURGAS	Art.13. El estándar de emisiones exigido en estas tablas es el mismo que el exigido en las Resoluciones 910 e inferior al propuesto en las tablas para vehículos livianos que operan con gas natural o GLP en este proyecto de resolución, lo cual contradice la intención de mejorar la calidad del aire teniendo en cuenta que la comercialización de vehículos a gasolina es mayor a la de tecnologías limpias o de bajas emisiones. Por ejemplo, Si se compara la Tabla 12 con su similar para vehículos a GNV o GLP dedicados (Tabla 14) se aprecia mayor exigencia normativa para combustibles de bajas emisiones, se busca igualar o mejorar el parametro de mediciones de emisiones	No aceptada	No se acepta comentario. La definición de los contaminantes viene dada por el estándar internacional aplicable.
51	22/09/2020	Asociación Colombiana de Gas Natural - NATURGAS	Tabla 13. La meta a partir del 31/12/2021 es que para vehículos a gasolina (M1 y M1 clases I, II y III) se cumple con Euro 4, que data de 2005. En caso de no poder ser más ambicioso para esta fecha por las fechas de mejora de la gasolina, si poner una meta posterior que llegue a los estándares de ese momento de países OCDE (para ese entonces Euro 5 ya será obsoleto también) Apazcar un estándar de emisiones mas estricto con fecha posterior al exigido para combustibles mas limpios como el gas natural, permite que en ese periodo segen ingresando al país, vehículos con niveles de emisiones menos exigentes a los que a los requeridos para las tecnologías limpias. Lo cual no iría en aras del mejoramiento de la calidad del aire y la salud pública.	No aceptada	No se acepta comentario. Las condiciones de reglamentación de las fuentes mencionadas dependen de la disponibilidad de combustibles con características fisico-químicas específicas. En este sentido no son equivalentes GNV o GLP con gasolina.
52	22/09/2020	Asociación Colombiana de Gas Natural - NATURGAS	Art.13. Párrafo 1. EPA 05 tambien es un estándar muy laxo. Misma propuesta que para la Tabla 13 del artículo 13, referente a plantear una meta posterior que llegue a estándares EPA 2010 o el estándar superior equivalente para países OCDE	No aceptada	No se acepta comentario. Las condiciones de reglamentación de las fuentes mencionadas dependen de la disponibilidad de combustibles con características fisico-químicas específicas. La regulación de calidad de gasolina en el territorio nacional establece que el contenido de azufre de 10 ppm requiero para la implementación de EURO6 será lograda en el país hasta el año 2030.
53	22/09/2020	Asociación Colombiana de Gas Natural - NATURGAS	Art. 12, 13, 14 y 15.La normatividad propuesta para los motores encendidos por chispa con combustible GLP/GNV es muy desfavorable con sus similares de gasolina (motocicletas incluidas), donde con calidad de gasolina obsoleta (de 150 ppm). Limitará la introducción al país de tecnologías limpias a GNV/GLP. La exigencia de la medición de amoníaco, bajo dos ciclos muy complejos y con pocos laboratorios certificados a nivel mundial para su ejecución, y expensas de material particulado a número de partículas para motores de inyección, es una clara falta de equilibrio tecnológico en comparación con vehículos a gasolina (y motocicletas).	No aceptada	No se acepta comentario. Las condiciones de reglamentación de las fuentes mencionadas dependen de la disponibilidad de combustibles con características fisico-químicas específicas. La regulación de calidad de gasolina en el territorio nacional establece que el contenido de azufre de 10 ppm requiero para la implementación de EURO6 será lograda en el país hasta el año 2030.

54	22/09/2020	Asociación Colombiana de Gas Natural - NATURGAS	Art.14 y 15. Con el fin de obtener el CPED para vehículos a GLP/GNV, la normatividad propuesta restringe a sob 2 cidos (WLTP o FTP). El primero de éstos cidos no es alivado en muchos laboratorios a nivel internacional. El Segundo, por lo general no cuenta con los contaminantes criterios exigibles (Número de Partículas, Material Particulado para el caso de vehículos con inyección directa). La exigencia de usar un ciclo WHTC (World Harmonized Transient Cycle, por sus siglas en ingles) para vehículos a GNV y GLP solicitando emisiones máximas permisibles para los contaminantes criterio de material particulado y número de partículas para motores con inyección directa, es discriminatorio en comparación con los vehículos a gasolina y mucho mas para motocicletas	No aceptada	No se acepta comentario. También se exige EURO VI para vehículos diesel con un periodo de transición dada por la capacidad productiva y de refinaria en el territorio nacional. En cuanto a la medición amonaco y material particulado esta exigencia está en línea con el estándar EURO VI. Adicionalmente se aclara que el propósito regulatorio es exigir las condiciones más estrictas en concordancia con la viabilidad tecnológica y disponibilidad de energéticos, para cada una de las tecnologías disponibles en el país. No es una práctica recomendada compararlos.
55	22/09/2020	Asociación Colombiana de Gas Natural - NATURGAS	Art. 15. Para vehículos pesados, resulta totalmente desequilibrado, exigir a los vehículos que se certifiquen bajo norma Europea (Tabla 17) en comparación con la norma americana (Tabla 16) y mucho mas con el ciclo armonizado internacional (WHTC), para los vehículos a GNV y GLP	No aceptada	No se acepta comentario. Según lo establecido en el Decreto 1595 de 2015, MinAmbiente no ha determinado la existencia de un equivalente para efectos de esta regulación en esta materia.
56	22/09/2020	Asociación Colombiana de Gas Natural - NATURGAS	Art.16. Se propone plantear una tabla intermedia que contemple estandares Euro VI en una fecha menor al límite de 31/12/2022. Podría vincularse también a que sea vía fecha o vía disponibilidad anticipada de diesel de calidad apto para estas tecnologías a nivel nacional	No aceptada	No se acepta comentario. Las condiciones de reglamentación de las fuentes mencionadas dependen de la disponibilidad de combustibles con características físico-químicas específicas. La regulación de calidad de diesel en el territorio nacional establece que el contenido de azufre de 10 ppm requiero para la implementación de EUROVI será lograda en el país hasta el año 2023.
57	22/09/2020	Asociación Colombiana de Gas Natural - NATURGAS	Art.22. Se deben incluir las emisiones generadas por los vehículos convertidos a GNV, incluir a los talleres de conversión los cuales están obligados a entregar los vehículos cumpliendo el respectivo parametro de emisiones contaminantes. Esto se hace con un analizador de gases estatico de 4 gases.	No aceptada	No se acepta comentario. Este artículo no excluye de los operativos de revisión a los vehículos convertidos.
58	22/09/2020	Asociación Colombiana de Gas Natural - NATURGAS	Art.31. Tener en cuenta los esfuerzos de las ciudades contra la problemática de salud publica a causa de la calidad del aire. Los límites máximos permisibles consideramos que no son lo suficientemente rigurosos.	No aceptada	No se acepta comentario. No se aporta ninguna evidencia objetiva evaluable para sustentar que los límites "no son lo suficientemente rigurosos". De otra parte, el documento técnico de soporte de la presente norma, presenta el análisis de mas de dos millones de datos de resultados de medición de emisiones, que soportan la estructuración de los límites propuestos.
59	22/09/2020	Asociación Colombiana de Gas Natural - NATURGAS	Art. 33. Es muy recomendable hacer una prueba simulada con carga, usando los fenómenos disponibles en los Centros de Diagnóstico Automotriz - CDA. Las pruebas de aceleración libre no logran detectar la condición de mantenimiento de un vehículo	No aceptada	No se acepta comentario. El comentario carece de soporte técnico y no presenta una relación de los beneficios en materia de reducción de contaminantes que se espera de una migración de prueba estática a prueba con carga simulada.
60	16/09/2020	Secretaria Distrital de Movilidad SDM	Así como en el artículo 32 se realiza la claridad de la norma para los vehículos biocombustible, y en el artículo 34 se realiza la claridad para los vehículos duales. Vale la pena que incluyan un artículo similar para dar claridad sobre los límites de emisión para los vehículos híbridos. A pesar que los vehículos híbridos tengan un motor de combustión, vale la pena realizar dicha claridad para que no queden en un vacío.	No aceptada	No se acepta comentario. La reglamentación para inspección de vehículos híbridos se encuentra aún en desarrollo, debido a la diversidad de regímenes de encendido y operación de este tipo de vehículos, la reglamentación que cubra el universo de tecnologías disponible, requiere una caracterización de dicho universo
61	16/09/2020	Ecopetrol S.A.	Art.44 Se solicita aclarar el artículo en el sentido que resulta confuso, debido a que no se especifica que obligación es la que se le transfiera al fabricante, ensamblador o importador de fuentes móviles terrestres, es decir se le concede la responsabilidad de fijar los parámetros de calidad de los combustibles? o se le atribuye la responsabilidad de cumplir con los parámetros fijados por el gobierno nacional? lo anterior debido a que de conformidad con la redacción existente no es posible determinar cual es objetivo del artículo.Es importante precisar que el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Minas y Energía regulan los criterios ambientales de calidad de los combustibles en motores de combustión interna de vehículos automotores.	Aceptada	Se acepta comentario y se ajusta la redacción en el artículo de la norma
62	16/09/2020	CDA MOTO EXPRESS	Art. 19. Parágrafo Los fabricantes, ensambladores o importadores fijarán un autoadhesivo que contenga la información relacionada con los literales a y b del presente artículo, así como el número del Certificado de Emisiones en Prueba Dinámica y Visto Bueno del Protocolo de Montreal (CEPD), el estándar de emisiones que cumple y los resultados de emisiones contaminantes descritos en dicho certificado. El adhesivo debe ubicarse en un lugar visible dentro del motor o la cabina de la fuente móvil de carretera. Para el caso de motocicletas, fuentes móviles de 3 ruedas, cuadríciclos, demás fuentes móviles terrestres de carretera con componentes mecánicos de motocicleta debe ubicarse en una parte visible. Además Los fabricantes deben enviar la información del literal b del presente artículo al Ministerio de Ambiente; la información será publicada en la página web del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible para su acceso por parte de los usuarios. No se está incluyendo en el parágrafo del artículo a las motocicletas y similares. Por otra parte es importante que el Ministerio disponga la información de reglaje de motor para que usuarios como las autoridades ambientales y los CDA puedan consultar información valiosa para la realización de las pruebas estáticas, se debe tener en cuenta un autoadhesivo puede bonarse con el tiempo	No aceptada	No se acepta comentario. Las motocicletas no se encuentran exentas de la disposición del autoadhesivo. La construcción del la base de datos de las condiciones de reglaje de motor se da a partir del autoadhesivo en las distintas instancias y entidades en las que su información es consultada y oficializada.
63	16/09/2020	CDA MOTO EXPRESS	Artículo 24. Emisiones visibles en fuentes móviles terrestres de carretera con motor de encendido por chispa de funcionamiento con gasolina, biocombustibles, o dedicados a gas natural o GLP. La autoridad de tránsito impondrá la sanción a que haya lugar, siguiendo el procedimiento previsto en la Ley 769 de 2002 o la norma que la modifique, adicione o sustituya, cuando en una fuente móvil terrestre de carretera con motor de encendido por chispa de funcionamiento con gasolina, biocombustibles, o dedicados a gas natural o GLP, se aporcen emisiones visibles por humos azules o negros, por periodos mayores a diez (10) segundos consecutivos, previa verificación de que la fuente móvil de carretera se encuentra funcionando a temperatura normal de operación. No se debe limitar el requisito únicamente a la fuentes móviles terrestres de carretera con motor de encendido por chispa de funcionamiento con gasolina, toda vez que los biocombustibles, o dedicados a gas natural o GLP también pueden presentar este tipo de emisiones visibles que implican un deterioro excesivo del motor con sus consecuentes emisiones nocivas.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción. Se quita: funcionamiento con gasolina.
64	16/09/2020	CDA MOTO EXPRESS	Artículo 32. Límites máximos permisibles de emisión para fuentes móviles terrestres de carretera biocombustibles, o dedicadas a gas natural o GLP. Los límites máximos permisibles de emisión establecidos en la Tabla 26, aplicarán también para fuentes móviles terrestres de carretera biocombustible, o dedicadas a gas natural o GLP, durante su funcionamiento en velocidad de crucero y en condición de marcha mínima, ralentí o prueba estática, a temperatura normal de operación. Para fuentes móviles terrestres de carretera operando se realizará la prueba con gasolina y luego con gas natural o GLP, respectivamente. Así mismo aplicarán para estos vehículos los límites máximos permisibles definidos en la Tabla 27 a partir del 1° de enero de 2022. La resolución no está incluyendo límites máximos permisibles de emisión para las fuentes móviles terrestres de carretera dedicadas a gas natural o GLP	No aceptada	No se acepta comentario. El Artículo 31 establece los límites máximos permisibles para los vehículos que funcionen con encendido por chispa incluyendo a los dedicados a GNV o GLP.
65	16/09/2020	CDA MOTO EXPRESS	Art. 44 Error de redacción	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción.
66	14/09/2020	Corporación Autónoma Regional de Antioquia - Corantioquia	Art. 19 Dado el decreto Ley Antitrámite, que exige de revisión técnico mecánica a los vehículos particulares en los primeros 6 años de su matricula inicial y a los motocicletas en los primeros 2 años de su matricula inicial, las autoridades ambientales han tenido la dificultad de realizar pruebas de emisión de gases a vehículos circulantes en la vías que cumplan esta condicon, se sugiere aclarar que el hecho de estar exento de la revisión técnico mecánica, no exime del cumplimiento de los límites máximos permitidos de emisión y por lo tanto la autoridad ambiental competente podrá revisar dichos límites cuando lo estime conveniente.	No aceptada	No se acepta comentario. La redacción propuesta con la expresión "podrá" no implica cumplimiento obligatorio. El objeto de la solicitud se encuentra cubierto en el ámbito de aplicación tanto de la norma como del título específico.
67	14/09/2020	Corporación Autónoma Regional de Antioquia - Corantioquia	Art. 30 El uso de la conjunción "Y", utilizado en la expresión 11% Y 6%, no es congruente con el artículo "O" utilizado en la expresión de dos (2) tiempos O de cuatro (4) tiempos, creando confusión en la lectura.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción
68	14/09/2020	Corporación Autónoma Regional de Antioquia - Corantioquia	Art. 32. Dado que las emisiones fruto de la combustión del Gas Natural son normalmente altas en contenido de O2, sin que esto implique un mal funcionamiento de estas fuentes móviles, se estaría emitiendo concepto de rechazo a vehículos que se ecuentran en buenas condiciones.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción en el sentido de incluir el parágrafo aclaratorio.
69	14/09/2020	Corporación Autónoma Regional de Antioquia - Corantioquia	Art. 33. Dado que se plantea: "todas las fuentes móviles terrestres de carretera con motor de encendido por compresión deben ser medidos y reportados en opacidad y densidad de humo", es importante especificar la fórmula y los valores de conversión entre densidad de humo y opacidad	No aceptada	No se acepta comentario. Esta información se encuentra descrita en la norma técnica Colombiana 4231:2012, como norma que rige la materia.
70	16/09/2020	IMPORT & BUSSINES SAS	Art.2. Se solicita aclarar si para motocicletas o vehículos livianos usados les aplica la norma. Se solicita aclarar si como ensamblador de motocicletas o vehículos que no cumplen los límites de emisiones propuestos les aplica la normativa, si estos van a ser ensamblados en Colombia pero exportados a otros países. Es decir, si no van a transferir en territorio colombiano. Se solicita aclarar si para vehículos de carreras y todoterreno de competencia les aplica la norma.	No aceptada	No se acepta comentario. Todas las fuentes móviles en uso son objeto de la presente regulación, tal cual lo establece el Artículo 4. Para los vehículos en uso aplica la parte IV del documento. MinComercio es el encargado de regular los temas de importación/ensamble para posteriores exportaciones.
71	16/09/2020	IMPORT & BUSSINES SAS	Art. 2. Se solicita aclarar el procedimiento para obtener el cumplimiento del protocolo de Montreal para vehículos eléctricos, pues por una parte dice que están exentos de la norma por lo que no les aplicarían los formatos dentro de la misma, pero así mismo se menciona que deben tener el visto bueno del protocolo de Montreal de acuerdo al Artículo 4. Luego no es claro si se debe obtener a través del formato del Anexo 2, de acuerdo al Artículo 4, y de ser así no se especifica que campos corresponden diligenciar y si se requiere de la firma del fabricante en ese formato cuando son importaciones no independientes.	Aceptada	Se acepta comentario. Se incluye parágrafo aclaratorio en el Artículo 4.
72	16/09/2020	IMPORT & BUSSINES SAS	Art.4. Se solicita aclarar cuantos vehículos se permiten informar o solicitar por certificado cuando estos se vayan a importar por importadores independientes.	No aceptada	No se acepta comentario, la importación para independientes no está definida en función el número de unidades, sino del diligenciamiento de los formatos establecidos.

73	16/09/2020	IMPORT & BUSSINES SAS	Art.9. Se solicita aclarar si las traducciones deben ser oficiales y si es requerida para toda la documentación que no venga en español.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción: Artículo 9. Idoma. El reporte técnico de la prueba o ensayo (en las secciones objeto de evaluación según Artículo 7) y demás soportes requeridos en la presente resolución para la aprobación del Certificado de Emisiones en Prueba Dinámica (CEPD) y Visto Bueno del Protocolo de Montreal, deberán presentarse ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) o quien haga sus veces, en español o en otro idioma con su respectiva traducción oficial al español.
74	16/09/2020	IMPORT & BUSSINES SAS	Art.12. Se solicita aclarar si para todas las motocicletas es requerido el cumplimiento de las emisiones evaporativas, ya que actualmente no es requerido en la Resolución 910 del 5 de junio de 2008, o si depende de los límites de emisiones indicados en las tablas del Artículo 12 del proyecto de resolución.	No aceptada	No se acepta comentario. Los requisitos de emisiones evaporativas aplican para las tablas del Artículo 12.
75	16/09/2020	IMPORT & BUSSINES SAS	Art.20. Se solicita aclarar si lo dispuesto en el Artículo 20 aplica para importadores independientes en caso de que en un solo certificado cubra a muchos vehículos, cuyo 25% al menos corresponda a una unidad. Se requiere igualmente aclarar, en caso de no presentar el reporte de los resultados de las pruebas qué sanciones podría acarrear. "En caso de que alguna prueba a los vehículos cubiertos en un certificado no cumpla con los límites máximos permisibles de emisión en prueba estática, qué sanción puede acarrear.	No aceptada	No se acepta comentario. El artículo aplica para todos los importadores de igual manera. El incumplimiento de las disposiciones establecidas dará origen a sanciones (medidas preventivas, sanciones económicas-entre otras) por parte de la Autoridad competente. El no cumplimiento de los límites máximos permisibles de emisión antes de estar en circulación, debería implicar la necesidad de un ajuste a los componentes mecánicos del motor y sistemas de poscombustión antes de su comercialización, dado que una vez en circulación de presentarse incumplimiento estará expuesto a las sanciones aplicables según código nacional de tránsito y lo dispuesto en la presente Resolución.
76	16/09/2020	IMPORT & BUSSINES SAS	Art.43. Se solicita aclarar si lo dispuesto en el Artículo 43 aplica para importadores independientes. Se requiere igualmente aclarar qué sanciones puede acarrear el hecho de no presentar el formato informando las cantidades de vehículos importados.	No aceptada	No se acepta comentario. El artículo es aplicable para todos los importadores sin discriminación
77	16/09/2020	IMPORT & BUSSINES SAS	Art.44. Se solicita aclarar cuál es el propósito del artículo, pues no es claro cuáles son las responsabilidades de los importadores de vehículos frente a la calidad del combustible.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción
78	16/09/2020	IMPORT & BUSSINES SAS	Anexo 2. Se solicita aclarar qué se puede hacer como importador, ensamblador o fabricante en caso de que no se esté de acuerdo con las observaciones realizadas por la ANLA en el formato o en caso de que no se esté de acuerdo con los números de sistemas de control que la ANLA indique en el formato.	No aceptada	No se acepta comentario. En caso de presentarse discrepancias entre la Autoridad y el solicitante, éste podrá informarlo por escrito ante ANLA, aportando la evidencia de soporte de la solicitud de ajuste, la cual será evaluada por ANLA.
79	16/09/2020	IMPORT & BUSSINES SAS	Anexo 2. Se solicita aclarar cómo se debe diligenciar el formato del Anexo 2 en caso de que como importador independiente se presente el certificado de conformidad en vez del reporte técnico, de acuerdo al artículo 8. Y aclarar cómo se puede dar soporte a la información solicitada en el formato del Anexo 2 en caso de que el certificado de conformidad no lo presente.	No aceptada	No se acepta comentario. El usuario solamente debe diligenciar la información que se encuentre en los certificados de conformidad y que sean exigidos en el formato del anexo 2.
80	16/09/2020	IMPORT & BUSSINES SAS	Anexo 2. Se requiere aclarar si un solicitante del CERTIFICADO DE EMISIONES EN PRUEBA DINAMICA (CEPD) Y VISTO BUENO POR PROTOCOLO DE MONTREAL puede solicitarlo para un tercero, quien vaya a ser el único titular del certificado.	No aceptada	No se acepta comentario. Esta información debe ser solicitada a la Autoridad Competente ya que es un detalle de procedimiento administrativo y no es objeto de la regulación nacional.
81	16/09/2020	IMPORT & BUSSINES SAS	Anexo 2. Se solicita aclarar si en el formato del Anexo 2 se puede especificar para el sistema de aire acondicionado más de una sustancia refrigerante, en los casos en que un mismo modelo de vehículo pueda venir con diferentes sistemas instalados en los vehículos que usan diferentes refrigerantes.	No aceptada	No se acepta comentario. En las instrucciones de diligenciamiento es claro que se puede relacionar más de una sustancia refrigerante.
82	16/09/2020	Universidad de Antioquia	DTS. El documento CONPES 3943 es de julio de 2018.	No aceptada	En ningún apartado del DTS se relaciona el año 2019 para el CONPES 3943
83	16/09/2020	Universidad de Antioquia	Considerandos. Solicit: incluir la referencia de los estudios específicos de calidad de aire nacionales, realizados en el territorio nacional y la información de las pruebas de verificación practicadas por autoridades ambientales, comercializadores representantes de marca, importadores, fabricantes y ensambladores, y en Centros de Diagnóstico Automotor, a los que se hace mención en este considerando. Justificación: Si bien en el documento técnico de soporte se habla de tales documentos vemos necesario incluirlos en el documento de resolución puesto que es muy importante dar el crédito que merecen los autores por sus importantes trabajos. Adicionalmente, una vez se firma tal documento de resolución, no se puede identificar la referencia de tales estudios y demás.	No aceptada	No se acepta comentario. La parte motiva de un acto administrativo es de carácter legal y vinculante en materia de competencias y facultades conferidas por Ley y antecedentes de Política Pública.
84	16/09/2020	Universidad de Antioquia	DTS Estamos de acuerdo en el cambio que el borrador de Resolución propone de cambiar el criterio de opacidad por el criterio de densidad de humos K con un LTOE de 430 mm para reportar y regular las emisiones de vehículos diésel. Sin embargo, hacemos la siguiente solicitud: Solicit: revisar los soportes técnicos y propuesta de límites regulatorios de emisiones de vehículos diésel de los documentos publicados por el MADS. Justificación: vemos que el documento técnico de soporte del MADS en la sección de emisiones de vehículos diésel, no se ajustan de manera apropiada las tablas con el actual criterio de porcentaje de opacidad derivado de una interpretación errónea de la normatividad de referencia para definir los procedimientos, límites y regular las emisiones de vehículos diésel. Tales tablas hacen relación y se sustentan en que los actuales procedimientos de medición y cálculos de porcentaje de opacidad (ecuación B3 de NTC 4231 derivada de Key-Bessel Lambert) en los opacímetros de flujo parcial, incluyen el diámetro del tubo de escape del vehículo. Al respecto se deberá tener presente que el diámetro de tubo de escape solo debería ser usado en cálculos de mediciones con opacímetros de flujo total (los tipo "end-of-line opacimeter") y no para opacímetros de flujo parcial, que son los que se tienen definidos en el país. En tales opacímetros de flujo total, la LTOE es función del diseño del tubo de escape y por eso se pueden hacer las aproximaciones y cálculos (ecuación B3 de NTC 4231) con los diámetros de tubo de escape medidos en los vehículos. Por su parte, en los opacímetros de flujo parcial la LTOE es función del diseño del mismo opacímetro y por lo tanto no tiene relación matemática con el diámetro del tubo de escape. De otro lado, los opacímetros de flujo total tipo "In-Line Opacimeter" o la LTOE también es función del diseño del mismo opacímetro (como en los de flujo parcial), y por lo tanto no se podrían tampoco hacer asociaciones con los de flujo total tipo "end-of-line opacimeter" o con el diámetro del tubo de escape del vehículo. Las tablas antes descritas derivan de una interpretación errónea de la normatividad de referencia internacional SAE J1667, ISO 8178-10/ISO 11614 y la normativa nacional NTC 4231; de hecho, consideramos que algunos apartes del anexo B de la norma NTC 4231, parecen indicar que se pueden mezclar los conceptos y cálculos de los opacímetros de flujo parcial y los opacímetros de flujo total, teniendo presente que está en una norma específica para opacímetros de flujo parcial. Lo anterior indica la necesidad de que la norma NTC 4231 debe ser revisada también a la luz de los referentes internacionales antes dichos. Los conceptos de "Opacidad estándar" y Ls si pueden ser aplicados de manera independiente a opacímetros de flujo parcial o de manera independiente en opacímetros de flujo total. Por ejemplo, en opacímetros de flujo parcial se podrían estandarizar a una sola LTOE (por ejemplo, 430 mm) con otros opacímetros de flujo parcial existentes en CDA y laboratorios del país (tales como 200, 215 y 364 mm), empleando la ecuación B3 de la norma NTC 4231. De igual manera, si en el país existieran y se permitieran opacímetros de flujo total, se podrían estandarizar a una sola LTOE (por ejemplo, 60 mm) con otros opacímetros de flujo total con LTOE diferente (por ejemplo, 51, 76, 102, 127, 152 mm) o los diferentes diámetros de tubo de escape que se puedan medir en prueba o su equivalente en potencia de motor) empleando la misma ecuación B3 de la norma NTC 4231. En tal sentido, la escala de medición de los opacímetros de flujo parcial existentes en el país, efectivamente corresponden con sus propias LTOE (entre 430 y 200 mm) a escalas de opacidad N, de 0 hasta 100 %, en los respectivos rangos de K (0.9.89 y 40.32) y por lo tanto con estos opacímetros de flujo parcial no se debería hacer una asociación con un LTOE de 60 mm, para establecer la escala o el rango del respectivo N, como se señala en el documento técnico de soporte del borrador de Resolución, puesto que esta escala de N no sería de ninguna manera correspondiente. Por lo tanto, se hace necesario revisar lo antes dicho, pues los límites futuros propuestos en el documento de borrador de Resolución para 2022 de densidad de humos (Tabla 20), está siendo sustentada en el documento técnico a partir de la información sustentada y procesada con procedimientos inadecuados. Las anteriores discusiones han sido parte del trabajo realizado por la Universidad de Antioquia y el AMVA en el marco del proyecto Articulación Universidad-Empresa-Estado para establecer los factores de emisión reales de vehículos pesados en el Valle de Aburrá (FEVA-I) del Convenio Interadministrativo No 888 de 2017.	No aceptada	No se acepta comentario. La argumentación presentada por la Universidad de Antioquia es errónea. En la actualidad en Colombia la longitud de trayectoria óptica efectiva estándar es el diámetro del tubo de escape elevándolo a un híbrido normativo entre la norma ISO1664 y la norma SAE-J1667. La adopción de esta regulación en Colombia data de la reciente versión de la NTC-4231:2002, en la que, se establece como longitud de prueba estándar, el diámetro del tubo de escape en función de la potencia vehicular utilizando opacímetros de flujo parcial para tales efectos. Esta situación es técnicamente imprecisa y la presente normativa corrige las consideraciones defectuosas. Se recomienda leer en detalle el Documento Técnico de Soporte, tomando en consideración las disposiciones establecidas en la NTC4231:2002 (la versión precedente a la vigente) para poder comprender que, existe un vacío normativo en el que se hereda de la versión de 2002 el reporte a diámetro de tubo de escape de manera errónea. En este sentido, la "ingeniería inversa" necesaria para obtener los valores de densidad de humo, a partir de los resultados existentes en las bases de datos de CDA y Autoridades, debe ser realizada a partir de los datos de opacidad reportada a diámetro de escape(opacidad medida), con un punto de llegada de densidad de humo a una LTOE estándar de 430mm (opacidad estándar). Considerar la LTOE física de los equipos es un error conceptual por parte de la UdeA, ya que realmente en ninguna base de datos se reportan opacidades medidas a las LTOE físicas, entendiendo que sería imposible tener un único límite permisible comparable con instrumentos de diferente LTOE.
85	16/09/2020	Universidad de Antioquia	DTS y art.33. Sugerencia: Se sugiere que el análisis y cumplimiento del parque automotor diésel, el análisis de impacto y demás análisis de esta sección (C. Fuentes móviles de carretera con motor de encendido por compresión, " Página 36) incluya el citado estudio de la UDEA-AMVA (proyecto Articulación Universidad-Empresa-Estado para establecer los factores de emisión reales de vehículos pesados en el Valle de Aburrá (FEVA-I) del Convenio Interadministrativo No 888 de 2017). Justificación: Tal estudio resume en la siguiente tabla el análisis realizado en términos del parámetro K, con la información disponible en el AMVA (muestra representativa mayor al 25 % del total de los vehículos diésel que circulan en jurisdicción del Valle de Aburrá). Esta información corresponde a los CDA del AMVA que en 2018 presentaron información suficiente que debía incluir: diámetro de tubo de escape y la LTOE de opacímetro empleado en la medición. Los valores de K propuestos en la tabla están en línea con los límites de regulación en Chile, México y Brasil	No aceptada	No se acepta comentario. Por las razones expuestas en el comentario anterior, los datos presentados por la UdeA son resultado de un análisis basado en un error conceptual.
86	16/09/2020	Universidad de Antioquia	Capítulo III Recomendación: Incluir seguimiento del factor de riqueza de la mezcla (Relación aire/combustible) con al menos dos cifras decimales de precisión. Esta es una buena forma de darse cuenta del estado de funcionamiento de un catalizador de 3 vías, que no se puede inferir con las emisiones de HC y CO. Justificación: La mejor manera de detectar el mal estado de funcionamiento de un catalizador de 3 vías es mediante la medición de NOx en condiciones de funcionamiento con carga. La no exigencia de NOx en la prueba estática se justifica porque al ralentí y a velocidad de crucero sin carga en el vehículo, las temperaturas en la cámara de combustión son bajas y por tanto los NOx son bajos, tal como lo demostró el Convenio Interadministrativo No. 1096 de 2016 entre el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y la Universidad de Antioquia. En este proyecto midiendo en prueba dinámica se demostró que las emisiones de NOx no son despreciables y pueden llegar a ser del orden de 50 veces más elevadas que al ralentí. Ante la dificultad que supone implementar una prueba con dinamómetro de rodillos en los CDA, para medir NOx, se sugiere registrar el buen funcionamiento del catalizador a través de la señal de la relación aire/combustible, la cual debe estar alrededor de la relación estequiométrica e incluso con tendencia a mezclas pobres para los vehículos con motores de inyección directa (GDI), con una precisión de 2 cifras decimales por lo menos.	No aceptada	No se acepta comentario. La información presentada no es suficiente para establecer una regulación, no se establece límites de aceptación o rechazo, método de ensayo, tiempo de prueba, condiciones de aceleración, características metrológicas del equipo necesario, disponibilidad de laboratorios acreditados para calibración, entre otros. Se recomienda desarrollar más el insumo, el cual se considera de alto interés para regulaciones futuras.
87	16/09/2020	Universidad de Antioquia	Capítulo III. Recomendación: sustituir la medición de hidrocarburos en los CDA por un equipo adicional con sensor de ionización de llama. Justificación: La medición de las emisiones de hidrocarburos totales (HC) con los equipos convencionales de los CDA no es correcta. Esta medición se realiza por balance de átomos de carbono asumiendo una concentración de carbono en el combustible, a la que se le resta la emisión de carbono proveniente del CO y CO2, determinados éstos últimos por infrarrojo no dispersivo. Para el correcto funcionamiento de la cámara infrarroja los gases de escape tienen que ser secados previamente, proceso en el cual se condensan la gran mayoría de hidrocarburos, haciendo que la medida sea errónea y subestimada. En el Convenio Interadministrativo No. 1096 de 2016 entre el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y la Universidad de Antioquia, se hizo una comparación entre equipos de CDA y un equipo de medición que mide los HC por ionización de llama (técnica internacionalmente aceptada para este fin), el cual está provisto de una sonda aislada térmicamente y calibrada a 190°C para evitar condensación de hidrocarburos. Mientras que el equipo de CDA registra alrededor de 200 ppm de HC, el equipo por ionización de llama registra alrededor de 900 ppm.	No aceptada	No se acepta comentario. La información presentada no es suficiente para establecer una regulación, no se establece límites de aceptación o rechazo, método de ensayo, tiempo de prueba, condiciones de aceleración, características metrológicas del equipo necesario, disponibilidad de laboratorios acreditados para calibración, entre otros. Se recomienda desarrollar más el insumo, el cual se considera de alto interés para regulaciones futuras.
88	16/09/2020	Universidad de Antioquia	Considerandos * Sugerencia: Se sugiere cambiar "todo diésel" por "de encendido por compresión" * Sugerencia: Se sugiere escribir "Euro 6VI", para incluir a los vehículos livianos (las Euro de éstos se escriben en números arábigos), incluir observación en demás apartes del Borrador que lo contengan * Correjo: CONPES 3943 del 31 de julio de 2018	No aceptada	No se acepta comentario. Se está recomendando modificar una cita textual de una Ley.
89	16/09/2020	Universidad de Antioquia	Art. 11 Sugerencia: Se sugiere eliminar esta columna: estos vehículos ya no deberían estar entrando comercialmente al país, no tiene sentido incluir límites de prueba dinámica.	No aceptada	No se acepta comentario. De acuerdo con la norma propuesta, en concordancia con el cronograma de mejoramiento de calidad de combustibles los vehículos EURO2 ingresarán al país hasta el 30 de diciembre de 2021.
90	16/09/2020	Universidad de Antioquia	Tabla 5. Sugerencia: Se sugiere que al ser con motor de encendido por compresión debería exigirse también límite de emisión de Material Particulado	No aceptada	No se acepta comentario. La propuesta de norma se acoge a los estándares Europeos que para el caso particular de este tipo de vehículos con nivel tecnológico EURO 2 no regula el material particulado.
91	16/09/2020	Universidad de Antioquia	Todo el documento. Sugerencia: Aunque las pruebas dinámicas de emisiones estandarizadas con ciclos americanos y europeos tienen definidas una calidad de combustible estándar (combustibles de referencia), se sugiere aclarar, puede ser desde los considerandos, que los combustibles distribuidos en Colombia tienen 10% de etanol, para el caso de las gasolinas, y 10% de biodiesel, para el caso del diésel y de esta forma ser congruentes con la terminología que emplea el Ministerio de Minas en las Resoluciones de calidad de combustibles: i.e. gasolinas originadas E10 y diésel B10.	No aceptada	No se acepta comentario. el contenido de la mezcla obligatoria de combustibles fósiles con biocombustibles cambia frecuentemente en el país en función de dinámicas de abastecimiento y disponibilidad de biocombustibles desde los productores. Incluir un valor fijo en esta norma no tiene ningún propósito práctico y obligaría a un cambio de la presente Resolución cada vez que surja un cambio en el nivel máximo de mezcla. La regulaciónación de un incremento de mezcla obligatoria es facultad de MinEnergía, MinAgricultura y MinAmbiente, en conjunto L 1955/2018.
92	16/09/2020	Universidad de Antioquia	Tabla 10. Comentario: Tener en cuenta que la tendencia mundial en tecnologías de motores de combustión interna de encendido por chispa es la inyección directa de gasolina(GDI), donde las emisiones de Material Particulado cobra interés. Sería conveniente revisar este aspecto, teniendo en cuenta que en Colombia ya se comercializan vehículos con motores GDI y que a nivel mundial la tendencia es a migrar a este tipo de motores.	No aceptada	No se acepta comentario. La medición de número de partículas se contempla para este tipo de vehículos a partir de estándares EURO 6, los cuales ingresarán al país en 2030.
93	16/09/2020	Universidad de Antioquia	Tabla 11. Comentario: revisar la conveniencia de incluir esta tabla, teniendo en cuenta que en Colombia, desde hace cerca de 20 años, ya no ingresan al mercado vehículos de carretera de estos tamaños con motores de encendido por chispa.	No aceptada	No se acepta comentario. No se debe dejar ningún vacío normativo, estos vehículos no están prohibidos y aunque las condiciones de mercado los dejen a un lado, se debe mantener la condición en la regulación.
94	16/09/2020	Universidad de Antioquia	Art. 14. Comentario: Se pide aclarar: 1) Para vehículos convertidos a Gas Natural (directamente por el ensamblador, qué niveles de emisiones se les van a exigir? 2) Para vehículos en el Programa Autogas(Poablemente Convertidos a GLP), qué niveles de emisiones se les van a exigir?	No aceptada	No se acepta comentario. Si sale de fábrica, es dedicado, para lo cual se exige lo descrito en la tabla 14. Para los vehículos convertidos, deberán cumplirse los límites establecidos en prueba estática (ya que se encuentran en uso), en la PARTE IV de la presente norma.
95	16/09/2020	Universidad de Antioquia	Tabla 21. Comentario: Por qué no se incluye el número de partículas (g/kWh)?	No aceptada	No se acepta comentario. Para los estándares descritos, que son acogidos de las normas tanto Europeas como Estadounidenses, solamente se regula el material particulado en términos de masa.
96	16/09/2020	Universidad de Antioquia	Art. 35. Comentario: La valvula de recirculación de las emisiones de Carter de los motores de gasolina se conocen como PCV (Positive Carter Ventilation).	No aceptada	No se acepta comentario. No es relevante

97	16/09/2020	Universidad de Antioquia	<p>Capítulo III. Sugerencia: dejar plasmado en la resolución (por ejemplo en un parágrafo) escenarios futuros en la regulación de las emisiones de vehículos diesel que incluyan nuevos procedimientos de medición tales como el conteo de partículas en número y/o concentración máscica, buscando regular de manera efectiva las emisiones de estos vehículos. Hecho lo anterior a través de estudios de soporte técnico y económico</p> <p>Justificación: Se identificó en el estudio de la UDEA-AMVA (proyecto Articulación Universidad-Empresa-Estado para establecer los factores de emisión reales de vehículos pesados en el Valle de Aburrá (FEVA-II) del Convenio Interadministrativo No 888 de 2017), que el criterio de opacidad de vehículos diesel (K o porcentaje de opacidad) sobre los año modelo más recientes (nuevas tecnologías) no es apropiado, puesto que en muchos casos aunque no se genera opacidad. Si se generan altas cantidades de partículas y altas concentraciones máscicas, debido a las extremadas altas presiones de inyección que genera particulado de muy bajo tamaño de partícula (gran proporción < 50nm) que bloquean parcialmente el haz de luz de los opacímetros, presentando medidas muy bajas pero con altos contenidos máscicos. En tal sentido, se sugirió a la autoridad ambiental del Valle de Aburrá, la necesidad futura de que las nuevas tecnologías de vehículos sean regulados en el corto plazo mediante otros tipos de pruebas diferentes a la opacidad (la densidad de humos), tales como el conteo de partículas en número y la concentración máscica. Lo anterior toma como referencia 2 estudios piloto realizados en el Valle de Aburrá en el marco del citado Estudio sobre conteo de partículas (en número y en masa) y la tendencia internacional sobre la regulación de las emisiones de vehículos diesel de nuevas tecnologías. Adicionalmente, es conocido que la normativa de referencia SAE J1657, es una norma definida para vehículos pesados (Heavy Duty Powered Vehicles) que ha sido adoptada para vehículos diesel en general en la NTC 4231.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. La inclusión del conteo de partículas como método alternativo de medición de emisiones ya se establece en el artículo 42 de la presente norma. Adicionalmente, un acto administrativo en su carácter jurídico no debe dejar elementos regulatorios sin fechas y condiciones técnicas plenamente definidas. En este sentido, se reitera que la legislación de nuevos métodos de medición, particularmente para vehículos de bajas emisiones se encuentra en desarrollo por parte del Gobierno Nacional y no se encuentra subordinada a la presente norma.
98	16/09/2020	Universidad de Antioquia	<p>Capítulo III. Solicito: se solicite no incluir los límites de K (densidad de humos) propuestos en el actual borrador y que sean finalmente definidos en la nueva resolución que modificará la Res 910 de 2008. Estos valores deberían ser menores, tal como se ha planteado en los comentarios previos</p> <p>Justificación: Además de los comentarios, solicitudes y sugerencias anteriores, otras consideraciones son las siguientes en el caso de que se defina regular a partir de 2022 los altos límites de K propuestos en el borrador de resolución por el MADS:</p> <p>i) De manera comparativa a los límites regulados en países como Brasil, México y Chile, sería una inapropiada carta de presentación para el país.</p> <p>ii) Ante otros países, organismos y entidades que promueven la mejora de la calidad del aire sería otra inapropiada carta de presentación para el país.</p> <p>iii) En términos generales sería una regulación bastante flexible para que muchos vehículos altamente contaminantes se permita su movilidad.</p> <p>iv) Parecería una medida que va en contra de los compromisos internacionales tales como del Acuerdo de París.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Esta es la norma que deroga la Resolución 910 de 2008, en este sentido es incomprensible la solicitud del comentarador, adicionalmente, se reitera que el análisis de estándares realizado por la UdeA presenta un error conceptual.
99	16/09/2020	Universidad de Antioquia	<p>Resolución. Sugerencia: Tener en cuenta que las especificaciones para las gasolinas, contenidas actualmente en la Resolución 1180 de 2006 del MME y las que se presentaron recientemente en el proyecto de resolución que modificará la misma, tienen un senda de mejora donde el contenido de azufre bajara en dos años a 50 ppm y hasta el 2030 a 10 ppm y que además, para el caso de octano IAD y/o RON de la gasolina regular, se mantendrá en los mismos valores actuales hasta finales del 2030, que son muy bajos con respecto a los estándares internacionales, situación que puede restringir la entrada de vehículos a gasolina con tecnologías de punta o las tecnologías que se proyectan en los próximos 10 años, a pesar que se disponga de la gasolina extra, con mejores características de octano IAD y RON pero con muy baja demanda (<3% del total).</p>	No aceptada	No se acepta comentario. En la actualidad no se encuentra reglamentado un valor de RON para poder establecer que la nueva regulación no la mejora, la calidad de los parámetros de combustibles distribuidos en el territorio nacional no son objeto de la presente regulación pero son regulados por MinAmbiente en conjunto con MinEnergía, por lo cual la presente norma se encuentra en perfecta sincronía con la de calidad de combustibles.
100	16/09/2020	Organismo Nacional de Acreditación ONAC	<p>Artículo 6. Reporte técnico de la prueba dinámica. El reporte técnico de la prueba o ensayo que presente el fabricante, ensamblador o importador de fuentes móviles tenestres (de carretera o de uso fuera de carretera) para la obtención del Certificado de Emisiones en Prueba Dinámica (CEPD) y el Voto Bueno del Protocolo de Montreal deberá ser expedido por un laboratorio de ensayo acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC bajo la norma ISO/IEC 17025 o por un laboratorio de ensayos acreditado por un organismo de acreditación que sea signatario de los acuerdos de reconocimiento multilateral suscritos por ONAC, bajo el mismo alcance pruebas o ensayos acreditado por organismos de acreditación que cuenten con reconocimiento internacional o por una autoridad ambiental competente.</p> <p>Serán válidos aquellos reportes técnicos de las pruebas o ensayos, realizados por una autoridad ambiental competente, quedando su aprobación sujeta a que las pruebas se realicen de acuerdo con los métodos y procedimientos establecidos para tal fin en el artículo 5 de la presente resolución.</p>	Aceptada	Se acepta comentario. Se acepta redacción propuesta.
101	16/09/2020	Organismo Nacional de Acreditación ONAC	<p>Art.10 Parágrafo. En caso de que las fuentes móviles tenestres (de carretera o de uso fuera de carretera) que hayan sido certificadas se las modifique una o varias de las especificaciones técnicas comprendidas en la documentación de soporte radicada ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) o quien haga sus veces, y que éstas no conlleven la realización de una nueva prueba de emisiones, el fabricante, importador o ensamblador, deberá demostrarlo accediendo a través de un documento técnico emitido por un laboratorio de ensayo acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia - ONAC bajo la norma ISO/IEC 17025 o por un laboratorio de ensayos acreditado por un organismo de acreditación que sea signatario de los acuerdos de reconocimiento multilateral suscritos por ONAC, bajo el mismo alcance, servicio técnico o autoridad ambiental competente, en los que se indique que las modificaciones no afectan los resultados de sus emisiones.</p>	Aceptada	Se acepta comentario. Se acepta redacción propuesta.
102	16/09/2020	Organismo Nacional de Acreditación ONAC	<p>Art. 19 Parágrafo En un lugar visible dentro de la cubierta del motor o la cabina de la fuente móvil de carretera se fijará un autoadhesivo que contenga la información relacionada con los literales a, b y c del presente artículo, así como el número del Certificado de Emisiones en Prueba Dinámica y Voto Bueno del Protocolo de Montreal (CEPD), el estándar de emisiones que cumple y los resultados de emisiones contaminantes descritos en dicho certificado.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Esta información ya se incluye en las partes del vehículo.
103	16/09/2020	Organismo Nacional de Acreditación ONAC	<p>Tabla 24. Límites máximos permisibles de emisión para motocicletas, fuentes móviles de 3 ruedas, cuadríciclos, demás fuentes móviles tenestres de carreteras con componentes mecánicos de motocicleta que durante su funcionamiento utilicen gasolina en condición de marcha mínima o ralentí y a temperatura normal de operación.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. La redacción original de la norma contempla las mezclas gasolina-aceite de las motocicletas 2T.
104	16/09/2020	Organismo Nacional de Acreditación ONAC	<p>Artículo 40. Protocolo para la aprobación certificación a Centros de Diagnóstico Automotor en materia de emisiones contaminantes. El Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM) elaborará un Protocolo para la aprobación certificación a Centros de Diagnóstico Automotor en materia de emisiones contaminantes, el cual deberá estar publicado durante los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigor de la presente resolución</p>	No aceptada	No se acepta comentario. El requisito legal para la habilitación de los CDA por parte de Mintransporte contempla específicamente: una certificación en materia de emisiones contaminantes. El ámbito jurídico, la palabra aprobación no es válida para los efectos legales.
105	16/09/2020	Organismo Nacional de Acreditación ONAC	<p>Anexo 8. De acuerdo con la revisión realizada, consideramos que, aunque el Ministerio si bien incluye la definición de vehículos híbridos, no especifica en el contenido del documento si están excluidos o si se deben aplicar las pruebas estáticas para revisar las emisiones del vehículo cuando esté en funcionamiento el motor de combustión interna</p> <ul style="list-style-type: none">–Placa– Marca– Modelo– Cilindraje– Línea– Clase– Servicio– Combustible <p>– Tipo de Motor (4T, 2T, encendido por compresión, encendido por chispa y Híbrido Diesel, Híbrido gasolina)</p> <p>– Número de tubos de escape</p> <p>– Diseño (Convencional o Scooter) para el caso de motocicletas</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Se aclara que el anexo 8 contempla el reporte de vehículos híbridos en la sección de combustible y no de tipo de motor dada la pertinencia técnica de los conceptos.
106	16/09/2020	Organismo Nacional de Acreditación ONAC	<p>Anexo 1. Acreditación: Atestación de tercera parte relativa a un organismo de evaluación de la conformidad que manifiesta la demostración formal de su competencia para llevar a cabo tareas específicas de evaluación de la conformidad Procedimiento mediante el cual se reconoce la competencia técnica y la idoneidad de los organismos de certificación e inspección, laboratorios de ensayo y metrología</p>	Aceptada	Se acepta comentario. Se acepta redacción propuesta.
107	16/09/2020	Organismo Nacional de Acreditación ONAC	<p>Anexo 1. Organismo de acreditación: Organismo que lleva a cabo actividades de acreditación, el cual es la atestación de tercera parte relativa a un organismo de evaluación de la conformidad, y el cual manifiesta la demostración formal de su competencia para llevar a cabo tareas específicas de evaluación de la conformidad. Organismo autorizado por el país donde se encuentre ubicado que tiene como función reconocer y evaluar que un organismo de certificación o un laboratorio de pruebas tiene la competencia técnica para realizar una determinada actividad de evaluación.</p>	Aceptada	Se acepta comentario. Se acepta redacción propuesta.
108	16/09/2020	Organismo Nacional de Acreditación ONAC	<p>Anexo 1. Organismo de certificación Organismo de evaluación de la conformidad. Organismo que realiza la demostración de que se cumplen los requisitos especificados relativos a un producto, proceso, sistema, persona u organismo, el cual incluye actividades tales como el ensayo/prueba, la inspección y la certificación. Entidad imparcial, pública o privada, que posee la competencia y la confiabilidad necesarias para administrar un sistema de certificación, consultando los intereses generales.</p>	Aceptada	Se acepta comentario. Se acepta redacción propuesta.
109	16/09/2020	Organismo Nacional de Acreditación ONAC	<p>Anexo 1. Prueba estática: Prueba realizada a una fuente móvil en condiciones de marcha mínima o ralentí y velocidad cruceo o de aceleración libre, según corresponda, conforme a las NTC 4231 NTC 4983 y NTC 5365, en las versiones vigentes</p>	Aceptada	Se acepta comentario. Se acepta redacción propuesta.
110	16/09/2020	Organismo Nacional de Acreditación ONAC	<p>Anexo 1. De acuerdo con la revisión realizada, consideramos que, aunque el Ministerio si bien incluye la definición de vehículos híbridos, no especifica en el contenido del documento si están excluidos o si se deben aplicar las pruebas estáticas para revisar las emisiones del vehículo cuando esté en funcionamiento el motor de combustión interna.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. En algunos casos los regímenes de funcionamiento de los vehículos híbridos son incompatibles con los procedimientos de prueba estática establecidos en la actualidad. Estas disposiciones deberán ser establecidas en una normativa posterior con mayor construcción técnica sobre la materia.
111	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Si bien el CONPES define una directriz frente a los estándares de emisiones a los que debe llegar el país, lo importante es que se deben tener un combustible de calidad indispensable para el ingreso de esta tecnología. No solo de un parámetro como el azufre, debe considerarse el número de octano, estabilidad de la oxidación, contenido de agua y demás.</p> <p>Consideramos importante poder trabajar más en la simplificación de las tablas, ya que la misma no son de fácil lectura. De manera particular señalamos que en el anexo de Vehículos a gasolina no colocaron las tablas referente a los vehículos pesados de gasolina.</p> <p>Celebramos la invitación del Ministerio, no obstante y como lo hemos manifestado en comunicaciones anteriores, vemos con preocupación que no se avance de manera sistemática y en la misma línea en el mejoramiento de los combustibles necesarios para el mejoramientos y reducción de las emisiones.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Los estándares para vehículos pesados de encendido por chispa-gasolina se presentan en el Artículo 13 del proyecto normativo. Frente a la claridad de los combustibles, no es claro el comentario en el sentido de establecer claramente los impedimentos o limitaciones tecnológicas evidenciadas para la incorporación de las nuevas tecnologías en armonía con las regulaciones adelantadas por el Gobierno Nacional en materia de parámetros de calidad de combustibles.
112	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Art.1 Solicitamos dentro del objeto señalar que se trata de una norma aplicable a vehículos nuevos que ingresen al país, con el fin de que contenga toda la realidad y contexto nacional. Importantes determinar el procedimiento para el ingreso de vehículos usados en el territorio insular de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, quien al ser considerado un puerto libre, requiere de tratamiento especial.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. El objeto contempla todas las fuentes móviles que circulan por el territorio nacional. Adicionalmente, para el caso de regulación de procedimiento para el "puerto libre" reportado, la Entidad competente es el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.
113	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Art. 2 Con respecto a las exposiciones solicitamos:</p> <p>Líteral B - Ampliarlo a más modalidades de importación a la temporal, dado que actualmente existen varias modalidades bajo las cuales es posible traer un vehículo al país para estos efectos de exhibiciones.</p> <p>Líteral C - Al señalarse dentro del texto que se exceptúan los vehículos fuera de carretera con destinación agrícola, como las que operan con combustibles fósiles (se lee sea estas agrícolas o no) y las que operen con encendido por compresión (sean estas agrícolas o no), no se determina ninguna excepción, o en la lectura no es claro lo que se quiere excluir de la aplicación de la presente norma. Agradecemos aclarar para efectos de comprender un poco más la aplicación de la excepción.</p> <p>Líteral F - Solicitamos en esta excepción, señalar que se encuentran exceptuados del trámite de expedición de CEPD los vehículos de cero emisiones de manera mas clara. Vemos una gran oportunidad de simplificación de trámite con esta excepción que ampliamos con mas detalle en el artículo 4 del presente proyecto. Es importante estudiar la posibilidad de que se elimine la especificación del refrigerante y solo se exija una certificación del gas refrigerante por parte de casa matriz que diga que cumple el protocolo de Montreal donde no se especifique el gas refrigerante.</p> <p>Actualmente el certificado del cumplimiento de Montreal se exige por la ventanilla VUCE para vehículos eléctricos e híbridos, consideramos que el trámite de CEPD puede emitirse solo con la presentación de este documento en la ventanilla.</p>	No aceptada	<p>B. No se acepta comentario</p> <p>C. Se acepta comentario y se modifica redacción</p> <p>F. No se acepta comentario, la información sobre sustancias agudadoras es relevante para Ministerio de Ambiente</p>
114	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Art. 4 Como se señaló en el artículo 2, consideramos importante exceptuar de este trámite de expedición de Certificado de Prueba dinámica a los vehículos eléctricos dado que actualmente todos cuentan con el Voto Bueno por Protocolo de Montreal desde casa matriz y no requieren ser sometidos a revisiones adicionales dada la ausencia de emisiones producidas por los mismos.</p> <p>Sometiémos a este proceso solo para verificar que cuenten con el certificado ante ANLA, es requerir dos veces el mismo documento dentro del proceso de solicitud de permisos por parte de autoridades. Esto dado que el certificado es cargado actualmente en el sistema VUCE para la obtención de la licencia de importación.</p> <p>Consideramos prudente que pueda crearse una comunicación fluida entre entidades y sus sistemas para que ANLA pueda conocer esta información de manera directa desde los sistemas de información del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y así pueda optimizarse los procesos y tiempos en los procesos de importación.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Hasta tanto no exista un esquema de interoperabilidad de bases de datos entre Ministerios, para MinAmbiente es relevante, bajo el principio de precaución, la identificación plena de las sustancias refrigerantes.
115	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Art.4 P1 Solicitamos para efectos de garantizar igualdad en los procesos y evitar solicitudes posteriores a empresas importadores que hoy se ubican en Colombia, que se de el mismo tratamiento en este trámite a las personas naturales o jurídicas que importan de manera particular o frecuente vehículos al país.</p> <p>Con respecto los equipos fuera de carretera es importante considerar que estos generalmente tienen un código o PIN, pero no una regla general para todos los equipos, por lo que se sugiere incluir la serie o chasis como datos identificadores de estos equipos.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Para la importación de unidades marginales el acceso de los usuarios al contacto y firma por parte un fabricante supone un trámite en ocasiones intocable, situación que no se presente con los importadores representantes de marca, que tienen contacto directo con fábrica. Para la maquinaria para uso fuera de carretera se incluye el número de serie como aspecto de identificación.
116	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Art.4. P2 Después de hacer una revisión al formato, no es claro que se debe diligenciar, por lo que se requiere especificar mas este tema para la importación de partes con el fin de claridad.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Este requerimiento aplica únicamente para motores de combustión interna y no para auto partes distintas. Adicionalmente, el anexo contiene un instructivo para diligenciamiento en el que se establecen claramente los campos e información requerida.
117	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Art. 5 La calidad de los combustibles afecta directamente el resultado obtenido en las emisiones. De acuerdo a esto, es importante acelerar la adopción y forma de estos certificados. Adicionalmente, es clave resaltar la prueba específica para la cual se obtiene el nivel de consumo de combustible reportado. Esto evitaría problemas futuros ante la SIC y consumidores.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Frente a las emisiones, los estándares definidos en la presente norma se encuentran sincronizados con cronograma de mejoramiento de la calidad de diesel y gasolina definidos por el Gobierno Nacional y sobre lo cual ya se superó la etapa de consulta pública nacional. El valor de consumo de combustible solicitado es reportado por un laboratorio técnico acreditado que define el procedimiento o método aplicable.

118	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Art. 6.Sugerimos para la redacción, señalar que serán válidos alternativamente aquellos reportes técnicos de las pruebas o ensayos, realizados por una autoridad ambiental competente, quedando su aprobación sujeta a que las pruebas se realicen de acuerdo con los métodos y procedimientos establecidos para tal fin en el artículo 5 de la presente resolución	No aceptada	Se acepta comentario. Serán válidos alternativamente aquellos reportes técnicos de las pruebas o ensayos, realizados por una autoridad ambiental competente, quedando su aprobación sujeta a que las pruebas se realicen de acuerdo con los métodos y procedimientos establecidos para tal fin en el artículo 5 de la presente resolución
119	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Art.6. p.Actualmente en la industria existe laboratorios de fabricantes que cuentan con acreditación internacional por la norma ISO 17025 para llevar a cabo estas pruebas, por lo que solicitamos se incluya esta opción, dado que apenas de ser hecho por el mismo fabricante, la acreditación laboratorio es la que certifica la calidad e independencia del proceso. Presentamos sugerencia de redacción.	No aceptada	No se acepta comentario. En aras de obtener el máximo nivel de independencia frente a los resultados de emisiones, se considera pertinente la certificación de un organismo de tercera parte, hasta tanto en el país se implemente un esquema de verificación de conformidad de producto.
120	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Art. 7. Teniendo en cuenta que el proceso de generación de reporte técnico se hace bajo estándares americanos o europeos conforme su lugar de expedición, solicitamos no hacer exigible un formato o contenido especial para Colombia, dado que esto representaría un proceso que hoy realizan los generadores del certificado. De manera concreta solicitamos señalar que el reporte técnico de ensayo o prueba dinámica deberá cumplir con la norma a la que haga referencia el certificado sea este americano o europeo. Y que en caso de que no contenga toda la información que se solicita de parte de la autoridad nacional, deberá el importador certificarla. Adicionalmente, el parametro "consumo de combustible" puede generar inconvenientes de interpretación debido a las múltiples variables que afectan este resultado, las cuales son independientes del desempeño del vehículo. Este, depende en primera medida por la calidad del combustible utilizado durante la prueba, el tipo de ciclo utilizado para llevar a cabo la medición de los límites máximos de emisión, e incluso, la conversión de las unidades de medida reportas. De esta forma, se puede llegar a inducir al error e incluso, si se toma como referencia en el futuro puede generar inconvenientes. Es así como debería considerarse la eliminación o no obligatoriedad de este parametro.	No aceptada	No se acepta comentario. Los aspectos considerados en el reporte técnico exigido no incluyen ningún "contenido especial" pues todos los campos de diligenciamiento corresponden con la información disponible en los reportes técnicos originales que cumplen con las normas Estadounidenses o Europeas. El valor de consumo de combustible solicitado es reportado por un laboratorio técnico acreditado que define el procedimiento o método aplicable.
121	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Art. 8. Solicitamos para efectos de garantizar igualdad en los procesos y evitar solicitudes posteriores a empresas importadores que hoy se ubican en Colombia, que se de el mismo tratamiento en este trámite a las personas naturales o jurídicas que importan de manera particular o frecuente vehículos al país. Al tratarse de un proceso de importación de un vehículo, no debería tenerse en cuenta ninguna consideración especial cuando de salvaguardia el nivel de emisiones de los vehículos se refiere. Consideramos la medida inequitativa. Es decir, no debe haber diferenciación entre los importadores nacionales y los importadores de uso propio. Todos deberían cumplir con los mismos procedimientos y estándares. No es clara la necesidad de presentar esta excepción a favor de los importadores de uso propio o independientes, al contrario dicha excepción debería estar en cabeza de los importadores regulares, cuando el riesgo es mínimo frente a un importador estable, debidamente constituido y con vocación de permanencia en el territorio colombiano. Así mismo hay que considerar que el formato de CEPD (Anexo 3), permite que dicho documento no contenga la firma del fabricante cuando la importación se hace para uso propio. Sobre este punto en particular solicitamos que no habiendo razones de peso para que exista la firma del fabricante dentro del CEPD este requerimiento debería ser eliminado de la nueva resolución.	No aceptada	No se acepta comentario. Para la importación de unidades marginales el acceso de los usuarios al reporte técnico de la prueba emitido por un laboratorio acreditado es clasificado y supone un trámite en ocasiones inabarcable, situación que no se presenta con los importadores representantes de marca, que tienen contacto directo con fábrica. Adicionalmente, los documentos solicitados a los importadores independientes, contemplan la validación de resultados por parte de las autoridades ambientales en Europa y Estados Unidos.
122	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Art.9. Solicitamos aclarar para efectos de tener claridad en el proceso y documentos a aportar, de la presentación del documento debe ser en español no oficial y versar solo sobre los parámetros de interés mencionados en el artículo 7.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción: Artículo 9. Idioma. El reporte técnico de la prueba o ensayo (en las secciones objeto de evaluación según Artículo 7) y demás soportes requeridos en la presente resolución para la aprobación del Certificado de Emisiones en Prueba Dinámica (CEPD) y Voto Buena del Protocolo de Montreal, deberán presentarse ante la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) o quien haga sus veces, en español o en otro idioma con su respectiva traducción oficial al español.
123	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Art. 10. Solicitamos mencionar de manera más precisa cuando debe generarse el proceso de un nuevo CEPD, dado que no es muy exacto y al referirse de manera general a la necesidad de realizar un nuevo trámite cuando una o varias especificaciones del modelo cambian, la interpretación queda muy amplia y subjetiva, siendo susceptible de variar según la condiciones y lectura propia de uno y otro actor del proceso. Es importante en este sentido y sobre el segundo parrafo de la norma, determinar un periodo de transición, dado que la determinación de nuevas condiciones requiere por se de un proceso de ajuste (en algunos casos) de ajuste de productos en fabricas para continuar con el proceso de mercado y comercio internacional normal.	No aceptada	No se acepta comentario. La redacción es clara y no se encuentra sujeta a interpretación, si el vehículo modificado tiene un cambio en su nivel de emisiones debe solicitar un nuevo CEPD, de otro lado, si el vehículo no cumple el nuevo estándar establecido por el Ministerio de Ambiente, debe solicitarse un nuevo CEPD en el que se evidencie que las modificaciones realizadas garantizan el cumplimiento de los límites exigidos. Para todos los procesos de emisión de reglamentos técnicos se garantiza un periodo de transición.
124	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Art.12. Observamos que hace falta en la tabla 3 completar el nivel de hidruros de carbono equivalente para los cilindrajes superiores a 280 cc. Se solicita aclarar y especificar las categorías mencionadas en la tabla 4, 5 y 9. Esto se debe a que de acuerdo a cada categoría o tipo de vehículo, se realizan diferentes ciclos de prueba mediante la unión europea. Según los estándares de la Unión Europea, estos vehículos se clasifican de la siguiente forma: CATEGORIAS: L2e ciclomotor de tres ruedas L5e Triciclos L6e Cuadriciclos livianos L7e Cuadriciclos pesados Adicionalmente, es necesario realizar la corrección del ciclo de prueba mencionado en las tablas (4-5-6), ya que ECE R-40 no corresponde a las categorías clasificadas anteriormente. Estas deben ser de la siguiente manera: Si es por motor de gasolina Categorías [L2+L6]: tienen un tipo de ciclo ECE R47 Si es por compresión Diesel Categorías [L5+L7] UDC. Categorías [L5+L7] EUDC.	No aceptada	No se acepta comentario. El estándar de emisiones de Estados Unidos descrito en la tabla 3 exige el cumplimiento de un límite máximo para HC+Nox y no solamente para HC. Las tablas 4, 5 y 9 presentan la exigibilidad de un único límite para todas las categorías en concordancia con lo establecido en la Unión Europea. Finalmente, de acuerdo con la Directiva 97/24/CE modificada por la 2002/51/CE el ciclo de prueba que aplica para los límites establecidos en las tablas 4 y 5 es ECER40; de otro lado, de acuerdo con lo establecido en el reglamento UE 168 de 2013, para los límites establecidos en la tabla 9 el ciclo aplicable es el WMTC revisado.
125	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Art.13. Es importante contemplar a todos los motores de funcionamiento a gasolina y no solamente a los vehículos de encendido por chispa. Debido al avance de las tecnologías en los vehículos, existen motores donde la ignición, no se produce por chispa, sino por compresión. Un ejemplo de esto es la tecnología Mazda SKYACTIV. Por lo anterior, solicitamos eliminar las palabras "de encendido por chispa" como se muestra en la siguiente celda. Adicionalmente, sería importante definir las unidades de los parámetros en las tablas según los sistemas de unidades definidos en los test report internacionales. Estos se encuentran en gramos sobre milas [g/milas] y no en [g/km]. De esta forma, se facilita la interpretación y se induce menos al error. Por último, las tecnologías de emisiones que ingresen al país requieren de una calidad mínima necesaria para su correcto funcionamiento, además, no se puede considerar el ingreso de estándares más rígidos en un documento CONPES, el cual no refleja la realidad de los combustibles en el país e imposibilita el desempeño el de estos vehículos. Por esto, nuestra posición consiste en indicar una fecha posterior de 6 meses a la comercialización de combustible con especificaciones de calidad para la tecnología correspondiente. Por otro lado, es necesario especificar dentro de la clasificación vehicular de vehículos europea, el número de pasajeros dentro de las tablas donde se definen los ciclos de la Unión Europea. Ya que de acuerdo a la cantidad de pasajeros se complementa el tamaño del vehículo. Solicitamos especificar el número de asientos para entender como se dividen las categorías europeas. Tabla 13.	No aceptada	No se acepta comentario. Para los vehículos de reciente aparición en el mercado, que combinan principios de encendido (chispa y compresión) para un mismo combustible, se aplicará lo establecido en el Artículo 5 de la presente Resolución. Si bien la tabla 10 establece un estándar en unidades g/km el formato CEPD contempla el diligenciamiento en unidades de gr/mila según aplique. Frente a la solicitud de 6 meses por calidad de combustibles, no se presenta un argumento válido toda vez que la única condición indispensable para la habilitación del ingreso de tecnologías superiores es garantizar la distribución del combustible con calidades mínimas para tales efectos, en todo el territorio nacional. La relación de cantidad de pasajeros se encuentra en la tabla 2 para la categoría M (único aplicable).
126	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Justificación celda superior EPA05, Solicitud de claridad de acuerdo a esto. Ya que hace referenct a EURO 4 pero no se toca.	No aceptada	No se acepta comentario. Frente a la solicitud de 6 meses por calidad de combustibles, no se presenta un argumento válido toda vez que la única condición indispensable para la habilitación del ingreso de tecnologías superiores es garantizar la distribución del combustible con calidades mínimas para tales efectos, en todo el territorio nacional. Frente al comentario de EURO 4, en ninguna parte del parágrafo se hace referencia a ello, el comentario es incomprensible.
127	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Justificación celda superior	No aceptada	Para la maquinaria para uso fuera de carretera se incluye el número de serie como aspecto de identificación.
128	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Art.16. Como lo hemos venido manifestando en mesas de trabajo anteriores, sostenemos que las tecnologías de emisiones que ingresen al país requieren de una calidad mínima necesaria para su correcto funcionamiento y generación de emisiones. Observamos que no se puede considerar el ingreso de estándares más rígidos en un documento CONPES, el cual no refleja la realidad de los combustibles en el país e imposibilita el desempeño e ingreso de estos vehículos. Por esto, nuestra posición consiste en indicar una fecha posterior para la entrada de tecnologías de emisiones 6 meses a la comercialización de combustible con especificaciones de calidad para dicha tecnología.	No aceptada	No se acepta comentario. Frente a la solicitud de 6 meses por calidad de combustibles, no se presenta un argumento válido toda vez que la única condición indispensable para la habilitación del ingreso de tecnologías superiores es garantizar la distribución del combustible con calidades mínimas para tales efectos, en todo el territorio nacional.
129	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Art. 17. Si bien, la tabla 19 refleja una seguridad jurídica manteniendo los mismos estándares de emisiones definidos en la actualidad para los vehículos pesados con motor de encendido por compresión en prueba dinámica hasta el 31 de diciembre de 2022 (Res. 910 de 2008 (EURO IV)), el parágrafo 1 del presente artículo estaría modificando las reglas actuales de las tecnologías de emisiones EURO V que se importen una vez sea firmada esta resolución. Lo anterior se debe a que se obliga a los vehículos EURO V a ingresar al país con un Sistema de Autodiagnóstico a Bordo (OBD). Por lo anterior, se requiere claridad sobre este parágrafo ya que se definen unas condiciones que afectan la comercialización de las empresas comercializadoras de esta tecnología, y además, requieren un periodo de transición para implementar estos nuevos requerimientos. Adicionalmente, es confuso este punto punto para las tecnologías superiores como EURO VI no se define la obligatoriedad de estos sistema en los vehículos. El último punto para terminar este parágrafo es que, de ser obligatorio el Sistema de Autodiagnóstico a Bordo, es importante definir los parámetros y requisitos de esta tecnología. Importante, se debe indicar además del procedimiento de ensayo WLTP, NDC también debe considerarse ya que este aplica para tecnología EURO VI, reconocida mundialmente, brindando así una mayor flexibilidad para certificar el cumplimiento.	No aceptada	No se acepta comentario. En el artículo 37 de la norma propuesta se establecen las condiciones que debe cumplir el sistema OBD, según su estándar de emisión. Adicionalmente, desde septiembre de 2017 en la Unión Europea se hace exigible la prueba dinámica usando el ciclo WLTP para el estándar de emisiones EURO 6, así mismo, debe tenerse en cuenta que este ciclo permite registrar con mayor certeza la operación real de los vehículos.
130	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Justificación en la celda superior	No aceptada	No se acepta comentario ya que el parágrafo es claro y no requiere ninguna modificación.
131	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Reiteramos la importancia de considerar para vehículos a diesel, no solo la tecnología EURO VI sino también tecnologías ambientales EPA10 en este documento ya que son equivalentes, no solo desde la calidad del combustible que se requiere que es Diesel de Ultra Bajo Azufre, sino también en el mínimo de emisiones que emiten. Ambas tecnologías utilizan sistemas de reducción de emisiones donde se destaca la presencia de filtros de material particulado y sistemas de diagnóstico a bordo (OBD). Por lo anterior, se solicita se incluya en el documento los métodos de prueba para la tecnología EPA10 y los valores equivalentes al Euro VI para lo mismo. El permitir ambas tecnologías también permitirá una mayor oferta para los transportistas colombianos. Por ende solicitamos incluir dentro de la reglamentación las tablas donde se indiquen los límites máximos permisibles de emisión para fuentes móviles terrestres de carretera clasificadas como vehículos pesados con motor de encendido por compresión en prueba dinámica evaluados mediante el estándar americano EPA10 junto con sus ciclos de prueba. En la siguiente Colombia presentamos la "HOJA 1" de esta Excel la tabla correspondiente. En esta HOJA 1 se encuentra también las definiciones de los ciclos americanos definidos para este método de prueba.	No aceptada	No se acepta comentario. El parágrafo 2 ya establece lo solicitado.

132	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Art.19. Solicitamos al Ministerio señalar cual es el objeto de la entrega de este documento al consumidor final y de que forma se espera generar impactos positivos de cara al desarrollo económico del país.</p> <p>Actualmente la entrega de este documento al cliente no representa ningún valor agregado, toda vez que el vehículo es entregado con certificación de garantía por parte del importador en donde se garantiza que le mismo cumple con todos los requerimientos legales y técnicos para su ingreso al país. Al contrario, la entrega de este documento agrega procesos e incrementa los costos a las operaciones comerciales.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Este requerimiento obedece a las disposiciones establecidas en la Estrategia Nacional de Calidad del aire, con énfasis en su componente de gobernanza. Los usuarios, en su derecho de propiedad, tienen derecho a ser informados acerca de las implicaciones ambientales del vehículo que adquieren. La afirmación presentada: "Actualmente la entrega de este documento al cliente no representa ningún valor agregado" es sesgada y no representa a los ciudadanos.
133	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>El cliente recibe la información de emisiones pero esa información es ilegible. No tienen el conocimiento de un ingeniero o de un técnico que reconozca la información suministrada. (Por lo anterior, solicitamos amablemente aclarar el objetivo de este artículo y numeral para encontrar una alternativa con un mayor impacto evitando reprocesos y dificultades operativas. Comentario también orientado para el ART 19.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Este requerimiento obedece a las disposiciones establecidas en la Estrategia Nacional de Calidad del aire, con énfasis en su componente de gobernanza. Los usuarios, en su derecho de propiedad, tienen derecho a ser informados acerca de las implicaciones ambientales del vehículo que adquieren. La afirmación presentada: "Actualmente la entrega de este documento al cliente no representa ningún valor agregado" es sesgada y no representa a los ciudadanos. Adicionalmente se recomienda revisar el uso de expresiones como: "Si el cliente recibe la información de emisiones pero esa información es ilegible. No tienen el conocimiento de un ingeniero o de un técnico que reconozca la información suministrada", lo cual es un juicio de valor.
134	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Art.20. Solicitamos al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible dejarnos saber cual es el efecto de esta información y como ha venido siendo usada de parte del Ministerio hasta el momento para efectos de conocer la importancia de su suministro.</p> <p>En todo caso, solicitamos reducir el porcentaje del 25% de los modelos cubiertos por cada Certificado de Emisiones en Prueba Dinámica (CEPD) aprobado, dado que se trata de una cantidad muy alta para considerarse una muestra. Por efectos de estadística consideramos que este puede tratarse del 3 al 5 por ciento máximo.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Revisar el documento técnico de soporte para evidenciar el procesamiento y uso de la información. Adicionalmente, el 25% es el mínimo requerido por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, tomando en consideración los resultados de pruebas en vía realizadas por las autoridades ambientales regionales en el marco de sus competencias y teniendo en cuenta las disposiciones de la ley antitráfico en relación con los períodos de excepción para la primera revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes en Colombia.
135	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Art.21. Si bien reconocemos que bajo las competencias de las autoridades ambientales estas pueden en cualquier momento realizar sus actividades de control y vigilancia, es importante que para este proceso se realice una coordinación previa con el importador, dado que al realizar la visita "sin previo aviso" como se señala, es muy posible, dado el manejo de los inventarios, que los vehículos requeridos y contenidos en el CEPD a verificar, no se encuentren disponibles y no sea posible realizar la verificación.</p> <p>Actualmente por una gestión de inventarios y mercado, los vehículos se distribuyen en diferentes depósitos y vitrinas, por lo que realizar una visita sin previo aviso podría ser ineficaz si no se garantiza o se realiza de manera coordinada con el importador.</p> <p>Cobra gran relevancia en este sentido, aclarar que en caso de que durante la visita no pueda verificarse el cumplimiento de requisitos del CEPD, deberá reprogramarse para efectos de verificación posterior, sin que EN NINGUN CASO pueda considerarse como un incumplimiento u obstáculo para la verificación, dado lo que se advierte.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Esta actividad se viene realizando por parte de las Autoridades Ambientales por 12 años sin que se haya requerido coordinación previa para realizar operativos exitosos.
136	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Art.24. Solicitamos que el concepto de motor por encendido de chispa sea definido según lo argumentado en los puntos anteriores.</p> <p>De igual forma, consideramos importante incluir en este artículo de manera más específica y técnica como debe hacerse la apreciación de los humos de los vehículos sometidos a la inspección, ya que se somete a un calificación muy subjetiva la evaluación de humo que consideramos no es correcta. Es importante que se señale con que equipos y bajo que estándar técnico deben operar para llevar a cabo este procedimiento.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Pendiente argumentar el encendido por chispa. El Artículo 24 establece el procedimiento ambiental para establecer la existencia de una infracción de tránsito según Ley 769 de 2002, sin perjuicio de lo establecido en el Artículo 22 de la presente norma, el cual regula el procedimiento estándar a realizar por parte de las Autoridades Ambientales, en conjunto con las Autoridades de tránsito.
137	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Art.25. Es importante especificar un procedimiento más detallado relacionado al método de RINGELMANN. ESTAS COMPARACIONES SUELEN SER MUY SUBJETIVAS.</p> <p>Consideramos importante incluir en este artículo de manera más específica y técnica como debe hacerse la apreciación de los humos de los vehículos sometidos a la inspección, ya que se somete a un calificación muy subjetiva la evaluación de humo que consideramos no es correcta. Es importante que se señale con que equipos y bajo que estándar técnico deben operar para llevar a cabo este procedimiento.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Pendiente argumentar el encendido por chispa. El Artículo 24 establece el procedimiento ambiental para establecer la existencia de una infracción de tránsito según Ley 769 de 2002, sin perjuicio de lo establecido en el Artículo 22 de la presente norma, el cual regula el procedimiento estándar a realizar por parte de las Autoridades Ambientales, en conjunto con las Autoridades de tránsito.
138	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Art.26. Es importante especificar un procedimiento más detallado relacionado al método de RINGELMANN. ESTAS COMPARACIONES SUELEN SER MUY SUBJETIVAS.</p> <p>Consideramos importante incluir en este artículo de manera más específica y técnica como debe hacerse la apreciación de los humos de los vehículos sometidos a la inspección, ya que se somete a un calificación muy subjetiva la evaluación de humo que consideramos no es correcta. Es importante que se señale con que equipos y bajo que estándar técnico deben operar para llevar a cabo este procedimiento.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. El artículo establece claramente el procedimiento. Las autoridades ambientales verificarán que las fuentes móviles de uso fuera de carretera objeto de reglamentación no podrán superar el patrón No.2 de la escala de Ringelmann durante tres aceleraciones a fondo consecutivas, previa verificación de que la fuente móvil evaluada se encuentra funcionando a temperatura normal de operación. La autoridad ambiental es la competente para tales fines.
139	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Art.27. Con este requisito, se impone un sistema de etiquetado a los equipos de uso de fuera de carretera con determinación de criterios técnicos que hoy tienen. Adicionalmente, realizando un análisis de estos vehículos, sería importante en caso de aparecer una etiqueta permitir que estos se presenten con el idioma de fábrica y con los parámetros establecidos a nivel internacional. De esta forma, se evitan reprocesos para las compañías, sobre etiquetado y reprocesos para las compañías. Es así como se logra mejorar la competitividad del país disminuyendo tiempos en zonas francas y puertos para la instalación de nuevas etiquetas con la misma información.</p> <p>Adicionalmente, consideramos que este requisito de etiquetado de los equipos no puede imponerse por este medio, dado que no todos los equipos tienen este sistema (placas) en sus motores con toda la información que se requiere.</p> <p>Los campos definidos de manera internacional según análisis internos de los importadores de maquinaria, son:</p> <ul style="list-style-type: none">a. Nombre de la empresab. Designación del motor (código, por lo general numérico o alfanumérico, que identifica a la familia de motores)c. Tipo de motord. Cilindros del motore. Potencia neta nominal del motorf. Fecha de fabricación (mes y año). <p>Los datos adicionales no contemplados en este listado, tales como: tipo de combustible y el estándar emisión, requerido, no viene en la placa de fábrica</p>	No aceptada	No se acepta comentario. El propósito del etiquetado es brindar información clara para los usuarios y autoridades nacionales, no para el importador o fabricante, por tanto el idioma, debe ser español. El contenido solicitado es el determinado como relevante por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.
140	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Art.28. Con esta medida se están poniendo al mismo nivel, los vehículos re-potenciados con los vehículos nuevos. Los vehículos re-potenciados solo reuven el motor sin tener en cuenta los demás sistemas de post-tratamiento para cumplir los estándares de emisión vigentes. Sin embargo, los vehículos nuevos para controlar el nivel de emisiones requieren además de un motor, protocolos de comunicación entre el sistema de control electrónico catalizadores, sensores y actuadores.</p> <p>Esta conexión permite analizar los parámetros de operación del vehículo (Nivel de oxígeno y combustible en la combustión, tiempos de ignición, carga transportada, niveles de NOx del catalizador, temperatura de los gases de escape, entre otros) con el fin de ajustarlo para garantizar el ahorro del combustible y el nivel de las emisiones adecuadas. De esta forma, al cambiar solo el motor de un vehículo re-potenciado no es posible garantizar el cumplimiento de los estándares de emisiones.</p> <p>Al considerar un exclusión en la norma para un vehículo re-potenciado, se desincentiva el programa de chatarrización y los demás beneficios expedidos desde el Ministerio de Transporte. Esto se debe, a que no se están equiparando las tecnologías de los vehículos nuevos con uno re-potenciado como se argumenta en el punto anterior.</p> <p>Por último y no menos importante, estos vehículos pueden generar un riesgo para la seguridad vial. Lo anterior se debe, a que no se puede garantizar la renovación de los demás sistemas del vehículo, tales como, suspensión, sistema de frenos, dirección, caja de velocidades, resistencia de los materiales, entre otros. De esta forma, es vital generar un control y supervisión a la hora de formalizar este procedimiento de la forma como está planteada para garantizar la salud de las personas. Además, estos generalmente tienen modificaciones no autorizadas por el fabricante del chasis que ponen en riesgo el diseño de seguridad del vehículo. Por lo anterior, sería importante reconocer el concepto de la Agencia Nacional de Seguridad Vial para que todos los conceptos técnicos ambientales y de seguridad vial sean contemplados.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Este artículo no habilita la re-potenciación lo cual es competencia de Mintransporte, este artículo señala las consideraciones que debe aplicarse para los límites de prueba estática que debe satisfacer un vehículo, que por disposición de MinTransporte ha sido re-potenciado.
141	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Art.29. Consideramos importante hacer extensivo este artículo como se señaló en el comentario del artículo 1, al Archipiélago de San Andres, Providencia y Santa Catalina, territorio étnico al cual por disposición legislativa pueden ingresar vehículos de hasta 5 años de uso sin derecho a traslado al continente.</p>	No aceptada	El objeto de la norma contempla todas las fuentes móviles que circulan por el territorio nacional. Adicionalmente, para el caso de regulación de procedimiento para el "puerto libre" reportado, la Entidad competente es el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.
142	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Artículo 31. Límites máximos permisibles de emisión para fuentes móviles terrestres de carretera con motor de encendido por chispa de funcionamiento a gasolina. En la Tabla 26 se establecen los límites máximos de emisión para fuentes móviles terrestres de carretera de encendido por chispa, durante su funcionamiento en velocidad de cruceo y en condición de marcha mínima o ralentí.</p> <p>Tabla 26. Límites máximos permisibles de emisión para fuentes móviles terrestres de carretera con motor de encendido por chispa de funcionamiento a gasolina en velocidad de cruceo y en condición de marcha mínima o ralentí.</p> <p>En la Tabla 27 se establecen los límites máximos de emisión para fuentes móviles terrestres de carretera con motor de encendido por chispa de funcionamiento a gasolina, durante su funcionamiento en velocidad de cruceo y en condición de marcha mínima o ralentí.</p> <p>Tabla 27. Límites máximos permisibles de emisión para fuentes móviles terrestres de carretera con motor de encendido por chispa de funcionamiento a gasolina en velocidad de cruceo y en condición de marcha mínima o ralentí a partir del 1 de enero de 2022.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Para los vehículos de reciente aparición en el mercado, que combinan principios de encendido para un mismo combustible, se aplicará lo establecido en el Artículo 5 de la presente Resolución.
143	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Parágrafo. Si la concentración de O2 excede el 5% o la concentración de CO2 es inferior al 7%, se entenderá que existe dilución de la muestra y la fuente móvil deberá ser rechazada. Solicitamos amablemente aclarar este parágrafo. No es claro frente a que variables serán comparados los niveles de O2 y CO2 ó para que casos. De esta forma, por el desarrollo del artículo, consideramos debe eliminarse este parágrafo.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. El parágrafo es claro y atiende lo establecido en la NTC4983 de 2012.
144	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Art.33. Llama la atención en este artículo que, desde los fabricantes de vehículos e importadores, nuevos límites de emisiones no se pueden lograr para el aporque automotor viapo. Por ende, solicitamos aclarar que en las tablas presentadas se presenta la tabla 28 con unos niveles de acuerdo al año modelo de los vehículos pero la tabla 29 espera que esos modelos mejoren sus niveles de emisiones.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Las tablas 28 y 29 no hacen referencia al cumplimiento de estándares internacionales de emisión de diseño de los vehículos sino, presenta los niveles de cumplimiento (en capacidad y densidad de humo) que se ha evidenciado en el territorio nacional, que los vehículos se encuentran en capacidad de cumplir bajo condiciones de mantenimiento integral.
145	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Art.35. Se solicita claridad para los vehículos que no fueron homologados con Carter, que pasara con ellos y cual sera el procedimiento.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. La presente resolución rige a partir de su publicación y se tomará en cuenta lo estipulado en el artículo 10 del mismo acto.
146	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Art.35. P. Se solicita claridad para interpretar a que se refieren con dispositivos de desconexión como protección contra averías. Esto podría poder en riesgo los efectos reales de este artículo y generar sanciones fáciles para evasores.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Este requisito esta dado en el reglamento 715 del 2007 de la Unión Europea.
147	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Art.37. Se solicita amablemente un periodo de transición de al menos un (1) año para la entrada en vigencia de esta tecnología. De acuerdo a las operaciones de comercio exterior, es muy complicado implementar estos sistemas cuando existe mucho inventario que no cuenta con esta tecnología.</p> <p>Adicionalmente, para que los sistemas deauto diagnóstico a bordo (OBD) funcionen correctamente, estos deberían ser implementados una vez se tenga el combustible optimo para el nivel de emisiones correspondiente de la tecnología. De lo contrario generará afectaciones de desempeño en el funcionamiento del motor por un aspecto ageno al vehculo (Combustible).</p> <p>Consideramos importante se nos puede explicar cual es el objeto de la inclusion de este tipo de sistema al país, para efectos de conocer de fabrica la finalidad ultima de esta iniciativa.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Las transiciones vienen dadas por la entrada en vigencia de los estándares según lo establecido en la norma, para lo cual se está dando 2 años para tecnologías diesel y 1 año para tecnologías gasolina Euro 4.
148	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Art.43. Solicitamos la eliminación de este artículo, dado que va en contravía de todas las políticas de la ley antitrámites suscritas por este gobierno. Actualmente tanto el MADS como ANLA pueden tener acceso a esta información a través de los sistemas de información del sistema RUNT y de la DIAN para obtener dicha información de manera segura, en línea y en tiempo real.</p> <p>No compartimos la obligación que se impone de exigir a los importadores el reporte del número de vehículos importados bajo cada CEPD, cuando esta información ya reposa en las bases de datos de gobierno nacional. Solicitamos de manera respetuosa que este proceso sea revisado de parte del Departamento de Función Pública para efectos de que se valide la mejor manera de comunicación e intercambio de información de parte de las entidades gubernamentales.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Esta información no está disponible en las tablas paramétricas de RUNT.

149	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	<p>Art.44. FENALCO solicita de manera muy respetuosa y en consideración a todas las argumentos ya dados con relación a la cantidad de los combicabines en el país, que no se indique la responsabilidad de la calidad de los combicabines a los fabricantes, ensambladores, importadores de vehículos y vehículos fuera de carretera, cuando es un aspecto que no se encuentre o hace parte de nuestro resorte.</p> <p>Como importadores hemos y continuaremos asumiendo la responsabilidad de traer al país vehículos que cumplan todos los parámetros técnicos y mecánicos que el gobierno ha determinado, esto es, tecnología de combustión y niveles de emisión para este caso concreto, pero NO SOMOS responsables de la calidad del combustible (acorde con la de nominación del artículo) y en todo caso, ante cualquier posible discusión sobre el nivel de emisiones de los equipos puestos en el país, deberá considerarse una gran cantidad de variables de suministro de combustible, mantenimiento, uso y disposición del equipo para determinar la responsabilidad por la calidad de las emisiones, por lo que no compartimos la carga de responsabilidad que se impone sin tener en cuenta estas variables.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Se corrige la redacción del artículo.
150	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Art. 47Se solicita un periodo de transición para permitir a los importadores tener un plazo justo que permita realizar las correcciones y solicitudes de CEPD nuevas. Esto puede ocasionar una avalancha de procesos nuevo que dificulte nacionalización y operación de las compañías.	No aceptada	No se acepta comentario. El artículo contempla la publicación previa de CEPD aprobados
151	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Art.48. Se solicita al Ministerio de Transporte un PERIODO DE TRANSICIÓN DE LA RESOLUCIÓN ocho (8) MESES DESPUES A LA ENTRADA DE FUNCIONAMIENTO DE LA PLATAFORMA VITA, CON LOS AJUSTES REALIZADOS, ya que consideramos se requiere una vez los ajustes se encuentren terminados, procesos de socialización con casas matrices para el ajuste de los procedimientos y procesos de capacitación para los usuarios actuales.	No aceptada	No se acepta comentario. La solicitud esta dirigida al Ministerio de Transporte
152	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Anexo 1. El factor de deterioro está previsto tanto en la legislación estadounidense como en la europea.	No aceptada	No se acepta comentario. Este acápite presenta una definición contenida en una norma internacional
153	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Anexo 1. El factor de deterioro está previsto tanto en la legislación estadounidense como en la europea.	No aceptada	No se acepta comentario. Este acápite presenta una definición contenida en una norma internacional
154	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Anexo 1. Pedir aclaración de este concepto ya que es ambiguo y no es claro. Este se requiere para la etiqueta de emisiones por lo que se necesita preguntar a ANLA que es exactamente lo que se requiere del reglaje a colocar en la etiqueta.	No aceptada	No se acepta comentario. La definición es clara
155	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Anexo 1. Orientar estas definiciones a la normativa actual nacional, como el código nacional de tránsito, y demás. Solicitar ajuste (ANO MODELO)	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción según código nacional de tránsito
156	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Anexo 1. Eliminar (certificado de conformidad). Esta definición puede inducir al error ya que no se desarrolla en ninguno de los artículos ni anexos del proyecto de resolución.	No aceptada	No se acepta comentario. No se justifica la eliminación
157	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Anexo 1. En este punto y en todo el documento, es importante definir correctamente los motores de funcionamiento a gasolina, no solamente los de encendido por chispa; y los motores de compresión DIESEL. Retomamos argumento presentado en el artículo 13 "Es importante contemplar a todos los motores de funcionamiento a gasolina y no solamente a los vehículos de encendido por chispa. Debido al avance de las tecnologías en los vehículos, existen motores donde la ignición, no se produce por chispa, sino por compresión. Un ejemplo de esto es la tecnología Mazda SKYACTIV." Adicionalmente, es necesario realizar esta corrección a lo largo de todo el documento para no supeditar solamente a los encendidos por chispa de gasolina.	No aceptada	No se acepta comentario. Para los vehículos de reciente aparición en el mercado, que combinen principios de encendido para un mismo combustible, se aplicará lo establecido en el Artículo 5 de la presente Resolución
158	23/09/2020	FENALCO PRESIDENCIA	Anexo 1. En este punto y en todo el documento, es importante definir correctamente los motores de funcionamiento a gasolina, no solamente los de encendido por chispa; y los motores de compresión DIESEL. Retomamos argumento presentado en el artículo 13 "Es importante contemplar a todos los motores de funcionamiento a gasolina y no solamente a los vehículos de encendido por chispa. Debido al avance de las tecnologías en los vehículos, existen motores donde la ignición, no se produce por chispa, sino por compresión. Un ejemplo de esto es la tecnología Mazda SKYACTIV." Adicionalmente, es necesario realizar esta corrección a lo largo de todo el documento para no supeditar solamente a los encendidos por chispa de gasolina.	No aceptada	No se acepta comentario. Para los vehículos de reciente aparición en el mercado, que combinen principios de encendido (chispa y compresión) para un mismo combustible, se aplicará lo establecido en el Artículo 5 de la presente Resolución
159	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Considerando. Aclarar que los estándares sean equivalentes o superiores	No aceptada	No se acepta comentario, ya que para el caso de las motocicletas, de acuerdo con el análisis realizado, en cumplimiento de lo dispuesto en el Artículo 2.2.1.7.5.13 del Decreto 1595/2015, este Ministerio no considera la existencia de equivalencias para el estándar Euro 3 en motocicletas, a la fecha.
160	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Considerando. Incluir en lo considerando la expresión equivalente o superior, de acuerdo con lo consagrado en la Ley 1972	No aceptada	No se acepta comentario, el considerando no es una cita textual de la Ley, sino una referencia al contenido.
161	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.1. Se propone limitar el alcance de la norma a las fuentes móviles que van a circular en el territorio nacional, ya que como país exportador, la industria puede hacer exportaciones a países cuyo límite de emisiones sea menores a los estipulados en la presente norma. Es de suma importancia mantener el principio de la aplicación de la norma para los vehículos que circulan en el territorio nacional, ni las exportaciones ni las partes para ensamblar deben ser objeto de aplicación de la misma.	No aceptada	No se acepta comentario, la norma contempla dentro de las excepciones. El procesamiento industrial de chasises de la portada 87.06 del Anexo de Aduanas para la producción de vehículos cuyo destino final sean los mercados externos, se da cuando se trate de importación temporal, de conformidad con lo establecido en la Resolución 524 de 2018 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Además la redacción propuesta excluye del alcance de la norma a la maquinaria para uso fuera de carretera.
162	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.2. Se solicita colocar en las exclusiones d e la norma el material que ingresará al país en los requerimientos especiales de transformación, debido a que según el objeto de la norma, esta le aplica a fuentes móviles ya ensambladas i importadas y no al material que aun esta en proceso de transformación, dicho cumplimiento se debe evidenciar justo después de la fabricación del bien, el cual deberá cumplir al finalizar el regímen con la respectiva, nacionalización del bien, o en su exportación, el cual no estaría sujeto a cumplimiento ya que no estaría rotando por el territorio nacional.	No aceptada	No se acepta comentario, el objeto normativo es establecer condiciones para las fuentes móviles terrestres.
163	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.2. Se solicita colocar en las exclusiones d e la norma el material que ingresará al país en los requerimientos especiales de transformación, debido a que según el objeto de la norma, esta le aplica a fuentes móviles ya ensambladas i importadas y no al material que aun esta en proceso de transformación, dicho cumplimiento se debe evidenciar justo después de la fabricación del bien, el cual deberá cumplir al finalizar el regímen con la respectiva, nacionalización del bien, o en su exportación, el cual no estaría sujeto a cumplimiento ya que no estaría rotando por el territorio nacional.	No aceptada	No se acepta comentario. La redacción propuesta excluiría a la maquinaria para uso fuera de carretera lo cual hace parte integral del proyecto normativo.
164	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	<p>Art.2. Es de suma importancia excluir del cumplimiento de la norma al momento del registro de importación a la materia prima de ensamblar de vehículos, motocicletas y similares para el mercado local así como el material objeto de exportación, esta documentación debe solicitarse al momento de la nacionalización del bien que va a circular en el territorio nacional a los bienes finales y no a las partes o a los bienes en proceso de transformación. Es fundamental excluir del alcance de la Resolución, los vehículos NONROADs y de competición, tales como los cuatrimotos, motocicletas para motocross, etc.. Estos vehículos, por sus características y especificaciones técnicas, tienen niveles de emisiones muy distintas y diferenciados a los destinados para uso en calle o uso en ciudad. Incluso, muchos de estos productos ni siquiera se registran en el Registro Nacional Automotor, precisamente debido a estas características. Tal como está redactada la norma, no hay mucha cantidad de las excepciones, donde antes se tenía estos vehículos NONROAD, por lo que es preciso que esto quede muy claro y se eviten vacíos en la norma o, lo que sería peor, impedir el desarrollo deportivo en Colombia, por este tipo de regulaciones.</p> <p>Adicionalmente, la Ley 769 establece que para la circulación de vehículos en vías públicas o privadas abiertas al público se requiere el cumplimiento del nivel de emisiones, NO se requiere, por tanto, para las pistas de competición o para terrenos no asfaltados (non roads).</p>	No aceptada	No se acepta comentario. La redacción propuesta excluiría a la maquinaria para uso fuera de carretera lo cual hace parte integral del proyecto normativo.
165	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	<p>En la definición "Fuente Móvil Terrestre de Uso Fuera de Carretera" se agrega la exclusión de vehículos de recreación, pero se solicita complementar esto con vehículos de competencia y ATV's (cuatrimotos para uso fuera de carretera) para que sea más directo y explícito la exclusión de estos vehículos. Es fundamental excluir del alcance de la Resolución, los vehículos NONROADs y de competición, tales como los cuatrimotos, motocicletas para motocross, etc.. Estos vehículos, por sus características y especificaciones técnicas, tienen niveles de emisiones muy distintas y diferenciados a los destinados para uso en calle o uso en ciudad. Incluso, muchos de estos productos ni siquiera se registran en el Registro Nacional Automotor, precisamente debido a estas características. Tal como está redactada la norma, no hay mucha cantidad de las excepciones, donde antes se tenía estos vehículos NONROAD, por lo que es preciso que esto quede muy claro y se eviten vacíos en la norma o, lo que sería peor, impedir el desarrollo deportivo en Colombia, por este tipo de regulaciones.</p> <p>Adicionalmente, la Ley 769 establece que para la circulación de vehículos en vías públicas o privadas abiertas al público se requiere el cumplimiento del nivel de emisiones, NO se requiere, por tanto, para las pistas de competición o para terrenos no asfaltados (non roads).</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Las definiciones del proyecto normativo establecen las excepciones para las fuentes móviles terrestres de uso fuera de carretera: Es una máquina móvil, un equipo transportable o un vehículo con o sin carrocería o con o sin ruedas, que cuenta con un motor de combustión interna, que no ha sido diseñado para el transporte de pasajeros o de mercancías por carretera. Esta categoría no incluye motores de régimen constante, equipos ferroviarios, generadores eléctricos y vehículos de recreación.
166	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.3. En la definición "Temperatura normal de operación" se solicita sea eliminar la generalización de que el aceite debe estar a más de 60°C. Esto puede variar de modelo a modelo de vehículo, de fabricante a fabricante, etc. Está comprobado que incluso después de que el vehículo dura apagado por largos periodos de tiempo, la temperatura del aceite puede mantenerse alta (superior a los 60°C) pero otros sistemas pueden estar completamente fríos como catalizadores, sensores de oxígeno, entre otros y por ende se debe esperar a un nuevo calentamiento de los mismos para entrar en operación. Como anotación final, se deben tener en cuenta los procedimientos que se están construyendo en las actualizaciones de las NTC. Como agravante, en las motocicletas no es posible medir la temperatura del aceite debido al posible choque de la sonda con piezas mecánicas de las transmisión y embrague.	No aceptada	No se acepta comentario. La definición contempla una especificación técnica aplicable en los casos en que no se cuente con la información del fabricante o ensamblador.
167	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.3. Se solicita agregar la definición de motocicletas de "ruedas gemelas", con el propósito de amenzar e incluir las nuevas tecnologías y las normas vigentes sobre el particular: el concepto emitido por el Ministerio de Transporte el documento con radicado No. 20144110335981, y Resolución 6989 del año 2019 del mismo Ministerio.	No aceptada	No se acepta comentario, este tipo de vehículo no cuenta con un estándar diferenciado y se encuentra contemplado en la categoría de motocicletas.
168	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	El Año Modelo del vehículo no es el año que identifica el año de producción del tipo de vehículo automotor, es el que asigna el fabricante (ver la normativa aduanera y de tránsito del vehículo).	Aceptada	Se acepta comentario
169	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.3. Resulta conveniente incluir un texto en el que se precise que las normas técnicas aplicables serán las vigentes, actualizadas y no la NTC estática en el tiempo.	Aceptada	Se acepta comentario
170	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.3. Corrección ortográfica: modificar el artículo la múltiple de admisión por el múltiple ...	Aceptada	Se acepta comentario
171	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.3. Se solicita eliminar la precisión de la conversión o no de los vehículos a biocombustibles, a efectos de la presente norma no aplicaría la conversión de estos vehículos y más bien se presta a confusión e interpretaciones erradas de la misma, por ejemplo que podría convertirse un vehículo original para nacionalizarlo en Colombia dando lugar a importación al país de vehículos no originales de fábrica.	No aceptada	No se acepta comentario. La definición incluye los procesos de conversión toda vez que éstos hacen parte de las políticas de renovación tecnológica ambiental del parque automotor.
172	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Anexo 1. Se solicita eliminar el "Supercargador, ya que su principal función es aumentar el desempeño y potencia del motor y no regular o disminuir las emisiones contaminantes.	No aceptada	No se acepta comentario. La mejora en el desempeño implica, reducciones de consumo de combustible y emisiones de CO2, si bien no son sistemas de control de emisiones de manera directa, de manera indirecta tienen una incidencia en la materia.
173	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Anexo 1. Se solicita eliminar el "Supercargador, ya que su principal función es aumentar el desempeño y potencia del motor y no regular o disminuir las emisiones contaminantes.	No aceptada	No se acepta comentario. La mejora en el desempeño implica, reducciones de consumo de combustible y emisiones de CO2, si bien no son sistemas de control de emisiones de manera directa, de manera indirecta tienen una incidencia en la materia.
174	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Anexo 1. La expresión correcta a utilizar es familia de vehículo y no tipo de vehículos, lo anterior debido a que forma parte de las definiciones de la norma y del lenguaje de la misma.	Aceptada	Se acepta comentario
175	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.4. Los ensambladores, fabricantes y representantes de marca, a su vez pueden importar motores para tratar caso de pos venta o suministro de repuestos, garantías de calidad de vehículos, tema que se trata con la Superintendencia de Industria y Comercio, SIC, o para resolver problemas de calidad, que necesiten importaciones puntuales de motores, para lo cual dicha importación esta cubierta con el CEPO del modelo a la cual pertenece el motor a ser importado, sin necesidad de realizar otro, CEPD, ya que esta cubierto en el certificado con el código de la familia de motor, adicionalmente habra vehiculos en uso que por tecnologia no es posible migrar al nuevo estandar, por o tanto debe ser importado el motor de acuerdo a la importación original o CEPD original.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción: Párrafo 2. El importador de motores de combustión interna para uso en fuentes móviles terrestres (de carretera o de uso fuera de carretera) deberá tramitar el Certificado de Emisiones en Prueba Dinámica (CEPD) y el Voto Bueno por Protocolo de Montreal delineando los campos que corresponden de los anexos 2 o 3, según la fuente móvil terrestre a la que se destine el respectivo motor. Para la importación de estos motores, podrá utilizarse un CEPD que haya sido previamente aprobado, siempre y cuando el motor esté cubierto por el reporte técnico con el que fue aprobado el certificado.
176	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.5. Tal como esta redactado, solo se aceptarían los estándares vigentes en Estados Unidos o en Europa y no estándares intermedios y superiores a los límites propuestos en la norma. A manera de ejemplo solo serían aceptados límites Euro 6d para Europa o Tier 3 BIN 125 de estados unidos, para el año 2020, y se tendría que acoger automáticamente estándares como euro 7 o Tier 3 BIN 30, lo cual limitaría la entrada de vehículo con mejores tecnologías de emisión.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción: Ciclos o procedimientos de evaluación en prueba dinámica. Los ciclos y procedimientos para la evaluación de las emisiones en prueba dinámica serán los descritos en la reglamentación de Estados Unidos y de la Unión Europea. Será válida la prueba o ensayo realizado por un ciclo o procedimiento diferente a los establecidos en la presente resolución, siempre y cuando sean más estrictos y hayan sido acogidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA) o por la Unión Europea. En tal caso, la fuente móvil terrestre evaluada debe cumplir con los límites máximos permisibles de emisión establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA) o la Unión Europea, para dichos métodos, ciclos o procedimientos. El método SHED será el utilizado para la evaluación de emisiones evaporativas, medidas en las fuentes móviles terrestres de carretera fabricadas, ensambladas o importadas al país, que cuenten con motor de encendido por chispa que funcionen con gasolina.

177	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.5. 1) La normativa ambiental colombiana siempre ha reconocido previo análisis la equivalencia de los diferentes estandares ambientales del mndo además de la norma europea y americana, por lo tanto no debe eliminarse esta posibilidad, siempre que se demuestre que la norma es similar o superior. 2) en relacion con el método shed aplica dependiendo del nivel de emisiones del vehículo, caso específico de las motocicletas EURO 3.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción. Ciclos o procedimientos de evaluación en prueba dinámica. Los ciclos y procedimientos para la evaluación de las emisiones en prueba dinámica serán los descritos en la reglamentación de Estados Unidos y de la Unión Europea. Será válida la prueba o ensayo realizado por un ciclo o procedimiento diferente a los establecidos en la presente resolución, siempre y cuando sean más estrictos y hayan sido aceptos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA) o por la Unión Europea. En tal caso, la fuente móvil terrestre evaluada debe cumplir con los límites máximos permiables de emisión establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA) o la Unión Europea, para dichos métodos, ciclos o procedimientos. El método SHED será el utilizado para la evaluación de emisiones evaporativas, medidas en las fuentes móviles terrestres de carretera fabricadas, ensambladas o importadas al país, que cuenten con motor de encendido por chispa que funcionen con gasolina.
178	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.6. En el mundo las casas matrices cuentan con sus propios laboratorios para comer los ensayos de emisiones, es importante que se de via libre a laboratorio de casa matriz debidamente acreditados, ya que se asegura la independencia con dicha acreditación, bajo los lineamiento de la norma ISO/IEC 17025. Así mismo para el caso de Estados Unidos, el proceso de certificación se realiza via declaración de primera parte con la entrega de un documento de Aplicación ante la EPA, dicho documento es evaluado y luego certificado por la Agencia, sin embargo las pruebas se realizan en los laboratorios de las casas matrices sin necesidad de la acreditación.	No aceptada	No se acepta comentario. El articulado contempla la aceptación de certificados de autoridades ambientales competentes.
179	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.7. Amablemente se solicita que los valores obtenidos en las prueba o ensayo de emisiones evaporativas medidas en las fuentes móviles terrestres no apliquen a las motocicletas ni a motocarros, debido a que, dado los estándares de emisiones en prueba dinámica en Euro III, estos datos no se exigen en el mundo. Estos datos aplican o son exigibles en algunos países para motocicletas y motocarros con estándar Euro IV en adelante.	Aceptada	Se acepta comentario.
180	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.7. Literal f. Solicita que se haga una certificación que relaciones los caracteres del 4 al 8 del prototipo, o que en dicha certificación haga mención al prototipo, debido a que los vehículos al prototipo, no siguen una nomenclatura según el VIN debido a que son vehículos que al final serán destruidos por lo tanto la información no se relaciona directamente con el VIN en producción, por lo tanto sería suficiente un certificado de casa matriz al respecto. Literal m: Se solicita su eliminación hasta que no se establezca una norma de consumo de combustible en el país, donde se determine claramente el ciclo y la norma a usar, ya que no es posible establecer comparativos entre los ciclos de Europa y los Ciclos de estados Unidos, prestándose a confusión y a conexiones imprecisas. Literal p. Se solicita la eliminación ya que el reporte establece claramente bajo que procedimiento y norma se realiza la evaluación, en estos procedimientos están claramente definidos las condiciones del ensayo y supervisadas por el laboratorio, así mismo las características del vehículo están definidas en el reporte técnico, por lo tanto la información requerida en el numeral no es de relevancia, ya al ser aprobado el reporte se está considerando tanto las especificaciones del vehículo como el de la prueba para dar la aprobación. Parágrafo: se solicita excluir en los ensayo sobre motores los numerales m y p, cuya justificación está dada por las razones dadas anteriormente.	No aceptada	No se acepta comentario. f. El articulado contempla la posibilidad de presentar una certificación expedida por el fabricante cuando los dígitos del 4 al 8 del VIN sean distintos entre el vehículo prototipo y el vehículo importado o ensamblado. m. Es un reporte de información más no un valor contrastable con estándares de ninguna índole. p. La información solicitada es relevante para el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Parágrafo: No se acepta comentario. Teniendo en cuenta que esta información debe ser emitida por un laboratorio técnico acreditado o una autoridad ambiental competente.
181	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.7. L y M : La información a la que se hace referencia en los literales l y m, sólo deberá estar contenida en el reporte técnico cuando aplique de conformidad a su estándar de emisión. Como ejemplo se destaca que en las motocicletas homologadas bajo el estándar Euro 3 regulado por la Directiva 97/24/EC, sólo se exige el ensayo tipo I correspondiente al control de la cantidad media de emisiones de gases de escape en prueba dinámica y el ensayo tipo II correspondiente al control de las emisiones de monóxido de carbono en régimen de ralentí. Por lo tanto, la información relacionada con las pruebas y resultados correspondientes a las emisiones evaporativas (método SHED) y al consumo de combustible no se realizan y por ende no estarán contenidas en el reporte técnico de ensayo para estas mismas motocicletas Euro 3. En el caso de Euro 4 aplica a motocicletas clase 3 con velocidad máxima superior a 130km/h, y de Euro 5 aplica a todas las clases de motocicletas, para los anteriores casos estas pruebas al deberán constar en los respectivos reportes técnicos ya que, según los Reglamentos UE No. 168/2013 y 134/2014 de la Unión Europea. Literal P. el único dato de éstos que exige la normativa internacional es la masa de mezcla, los demás datos son inferidos por tablas propias de la normas de emisiones. Se solicita no exigir requisitos diferentes a los establecidos por las normativas internacionales.	No aceptada	No se acepta comentario. P. La Información solicitada es relevante para el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. M. La información requerida para la estimación del consumo de combustible ha sido reportada en el certificado de prueba dinámica desde la entrada en vigencia de la Resolución 2804/2009 para motocarros con estándar de emisión EURO II. De allí se concluye que no se impone la realización de procedimientos adicionales al vehículo para hacer el reporte.
182	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.9. La mayoría de los reportes técnicos realizados en la industria automotriz para las fuentes móviles, por no decir todos, viene en idioma inglés o en todo caso, en alfabeto latino, completamente comprensible para los colombianos. Amablemente se sugiere que por economía normativa, aplicación de procesos y anti-trámite, se permita la presentación de la documentación traducidos únicamente en los contenidos del artículo 7° que es lo exigible en Colombia, de forma que sea muy sencillo para su traducción, evitando el extra-costo de realizar traducciones totales a los reportes, los cuales pueden ser onerosos en Colombia.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción: Artículo 9. Idem. El reporte técnico de la prueba o ensayo (en las secciones objeto de evaluación según Artículo 7) y demás soportes requeridos en la presente resolución para la aprobación del Certificado de Emisiones en Prueba Dinámica (CEPD) y Visto Bueno del Protocolo de Montreal, deberán presentarse ante la Autoridad Nacional de Licores Ambientales (ANLA) o quien haga sus veces, en español o en otro idioma con su respectiva traducción oficial al español.
183	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.12. Se debe aclarar en el parágrafo que este límite de emisiones evaporativas de 2g/prueba, sólo será exigido para aquellos tipos de vehículos que lo tengan equipado de conformidad a su estándar de emisión. Nuevamente se pone el ejemplo de las motocicletas Euro 3, donde según la Directiva 97/24/EC sólo se debe efectuar ensayo tipo I y II, pero nunca de emisiones evaporativas. Para motocicletas, sólo aplica para Euro 4 y 5.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta articulado
184	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Tabla 9. Se sugiere eliminar este apartado, para dar claridad y evitar confusiones de interpretación, dejándolo solo en la parte explicativa posterior a la tabla7. La tabla 9 solo aplica en caso de que, a discreción del fabricante, se utilice el ciclo WMTC para las motocicletas como alternativa al procedimiento de ensayo. A partir del 1 de enero de 2023, entraría a regir la Tabla 9, sólo para los casos en los que se tome como referencia el ciclo WMTC, no para los fabricantes o importadores que opten por el ciclo de la Unión Europea (ECE R-40), para los cuales les aplicará el contenido en la tablas anteriores.	No aceptada	No se acepta comentario. Son estándares diferentes, a partir de 2023 se deberá dar cumplimiento exclusivamente a los estándares de la tabla 9.
185	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.13. modificar la entrada en vigencia desde el primer día del año (1ro enero 2022), no es muy claro que la exigencia inicie el último día del año.	No aceptada	No se acepta comentario, esta condición está dada por el calendario de mejoramiento de la calidad de la gasolina, planteado por el Gobierno Nacional.
186	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.13. modificar la entrada en vigencia desde el primer día del año (1ro enero 2022), no es muy claro que la exigencia inicie el último día del año.	No aceptada	No se acepta comentario, esta condición está dada por el calendario de mejoramiento de la calidad de la gasolina, planteado por el Gobierno Nacional.
187	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.13. modificar la entrada en vigencia desde el primer día del año (1ro enero 2022), no es muy claro que la exigencia inicie el último día del año.	No aceptada	No se acepta comentario, esta condición está dada por el calendario de mejoramiento de la calidad de la gasolina, planteado por el Gobierno Nacional.
188	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Tabla 12. Los valores de HC+NOx para N1 Clase II y N1 Clase III están errados y tal como están consignados en el proyecto no corresponden a los estándares a los cuales no corresponden a Euro 2, que es lo que pretende el artículo 12 en este aparte.	No aceptada	No se acepta comentario. La Directiva 96/69/CE establece esta condición para el estándar de emisiones EURO 2.
189	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.13. Se solicita cambiar la vigencia de las emisiones vehiculares al 1 de Enero del 2022, debido al control que debe realizar en la Dian, el VUCE, el ANLA y la industria que puede transformar las operaciones de nacionalización de vehículos en último día del año.	No aceptada	No se acepta comentario, esta condición está dada por el calendario de mejoramiento de la calidad de la gasolina, planteado por el Gobierno Nacional.
190	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.14. Amablemente se solicita incluir la tabla de límites máximos permiables para motocarros GNV o GLP, dado que no se encuentran en el tomador de norma.	No aceptada	No se acepta comentario. Los estándares solicitados se presentan en la tabla 4 del proyecto de Resolución. GNV y GLP operan bajo el principio de encendido por chispa.
191	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Capítulo III. En el texto no se define entrada en vigencia de éstos límites de emisiones para gas dedicado, tal como se hace con el resto de los requisitos donde si se determina una fecha de entrada en vigencia.	No aceptada	No se acepta comentario. La Resolución tiene a partir de su publicación, las fechas futuras son casos específicos condicionados por leyes o condiciones de calidad de combustibles, lo cual no es el caso de GNV y GLP.
192	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.16. Es necesario hacer énfasis, para evitar confusiones a los organismos de control que los límites de la tabla 16 y 17 serán aplicables hasta el 31 de Dic del 2022	No aceptada	No se acepta comentario. La temporalidad de los estándares es clara.
193	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Tabla 16. En la nota de la Tabla 16 se coloca como Ciclo a Evaluar los límites con el WLTP en vez del NEDC. Se solicita dejar el NEDC debido a que es requerido un transición entre los dos ciclos como lo realizó Europa ya que en 2014 se establecieron los límites Euro 6 con el ciclo NEDC y en el 2017 se realizó el cambio al ciclo WLTP, se debe mantener el mismo tiempo de transición, ya que esto conlleva cambios de tecnología para cumplir los límites en el nuevo ciclo	No aceptada	No se acepta comentario. La solicitud carece de sustento técnico, teniendo en cuenta que el estándar entrará en vigencia en 2023.
194	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.16. En estados unidos la regulación estableció un proceso de 8 años para migrar de Tier 3 BIN 160, en el 2017 a Tier 3 BIN 70 en el 2025 Sin embargo los requerimientos de cumplimiento esta dada por el promedio de emisión de la flota es decir, el fabricante es coge la estrategia entre vehículo con BIN 160 o BIN 0 que sirven los electrosos por lo tanto no es aplicable para un modelo particular, un Tier 3 BIN 30 no es susceptible para vehículos a Diesel. Por lo tanto la propuesta es tener una transición mismo de tres años, con migración a Tier 3 BIN70.	No aceptada	No se acepta comentario. La solicitud carece de sustento técnico, teniendo en cuenta que el estándar entrará en vigencia en 2025.
195	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.16. En Estados Unidos la regulación estableció un proceso de 8 años para migrar de Tier 3 BIN 160, en el 2017 a Tier 3 BIN 3 en el 2025 0, se solicita tener el mismo tiempo de transición para las equivalencias en Colombia.	No aceptada	No se acepta comentario. La solicitud carece de sustento técnico, teniendo en cuenta que el estándar entrará en vigencia en 2025.
196	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.17. Es necesario hacer énfasis, para evitar confusiones a los organismos de control que los límites de la tabla 16 y 17 serán aplicables hasta el 31 de Dic del 2022	No aceptada	No se acepta comentario, esta condición está dada por el calendario de mejoramiento de la calidad del diesel, planteado por el Gobierno Nacional.

197	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	<p>Art.19. literal d) se solicita eliminar la información de los sistemas de control instalados, ya que para el cliente es irrelevante dicha información, y no tienen posibilidad de revisar ni corroborar dicha información, si no se hace una exhaustiva revisión técnica, el fabricante o importador se hace responsable del contenido del vehículo cuando se procesa el CEPD, debido a que en el certificado relaciona los sistemas de control y es en las auditorías propuestas por la autoridades ambientales que se debe hacer dicha revisión.</p> <p>Parágrafo: Se solicita eliminar el requerimiento de garantizar los niveles de emisiones estáticas mínimo durante 3 años, debido a que hay variables que pueden afectar las emisiones y son dadas en el uso del vehículo, y no son controlables por el ensamblador. A manera de ejemplo para futas en 2 años se pueden realizar alrededor de 200.000 Km cuando las pruebas tanto en Europa como en Estados Unidos, dan una durabilidad de 60.000 Km o 50.000 millas respectivamente. Adicionalmente no es posible garantizar las condiciones de mantenimiento debido a que los clientes hacen el mantenimiento bajo su propia cuenta y no sería controlable por la marca. Nuestra función es entregar el vehículo en las mejores condiciones, cumpliendo tanto con los límites estáticos como dinámicos, de acuerdo con la regulación vigente.</p> <p>Parágrafo: se solicita eliminar el requerimiento de relacionar en la etiqueta el CEPD asociado al vehículo y su estándar, debido a que dicha información, se hace en el reporte anual que se debe presentar al Ministerio, dicha información es redundante y no agraga valor en la etiqueta, así mismo los resultados de las emisiones se encuentran en el CEPD que es aprobado por el ANLA y dejar el requisito en la normativa vigente Resolución 910.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. El articulado propuesto no contiene la información reportada por el comentarior: "3 años". Adicionalmente, la información referente a los sistemas de control de emisiones y su efectiva comunicación al consumidor final, es relevante para el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.
198	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	<p>Art.20. Después de 12 años de reportes del 25% de la muestra en vehículos nuevos, y según el estudio normativo que soporta la resolución los resultados en vehículos nuevos son los que tienen una menor tasa de variación de las mediciones realizadas. Según la estadística de las ventas de los últimos 8 años y usando la Ecuación pre el cálculo de muestra, el promedio de muestras es menor al 2%, que representara a la población completa (ver tabla adjunta), es por eso que una reducción al 5% sería más que suficiente para garantizar la población de vehículos nuevos.</p> <p>Así mismo se propone que los reportes se realicen Anualmente, como se vienen realizando, debido a que el proceso de consolidación demanda bastantes recursos a la organización y adicionalmente, hacerlo semestralmente no beneficiara en los datos recolectados ya que es la misma cantidad anual pero en 2 momentos del año.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. El 25% es el mínimo requerido por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, tomando en consideración los resultados de pruebas en vía realizadas por las autoridades ambientales regionales en el marco de sus competencias y teniendo en cuenta las disposiciones de la ley antitramite en relación con los períodos de excepción para la primera revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes en Colombia.
199	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	<p>Art.21. Se recomienda precisar que los ajustes al vehículo deben ser para el lote identificado no la línea, debido a que esta definición no está consagrada en la presente norma además de ser excesivo.</p>	Aceptada	Se acepta comentario
200	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	<p>Art.24. Se debería establecer una forma de comprobar esa temperatura normal de operación, ya que puede ser diferente para cada modelo de vehículo que circula en todo el territorio nacional. De esta inspección se debería encargar la respectiva autoridad ambiental en los operativos en vía, o los centros de diagnóstico automotor (CDA) en la revisión técnico-mecánica y de gases, en ambos basados en los procedimientos de las NTC's correspondientes, según el tipo de vehículo. Esto ya se encuentra regulado en la Ley 769 de 2002. Por lo tanto, se solicita modificar el artículo tal y como se muestra en la propuesta basada en la Ley 79-2002 código nacional del tránsito.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. El Artículo 24 establece el procedimiento ambiental para establecer la existencia de una infracción de tránsito según Ley 769 de 2002, en perjuicio de lo establecido en el Artículo 22 de la presente norma, el cual regula el procedimiento estándar a realizar por parte de las Autoridades Ambientales, en conjunto con las Autoridades de tránsito.
201	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	<p>Art.28. MinTransporte no tiene autoridades representacionales, y mucho menos para cambio el año modelo. De otro lado resulta de la mayor inconveniencia incorporar esta posibilidad desde el punto de vista de la protección de la seguridad (solamente se maquilan los vehículos sin cumplir estándares de seguridad) y además dichas representaciones no garantizan el mejoramiento de la reducción de emisiones debido a que se realiza modificando el supeo original de fábrica sin las recomendaciones normativas para transformaciones con calidad internacional.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Este artículo no habilita la representación lo cual es competencia de MinTransporte, este artículo señala las consideraciones que debe aplicarse para los límites de prueba estática que debe satisfacer un vehículo, que por disposición de MinTransporte ha sido representado.
202	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	<p>Art.30. Como comentario inicial se debe corregir el enunciado inicial, ya que el título de la tabla 24 sólo menciona fuentes móviles de 3 ruedas, cuadríciclos, demás fuentes móviles terrestres de carretera con componentes mecánicos de motocicleta, pero en el enunciado general del artículo a partes de las fuentes móviles anteriores se incluyen las motocicletas.</p> <p>En esta oportunidad también nos referimos al inicio segundo (tabla 25) del presente artículo del proyecto de resolución que se transcribió anteriormente el cual consagra una aplicación retroactiva a partir del 1 de enero de 2022. El inicio segundo del artículo 30 establece una aplicación retroactiva para los propietarios de motocicletas a partir del 1 de enero de 2022, es decir, que quienes adquirieron una motocicleta antes del 1 de enero de 2022, en vigencia de una normativa ambiental que permitía el ensamble, importación, comercialización y circulación con dichos límites, pierden materialmente su derecho de propiedad al entrar en vigencia una reglamentación más estricta.</p> <p>Si bien es cierto el derecho de propiedad privada no es absoluto, y que la propiedad cumple una función social prevaleciendo el medio ambiente, no menos cierto es que las medidas ambientales frente a derechos adquiridos, deben tener unos límites temporales y materiales idóneos: tiempos y mecanismos idóneos de transición, a fin de no sacrificar estos derechos y la seguridad jurídica de los ciudadanos.</p> <p>Como antecedente a la problemática que planteamos, tenemos la Ley 1972 de 2019, que, a partir del 1 de enero de 2021 (artículo 6), establece que todas las motocicletas que se fabriquen, ensamblen o importen en el país deben cumplir los límites máximos correspondientes a Euro 3; y, frente a motocicletas en circulación (parágrafo 1), fija como mecanismo de transición "un plan y cronograma de renovación en circulación para que en el año 2030 se cumplan los límites máximos permisibles". El anterior término se fija entendiendo la vida útil promedio de un vehículo tipo motocicleta (10 años), los derechos adquiridos y seguridad jurídica de los usuarios, y el impacto socio económico para el mayor porcentaje de la población que se vería impactada (estratos 1, 2 y 3). Para el efecto, se fija no solo un tiempo, sino también un plan y cronograma de renovación que atienda a la realidad social del consumidor promedio de motocicletas.</p> <p>El régimen de transición que se establezca definitivamente en la norma, debe responder a un análisis más riguroso, pues el sector afectado con la medida, conforme estudios del sector, refleja que el 95,5 % de los usuarios adquirieron la motocicleta para transportarse a para trabajar; y que, su estrato socioeconómico, se ubica mayoritariamente en los estratos 1, 2 y 3 (60,1% en los estratos 1 y 2, y 91,5% en los estratos 1, 2 y 3). Creemos que la propuesta que formulamos es pertinente para garantizar un verdadero desarrollo sostenible, donde primen los derechos al medio ambiente y un desarrollo sano, garantizando así mismo el derecho de propiedad privada, los derechos adquiridos, la seguridad jurídica, el trabajo, la salud y demás derechos conexos estrechamente con la motocicleta.</p> <p>Tengamos en cuenta que el marco constitucional de las medidas ambientales frente a derechos adquiridos está circunscrito a un plazo y a mecanismos materialmente idóneos, luego establecer un plazo de dos años, tan corto y sin mecanismos de renovación, sería desbordar dicho límite constitucional. Lo anterior en línea con el análisis que en la materia ha hecho el Honorable Consejo de Estado en el que se indica que [...] la tensión entre la propiedad privada y el interés general es resuelta constitucionalmente a favor de este último [...] pero a condición que se establezcan mecanismos de transición hacia los nuevos escaños normativos [...], fijando como requisito de validez constitucional el establecimiento de [...] períodos o mecanismos legales de transición o de compensación.</p>	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción de título de tabla 24.
203	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	<p>En la Tabla 25 se establecen los límites máximos permisibles de emisión para motocicletas, fuentes móviles de 3 ruedas, cuadríciclos, demás fuentes móviles terrestres de carretera con componentes mecánicos de motocicleta durante su funcionamiento, que utilicen gasolina en condición de marcha mínima o ralentí y a temperatura normal de operación a partir del 1 de enero de 2022. En la Tabla 26 se establecen los límites máximos permisibles de emisión para motocicletas, fuentes móviles de 3 ruedas, cuadríciclos, demás fuentes móviles terrestres de carretera con componentes mecánicos de motocicleta durante su funcionamiento, que utilicen gasolina en condición de marcha mínima o ralentí y a temperatura normal de operación a partir del 1 de enero de 2030.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. La argumentación presentada carece de fundamento técnico toda vez que el límite de emisión en prueba estática no modifica el estándar de emisión para el cual fue diseñado el vehículo. El límite propuesto obedece al análisis de bases de datos reportados por los CDA del país en el cual se evidencia que el 100% del parque automotor se encuentra en capacidad tecnológica de satisfacer este límite permisible, y su cumplimiento depende únicamente de las condiciones de mantenimiento integral a las que sometidos los vehículos, en pleno uso de los derechos de propiedad.
204	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	<p>Parágrafo: Motocicletas, fuentes móviles de 3 ruedas, cuadríciclos, demás fuentes móviles terrestres de carretera con componentes mecánicos de motocicleta durante su funcionamiento, que utilicen gasolina en condición de marcha mínima o ralentí y a temperatura normal en circulación adquiridas hasta el 1 de enero de 2022. A partir del 1 de enero de 2030 no podrá circular ninguna motocicleta, fuente móvil de 3 ruedas, cuadríciclos, demás fuentes móviles terrestres de carretera con componentes mecánicos de motocicleta durante su funcionamiento, que utilicen gasolina en condición de marcha mínima o ralentí y a temperatura normal en circulación, que no cumpla con los límites máximos permisibles establecidos en esta resolución. El Ministerio de Transporte en conjunto con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible establecerán un plan y cronograma de renovación del parque automotor de motocicletas en circulación para que a 2030 se cumplan con los límites máximos permisibles de emisión.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. La argumentación presentada carece de fundamento técnico toda vez que el límite de emisión en prueba estática no modifica el estándar de emisión para el cual fue diseñado el vehículo. El límite propuesto obedece al análisis de bases de datos reportados por los CDA del país en el cual se evidencia que el 100% del parque automotor se encuentra en capacidad tecnológica de satisfacer este límite permisible, y su cumplimiento depende únicamente de las condiciones de mantenimiento integral a las que sometidos los vehículos, en pleno uso de los derechos de propiedad.
205	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	<p>Tabla 24. Límites máximos niveles de emisión permisibles para fuentes móviles de 3 ruedas, cuadríciclos, demás fuentes móviles terrestres de carretera con componentes mecánicos de motocicleta, en marcha mínima o ralentí.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. La argumentación presentada carece de fundamento técnico toda vez que el límite de emisión en prueba estática no modifica el estándar de emisión para el cual fue diseñado el vehículo. El límite propuesto obedece al análisis de bases de datos reportados por los CDA del país en el cual se evidencia que el 100% del parque automotor se encuentra en capacidad tecnológica de satisfacer este límite permisible, y su cumplimiento depende únicamente de las condiciones de mantenimiento integral a las que sometidos los vehículos, en pleno uso de los derechos de propiedad.
206	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	<p>Tabla 25. Límites máximos permisibles de emisión para motocicletas, fuentes móviles de 3 ruedas, cuadríciclos, demás fuentes móviles terrestres de carretera con componentes mecánicos de motocicleta que utilicen gasolina, en condición de marcha mínima o ralentí, a partir del 1° de enero de 2022.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. La argumentación presentada carece de fundamento técnico toda vez que el límite de emisión en prueba estática no modifica el estándar de emisión para el cual fue diseñado el vehículo. El límite propuesto obedece al análisis de bases de datos reportados por los CDA del país en el cual se evidencia que el 100% del parque automotor se encuentra en capacidad tecnológica de satisfacer este límite permisible, y su cumplimiento depende únicamente de las condiciones de mantenimiento integral a las que sometidos los vehículos, en pleno uso de los derechos de propiedad.
207	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	<p>Tabla 26. Límites máximos permisibles de emisión para motocicletas, fuentes móviles de 3 ruedas, cuadríciclos, demás fuentes móviles terrestres de carretera con componentes mecánicos de motocicleta que utilicen gasolina, en condición de marcha mínima o ralentí, a partir del 1° de enero de 2030.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. La argumentación presentada carece de fundamento técnico toda vez que el límite de emisión en prueba estática no modifica el estándar de emisión para el cual fue diseñado el vehículo. El límite propuesto obedece al análisis de bases de datos reportados por los CDA del país en el cual se evidencia que el 100% del parque automotor se encuentra en capacidad tecnológica de satisfacer este límite permisible, y su cumplimiento depende únicamente de las condiciones de mantenimiento integral a las que sometidos los vehículos, en pleno uso de los derechos de propiedad.
208	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	<p>Art.33. Se necesita al menos de 6 meses para ajustar los equipos y software de opacidad, para poder dar cumplimiento a presente requisito</p>	No aceptada	No se acepta comentario. Los límites establecidos en la tabla 29 entran en vigencia a partir del 1 de Enero de 2022, por lo cual se da una transición de 1 año a partir de la publicación de la presente resolución, lo cual duplica el tiempo solicitado por el comentarior.
209	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	<p>Art.35. Se sugiere establecer una fecha acordé para hacer el desarrollo de productos.</p>	Aceptada	Se acepta comentario. Se incluye parágrafo transitorio para motocicletas (dos años)
210	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	<p>Art.37. En el caso de las motocicletas, los sistemas de OBD se empezian a exigir a partir del estándar de emisión Euro 4. En el caso de Euro 4 sólo se exige la primera etapa de sistemas OBDi que identifica falas y problemas en sistemas que pueden afectar directamente las emisiones. Dicho sistema OBDi ha sido equipado en motocicletas Yamaha que cumplen estándares Euro 4, y estas han venido siendo importadas al país hasta el día de hoy sin inconvenientes. Sin embargo, el caso de Euro 5 además del sistema OBDi se debe implementar el OBDII, donde este último analiza el estado y envejecimiento de los sistemas de control de emisiones. El equipamiento de sistema OBDII conlleva a unos costos adicionales considerables en los vehículos que finalmente repercuten sobre el precio final al cliente, sin contar los costos asociados al mantenimiento requerido y el aumento en la frecuencia de estos, donde el reemplazo de partes (método usado comúnmente por los consumidores colombianos) como los sistemas de escape, suspensión trasera o incluso elementos del conjunto de rueda trasera (rim o llanta de aluminio) podrían generar malas detecciones del sistema OBDII y por ende una gran cantidad de reclamaciones e inconvenientes. Inconvenientes Yamaha en la actualidad sólo distribuye como Euro 5 su modelo más idóneo que es la YZF-R1, pero para el mercado del caso colombiano, sólo es equipado el sistema OBDi sin equipar el OBDII por las razones anteriormente dadas y por tratamiento de fabricación desde Yamaha Motor Co. En Japón.</p> <p>Por otro lado, como es expresado en esta Resolución se busca reglamentar el estándar de emisión Euro 3 para motocicletas para el cual no se hace exigente ningún sistema OBD. Por lo tanto, la solicitud frente a este artículo es que para los vehículos tipo motocicleta fabricadas, ensambladas o importadas que cumplan con estándares de emisión más estrictos que los exigidos por la presente resolución, no se deberán hacer estas exigencias respecto a los sistemas de OBDII, mientras se brinda un tiempo necesario que permita la transición, entre Yamaha Motor Co. quien es el diseñador e Inconvenientes Yamaha quien es el fabricante y distribuidor en Colombia, para el equipamiento de dicho sistema OBDII, y que hasta el 1 de enero de 2023 se puedan fabricar, ensamblar o importar motocicletas Euro 4 y Euro 5 únicamente equipadas con el sistema OBDi. Artículo 37. Sistema de autodiagnóstico a bordo (OBD). A partir de 1 de enero de 2023. Las fuentes móviles terrestres de carretera fabricadas, ensambladas o importadas que vayan a circular por el territorio nacional deberán contar con un sistema de diagnóstico a bordo (OBD) que cumpla con la normativa estadounidense o europea, de conformidad con lo exigido para su estándar de emisión. Para el caso de los demás vehículos a gasolina Es importante establecer un tiempo de transición suficiente para adecuar los productos, propuesta:</p> <p>Euro 4 enero 2022</p> <p>Euro 4 + OBD : dos años después de introducción de Euro 4</p> <p>Requisito aplicable sólo para los nuevos CEPD, es importante evitar que éste requisito deje sin validez los CEPDs ya aprobados en estándares Euro 4 o superiores.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. La propuesta de redacción implica que se cumplan parcialmente estándares internacionales de emisión en el territorio nacional, lo cual carece de fundamento, pertinencia y viabilidad jurídica, bajo el entendido que, una motocicleta que reporta un estándar EURO 5 pero carece de OBDII (tiene OBDI), no es realmente una motocicleta que cumple con todos los aspectos técnicos necesarios para alcanzar el estándar EURO 5. Esta motocicleta no presentaría cumplimiento de una ordenanza reconocida internacionalmente y no sería Colombia el país depositario de estos vacíos normativos.
211	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	<p>Art.39. Se debe eliminar el reporte de la capacidad operativa diaria, ya que indirectamente este puede limitar la capacidad de producción de una planta de ensamble. La industria automotriz no es estacionaria, por el contrario, es muy transitoria en términos de producción y pueden haber meses de mayor demanda comparado con otros, o incluso aumentos súbitos de producción y esta capacidad restringe la libre producción. Adicional a esto, se deben tener presente que puede haber paros en las líneas de ensamble que generen un resqueamiento de la cantidad de vehículos nuevos a inspecciones, y los cuales se deberán inspeccionar apenas se solucionen los problemas, pero si hay un límite de capacidad por horas una vez se alcanza la cantidad de vehículos inspeccionados en una hora, no se podrán seguir inspeccionando más vehículos. Artículo 39. Autorización y seguimiento del proceso de medición de emisiones contaminantes mediante prueba estática. Las autoridades ambientales, los fabricantes, ensambladores o importadores, así como los laboratorios ambientales que realicen medición de emisiones contaminantes para cumplir lo establecido en la presente resolución, deberán contar con la autorización otorgada por el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (IDEAM), el cual hará visita de verificación in situ por lo menos cada doce (12) meses.</p>	No aceptada	No se acepta comentario. En la redacción propuesta en la Resolución no se establece la competencia del IDEAM autorizar número de vehículos ensamblados por hora, sino número de vehículos a los que se hace la medición de emisiones contaminantes por hora.

212	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.42. Cualquier medida de control ambiental en el país debe estar evaluada por el Ministerio de Ambiente, previa verificación de los procedimientos, correlación de los límites de la presente norma, al no realizarlo se generarían diferentes estándares y métodos de control por cada zona o región, lo cual haría imposible el cumplimiento ya que los vehículos están diseñados para cumplir los límites de emisiones según el estándar Europeo o de Estados Unidos.	No aceptada	No se acepta comentario. La redacción propuesta impone actividades al Ministerio de Ambiente, las cuales no se encuentran dentro de sus competencias. Adicionalmente, el artículo refiere la capacidad de las autoridades ambientales para restringir circulación de vehículos contaminantes, más no establece un régimen sancionatorio o esquemas de límites permisibles que rila con las disposiciones reglamentarias vigentes.
213	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.43. Se solicita eliminar el formato del Anexo 7, toda la información que se solicita en este anexo, Minambiente y el ANLA pueden acceder a ella a través del RUNT, por antirritmos no se le debe solicitar al sector información que ya reposa en otra entidad del estado según lo consagrado en la Ley 962 de 2005, a la cual además puede acceder perfectamente la autoridad ambiental.	No aceptada	No se acepta comentario. La información referente al CEPD y declaración de importación no se almacena en el sistema RUNT en la actualidad.
214	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.44. la redacción de este artículo se presta a confusión, su redacción no transmite una instrucción precisa o clara.	Aceptada	Se acepta comentario No se acepta comentario. El artículo no se elimina, se complementa.
215	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.47. El sector debe tener certidumbre y claridad de los certificados que perderían su vigencia en coordinación con Minambiente, el ANLA y el sector, por lo que se propone que el listado de CEPDs que queden sin validez deberán publicarse con antelación de 60 días por lo menos a la entrada en vigencia de la norma.	No aceptada	No se acepta comentario. La lista será publicada con antelación.
216	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Art.48. Es necesario que las resoluciones vigentes (Res. 910 de 2008 y 1111 de 2013) queden 100% derogadas de forma explícita, el texto actual se puede interpretar	No aceptada	No se acepta comentario. Esta es una condición establecida por la Oficina asesora jurídica del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en armonía con el ordenamiento jurídico de la Entidad y no obedece a interpretaciones particulares.
217	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Anexo 2. Tal como se hace hoy en día el representante de marca es el que debe diligenciar el numero de sistemas de control basado en el reporte técnico, el ANLA debe revisar la veracidad con base a los documentos soporte y dar la aprobación o rechazo del trámite en caso de inconsistencia.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción en el articulado
218	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Anexo 4. 1. Se debe eliminar de este Anexo 4 la nueva columna llamada "Número del certificado emitido", ya que en el proceso de producción sólo se debe verificar el 25% de las unidades sin generar un número de certificado. 2. Se debe eliminar la columna "temperatura de aceite de motor" en concordancia con los anteriores comentarios y ya que para motocicletas no se mide esta temperatura por la construcción del motor. Con base en la nueva NTC3365 que está en construcción no se debe medir ninguna temperatura por lo tanto no sería posible tampoco su reporte.	No aceptada	No se acepta comentario. Las NTC 4983:2012, 5365:2012 y 4983:2012 establecen que los resultados cualitativos y cuantitativos de las pruebas se deben almacenar sin perjuicio de si es un proceso productivo o no y establecen como obligatorio el registro de la temperatura. Adicionalmente, la información referida refiere a la modificación de la norma técnica colombiana (de la se ha revisado la 5365:2012 en el comité No 11 de Ictenec) y no se ha eliminado el registro de la temperatura en todos los casos) cerca de su sustento. La reglamentación nacional se explica con base en las normas vigentes y no en supuestos, presuntos o intuiciones.
219	23/09/2020	CÁMARA AUTOMOTRIZ - ANDI	Anexo 7. Se solicita eliminar el formato del Anexo 7, toda la información que se solicita en este anexo, Minambiente y el ANLA pueden acceder a ella a través del RUNT, por antirritmos no se le debe solicitar al sector información que ya reposa en otra entidad del estado según lo consagrado en la Ley 962 de 2005, a la cual además puede acceder perfectamente la autoridad ambiental.	No aceptada	No se acepta comentario. La información referente al CEPD y declaración de importación no se almacena en el sistema RUNT en la actualidad.
220	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS	La política CONPES 3843 no es una política vinculante para implementar Gasolina E14. Se requeriría de una norma de mayor rango o emisión como por ejemplo la ley 1972 Diesel Euro VI.	No aceptada	No se acepta comentario. Los documentos CONPES son líneas orientadoras de política pública emitidos por el Gobierno Nacional. Sin embargo es el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible el competente para regular en la materia, sin prerequitos.
221	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS	Sugerimos limitar el alcance de la norma a las fuentes móviles que van a circular en el territorio nacional, ya que como país exportador, la industria puede hacer exportaciones a países cuyo límites de emisiones sea menores a los estipulados en la presente norma!	No aceptada	No se acepta comentario, la norma contempla dentro de las excepciones: El procesamiento industrial de chasises de la partida 87.06 del Arancel de Aduanas para la producción de vehículos cuyo destino final sean los mercados externos, es decir cuando se trate de importación temporal, de conformidad con lo establecido en la Resolución 554 de 2018 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo. Además la redacción propuesta excluye del alcance de la norma a la maquinaria para uso fuera de carretera.
222	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS	Solicitamos incluir en las exclusiones de la norma el material que ingresa al país en los regímenes especiales de transformación, debido a que según el objeto de la norma, esta le aplica a fuentes móviles ya ensambladas e importadas y no al material que aún está en proceso de transformación, dicho cumplimiento se debe evidenciar justo después de la fabricación del bien, el cual deberá cumplir al finalizar el régimen con la respectiva racionalización del bien, o en su exportación, el cual no estaría sujeto a cumplimiento ya que no estaría rotando por el territorio nacional. El literal b no incluye los prototipos de fabricación nacional, toda vez que los vehículos de fabricación nacional no están sujetos a importación temporal, bajo ningún régimen de ensamble (plan Valgo, transformación y ensamble) De igual forma, El literal c no es claro en cuanto a los vehículos a exceptuar se adicionan excepciones a la excepción.	No aceptada	No se acepta comentario. b. Para la producción nacional de prototipos de acuerdo con las condiciones actuales, se debe realizar una importación de material CKD, que si no está bajo el régimen de importación temporal, debe cumplir con los requisitos de la presente norma. c. Se ajusta redacción en el articulado.
223	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS	No toda las fuentes móviles fuera de carretera tienen un número PIN. En su lugar se debe aceptar el número que identifique a la fuente móvil fuera de carretera.	Aceptada	Se acepta comentario, se ajusta la redacción: Parágrafo 1. Los importadores independientes (persona natural o jurídica) de fuentes móviles terrestres deberán obtener el 'Certificado de Emisiones en Prueba Dinámica (CEPD)' y el 'Visto Bueno por Protocolo de Montreal' incluyendo para tal fin el 'Número de Identificación Vehicular' (VIN – 17 dígitos para fuentes móviles de carretera), Número de serie (identificación univocal) o 'Número de Identificación de Producto' (PIN para fuentes móviles de uso fuera de carretera) de la unidad específica que se pretende importar. Para este caso no será necesario la firma del fabricante de la fuente móvil a importar.
224	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS	Los ensambladores y distribuidores, fabricantes y representantes de marca, a su vez pueden importar motores para tratar caso de garantías o resolver problemas de calidad, que necesiten importaciones puntuales de motores, para lo cual dicha importación esta cubierta con el CEPD del modelo a la cual pertenece el motor a ser importado, sin necesidad de realizar otro, ya que esta cubierto en el certificado con el código de la familia de motor, adicionalmente habrá vehículos en uso que por tecnología no es posible migrar al nuevo estándar, por o tanto debe ser importado como se realiza la importación original. Tampoco se especifica en el documento cómo es el proceso y formato de un CEPD para cuando se importa un motor como alternativa para reemplazar un vehículo.	Aceptada	Se acepta comentario, se ajusta redacción: Parágrafo 2. El importador de motores de combustión interna para uso en fuentes móviles terrestres (de carretera o de uso fuera de carretera) deberá tramitar el 'Certificado de Emisiones en Prueba Dinámica (CEPD)' y el 'Visto Bueno por Protocolo de Montreal' diligenciando los campos que corresponden de los anexos 2 a 3, según la fuente móvil terrestre a la que se destine el respectivo motor. Para la importación de estos motores, podrá utilizarse un CEPD que haya sido previamente aprobado, siempre y cuando el motor esté cubierto por el reporte técnico con el que fue aprobado el certificado.
225	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS	Eliminar la última parte de la redacción de este párrafo. Pueden ser los requisitos mas estrictos que los actuales pero NO con requisitos vigentes en EE.UU o Europa. Siempre y cuando hayan sido permitidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA) o por la Unión Europea.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción: Ciclos o procedimientos de evaluación en prueba dinámica. Los ciclos y procedimientos para la evaluación de las emisiones en prueba dinámica serán los descritos en la reglamentación de Estados Unidos y de la Unión Europea. Será válida la prueba o ensayo realizado por un ciclo o procedimiento diferente a los establecidos en la presente resolución, siempre y cuando sean más estrictos y hayan sido acogidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA) o por la Unión Europea. En tal caso, la fuente móvil terrestre evaluada debe cumplir con los límites máximos permisibles de emisión establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA) o la Unión Europea, para dichos métodos, ciclos o procedimientos. El método SHED será el utilizado para la evaluación de emisiones evaporativas, medidas en las fuentes móviles terrestres de carretera fabricadas, ensambladas o importadas al país, que cuenten con motor de encendido por chispa que funcionen con gasolina.
226	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS	En el mundo las casas matrices cuentan con sus propios laboratorios para correr los ensayos de emisiones, es importante que se de vía libre a laboratorio de casa matriz debidamente acreditados, ya que se asegura la independencia con dicha acreditación, bajo los lineamientos de la norma ISO/IEC 17025. Así mismo para el caso de Estados Unidos, el proceso de certificación se realiza vía declaración de primera parte con la entrega de un documento de Aplicación ante la EPA, dicho documento es evaluado y luego certificado por la Agencia, sin embargo las pruebas se realizan en los laboratorios de las casas matrices sin necesidad de la acreditación. Por lo tanto, esto también debe tenerse en cuenta.	No aceptada	No se acepta comentario. El articulado contempla la aceptación de certificados de autoridades ambientales competentes.
227	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS	Los reportes técnicos no necesariamente incluyen esta información. Los reportes técnicos de maquinaria no cumplen tampoco con estos requisitos. La información a contener en el CEPD debe ser aquella que los reglamentos técnicos indiquen. Esta información no necesariamente se encuentra en reportes emitidos por EE.UU. Literal f: Solicitamos que se haga una certificación que relacione los caracteres del 4 al 8 del prototipo, o que en dicha certificación haga mención al prototipo, debido a que los vehículos prototipos, no siguen una nomenclatura según el VIN debido a que son vehículos que al final serán destruidos por lo tanto la información no se relaciona directamente con el VIN en producción, por lo tanto sería suficiente un certificado de casa matriz al respecto. Literal m: Solicitamos eliminar este literal. Los reportes técnicos no necesariamente incluyen esta información. En los de maquinaria tampoco se incluyen. Literal p: Se solicita la eliminación ya que el reporte establece claramente bajo que procedimiento y norma se realiza la evaluación, en estos procedimientos están claramente definidos las condiciones del ensayo y supervisadas por el laboratorio, así mismo las características del vehículo están definidas en el reporte técnico, por lo tanto la información requerida en el numeral no es de relevancia, y a el ser aprobado el reporte se está considerando tanto las especificaciones del vehículo como el de la prueba para dar la aprobación.	No aceptada	No se acepta comentario. f. El articulado contempla la posibilidad de presentar una certificación expedida por el fabricante cuando los dígitos del 4 al 8 del VIN sean distintos entre el vehículo prototipo y el vehículo importado o ensamblado. m. Es un reporte de información más no un valor contrastable con estándares de ninguna índole. p. La información solicitada es relevante para el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.
228	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS	Parágrafo: Solicitamos excluir en los ensayo sobre motores los numerales m y p, cuya justificación esta dada por las razones dadas anteriormente. Igualmente, solicitamos que el parágrafo indique que se permite diligenciar el campo con base en información del fabricante cuando el reporte técnico realizado bajo las normas de Europa o EE.UU. no lo incluya.	No aceptada	No se acepta comentario. Teniendo en cuenta que esta información debe ser emitida por un laboratorio técnico acreditado o una autoridad ambiental competente.
229	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS	Eliminar el artículo. Teniendo en cuenta que para la autoridad, debería ser más fiable la información recibida por parte de un importador organizado, con trayectoria en el país, con una sociedad constituida y una representación de marca de varios años, no deberían tener excepciones los importadores independientes que hagan más fácil la importación de sus vehículos (art. 8), es más esas excepciones deberían aplicar para los importadores regulares y no para los independientes.	No aceptada	No se acepta comentario. Para la importación de unidades marginales el acceso de los usuarios al reporte técnico de la prueba emitido por un laboratorio acreditado es clasificado y supone un trámite en casaciones inalcanzable, situación que no se presenta con los importadores representantes de marca, que tienen contacto directo con fábrica. Adicionalmente, los documentos solicitados a los importadores independientes, contemplan la validación de resultados por parte de las autoridades ambientales en Europa y Estados Unidos.
230	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS	Los reportes técnicos tienen en promedio 50 paginas, donde no toda la información es relevante en el análisis y aprobación del reporte, por tal motivo se solicita que la traducción este enfocada a lo solicitado en el Artículo 7	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción: Artículo 9. Idioma. El reporte técnico de la prueba o ensayo (en las secciones objeto de evaluación según Artículo 7) y demás soportes requeridos en la presente resolución para la aprobación del Certificado de Emisiones en Prueba Dinámica (CEPD) y Visto Bueno del Protocolo de Montreal, deberán presentarse ante la Autoridad Nacional de Licitaciones Ambientales (ANLA) o quien haga sus veces, en español o en otro idioma con su respectiva traducción oficial al español.
231	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS	sugerimos ampliar el espectro ya que existen vehículos de gasolina de encendido por compresión.	No aceptada	No se acepta comentario. En este caso se dará aplicación de lo establecido en el Artículo 5: "Será válida la prueba o ensayo realizado por un ciclo o procedimiento diferente a los establecidos en la presente resolución, siempre y cuando sean más estrictos y hayan sido acogidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA) o por la Unión Europea. En tal caso, la fuente móvil terrestre evaluada debe cumplir con los límites máximos permisibles de emisión establecidos por la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA) o la Unión Europea, para dichos métodos, ciclos o procedimientos".

232	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	Solicitamos cambiar la vigencia de las emisiones vehiculares al 1 de Enero del 2022, debido al control que debe realizar en la DIAN que puede transformar las operaciones de nacionalización de vehículos en ultimo día del año.	No aceptada	No se acepta comentario. Esta disposición obedece al calendario de mejoramiento de la calidad de los combustibles establecido por el Gobierno Nacional.
233	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	Es necesario hacer énfasis, para evitar confusiones a los organismos de control que los límites de la tabla 16 y 17 serán aplicables hasta el 31 de Dic del 2022	No aceptada	No se acepta comentario. La temporalidad de los estándares es clara.
234	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	Se debe generar la redacción de este asterisco acorde a las normativas europeas de donde fueron tomadas las emisiones.	No aceptada	No se acepta comentario. La Directiva 70/220/CEE modificadapor la 2006/96/CE establece lo dispuesto en la redacción original del acapite señalado.
235	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	En la nota de la Tabla 18 se coloca como Ciclo a Evaluar los límites con el WLTP en vez del NEDC. Se solicita dejar el NEDC debido a que se requirió un transición entre los dos ciclos como lo realizó Europa ya que en 2014 se establecieron los límites Euro 6 con el ciclo NEDC y en el 2017 se realizó el cambio al ciclo WLTP, se debe mantener el mismo tiempo de transición, ya que esto conlleva cambios de tecnología para cumplir los límites en el nuevo ciclo	No aceptada	No se acepta comentario. La solicitud carece de sustento técnico, teniendo en cuenta que el estándar entrará en vigencia en 2023.
236	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	Es necesario hacer énfasis, para evitar confusiones a los organismos de control que los límites de la tabla 16 y 17 serán aplicables hasta el 31 de Dic del 2022	No aceptada	No se acepta comentario. La temporalidad de los estándares es clara.
237	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	literal d) se solicita eliminar la información de los sistemas de control instalados, ya que para el cliente es irrelevante dicha informa con, y no tienen posibilidad de revisar ni corroborar dicha información, si no se hace una exhaustiva revisión técnica, el fabricante o importador se hace responsable del contenido del vehículo cuando se procesa el CEPD, debido a que en el certificado se relaciona los sistemas de control y es, en las auditorías propuestas por la autoridades ambientales que se puede hacer dicha revisión. Párrafo: Se solicita eliminar el requerimiento de garantizar los niveles de emisiones estáticas mínimo durante 3 años, debido a que hay variables que puedan afectar las emisiones y son dadas en el uso del vehículo, y que no son controlables por el ensamblador, a manera de ejemplo para fotas en 2 años se pueden realizar alrededor de 200.000 Km cuando las pruebas tanto en Europa como EPA, dan una durabilidad de 80.000 Km o 50.000 millas respectivamente. Adicionalmente no es posible garantizar las condiciones de mantenimiento debido a que los clientes hacen el mantenimiento bajo su propia cuenta y no sería controlable por la marca. Nuestra función es entregar el vehículo en las mejores condiciones, cumpliendo tanto con los límites estáticos como dinámicos, de acuerdo con la regulación vigente. Párrafo: se solicita eliminar el requerimiento de relacionar en la etiqueta el CEPD asociado al vehículo y su estándar, debido a que dicha información, se hace en el reporte anual que se debe presentar al Ministerio, dicha información es redundante y no agrega valor en la etiqueta, así mismo los resultados de las emisiones se encuentran en el CEPD que es aprobado por el ANLA	No aceptada	No se acepta comentario. El articulo propuesto no contiene la información reportada por el comentarior "3 años". Adicionalmente, la información referente a los sistemas de control de emisiones y su efectiva comunicación al consumidor final, es relevante para el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.
238	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	Añadir parágrafo 2. Con la tecnología de los vehículos actuales y con el ánimo de preservar los sistemas de control de emisiones, algunos fabricantes optan por gobernar las condiciones del motor en donde no informan los parámetros de reglaje que son generados y monitoreados por la unidad de control de motor.	No aceptada	No se acepta comentario. La información debe ser legible
239	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	Después de 12 años de reportes del 25% de la muestra en vehículos nuevos, y según el estudio normativo que soporta la resolución los resultados en vehículos nuevos son los que tienen una menor tasa de variación de las mediciones realizadas. Según la estadística de las ventas de los últimos 6 años y usando la Ecuación par el cálculo de muestra, el promedio de muestreo es menor al 2%, que representaría a la población completa (ver tabla adjunta), es por eso que una reducción al 5% sería mas que suficiente para garantizar la población de vehículos nuevos. Así mismo se propone que los reportes se realicen Anualmente, como se vienen realizando, debido a que el proceso de consolidación demanda bastantes recursos a la organización y adicionalmente, hacerlo semestralmente no beneficiara en los datos recolectados ya que es la misma cantidad anual pero en 2 momentos del año	No aceptada	No se acepta comentario. El 25% es el mínimo requerido por el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, tomando en consideración los resultados de pruebas en vía realizadas por las autoridades ambientales regionales en el marco de sus competencias y teniendo en cuenta las disposiciones de la ley antitráfico en relación con los períodos de excepción para la primera revisión tecnico mecánica y de emisiones contaminantes en Colombia.
240	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	Es necesario que exista un previo aviso porque por cuestiones de seguridad no se puede atender "sin previo aviso". En muchos casos no se atenderán las visitas por no contar con un mecanismo previo de información sobre las mismas. Dichas visitas deben hacerse en las vitrinas donde se exhiben vehículos solamente y para vehículos que no hayan sido registrados (matriculados) ante un organismo de tránsito.	No aceptada	No se acepta comentario. Esta actividad se viene realizando por parte de las Autoridades Ambientales por 12 años sin que se haya requerido coordinación previa para realizar operativos exitosos.
241	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	Se necesita al menos de 6 meses para ajustar los equipos y software de capacidad, para poder dar cumplimiento a presente requisito	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción: Párrafo 2. Tres meses después de la entrada en vigencia de la presente resolución, todas las fuentes móviles terrestres de carretera con motor de encendido por compresión deben ser medidos y reportados en opacidad y densidad de humo, pero su cumplimiento se evaluará en opacidad de conformidad con lo establecido en la Tabla 28, hasta tanto entren en vigencia los límites máximos permisibles en densidad de humo definidos en la Tabla 29.
242	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	Cualquier medida de control ambiental en el país debe estar avalada por el Ministerio de Ambiente, previa verificación de los procedimientos, correlación de los límites de la presente norma, al no realizarlo se generaría diferentes estándares y métodos de control por cada zona o región, lo cual haría imposible el cumplimiento ya que los vehículos están diseñados para cumplir los límites de emisiones según el estándar Europeo o de Estados Unidos	No aceptada	No se acepta comentario. La redacción propuesta impone actividades al Ministerio de Ambiente, las cuales no se encuentran dentro de sus competencias. Adicionalmente, el artículo refiere la capacidad de las autoridades ambientales para restringir circulación de vehículos contaminantes, más no establece un régimen sancionatorio o esquema de límites permisibles que ríñ con las disposiciones reglamentarias vigentes.
243	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	No se entiende porqué los distribuidores de vehículos en el país tienen que tener esta responsabilidad cuando el mismo estado tiene las formas de conocer la información que solicita. A través del Registro único nacional de Tránsito (RUNT) puede directamente conocer el número de vehículos bajo un CEPD con una búsqueda bajo los modelos reportados. De igual forma el sistema RACEX del MinCIT maneja similar información, que la misma ANLA utiliza para el control de los programas de posconsumo de residuos. Solicitamos se elimine este artículo.	No aceptada	No se acepta comentario. La información referente al CEPD y declaración de importación no se almacena en el sistema RUNT en la actualidad.
244	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	Los ensambladores y distribuidores de vehículos no podemos garantizar la calidad de los combustibles ya que es una responsabilidad del gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Minas. Los vehículos son usuarios de combustible por lo tanto la calidad debe ser garantizada, desde la refinería hasta la estación de combustible, bajo los parámetros de Calidad de las Resoluciones emitidas para tal efecto. Solicitamos eliminar artículo.	No aceptada	No se acepta comentario. No se elimina, se ajusta redacción
245	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	No se entiende el porqué de esta exigencia. El consumidor promedio no conoce ni sabe interpretar esta información, si se quiere informar que entre más antiguo sea el vehículo más emisiones causa y debe buscar que el consumidor cambie a tecnologías vehiculares que generen menor impacto .	No aceptada	No se acepta comentario. Esta información es muy relevante para el usuario de un vehículo (no es un cliente para el gobierno nacional). El ciudadano debe estar plenamente informado de las transiciones regulatorias para poder adoptar las medidas a que haya lugar para mantener su vehículo en condiciones óptimas de funcionamiento y con ello, de emisiones contaminantes.
246	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	Este plazo no es coincidente con los entrada en vigencia de los niveles establecidos en este proyecto de resolución. Esto debe quedar instaurado por lo menos seis meses antes que los términos de las emisiones mencionadas en los artículos 13, 14, 16, 17 y 18. De lo contrario, y antes de llegar a las fechas límites para el inicio de los nuevos niveles de emisiones, no será posible solicitar el CEPD.	No aceptada	No se acepta comentario. La continuidad del servicio no depende de la presente disposición
247	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	Este listado tiene que tener un término de aviso a los ensambladores y distribuidores de vehículos. Por los menos seis meses antes la ANLA debe informar cuales CEPD perderán vigencia una vez entren a regir los nuevos límites de emisiones; los distribuidores deben conocer el listado para determinar cuales vehículos deben dejar de importarse. Como muchos vehículos no cumplirán los nuevos límites de emisiones, existirá un flujo desmedido de solicitudes que la ANLA no podrá evacuar fácilmente. No se menciona un procedimiento para informar al distribuidor pues pueden existir casos en donde se elimine un CEPD que cumple y el mismo se reítra. Debe poderse exigir la reinstauración con las pruebas necesarias.	No aceptada	No se acepta comentario. La lista será publicada con antelación.
248	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	No se deroga la resolución 2604 de 2009 que habla de emisiones Euro IV para vehículos de motor diesel de servicio público urbano para el transporte de pasajeros con estándares de emisiones Euro IV la cual debe quedar explícitamente derogada	No aceptada	No se acepta comentario. Esta es una condición establecida por la Oficina asesora jurídica del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible en armonía con el ordenamiento jurídico de la Entidad y no obedece a interpretaciones particulares.
249	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	La definición no es clara. Solicitamos se defina como se define en la Ley 769 de 2002, código nacional de tránsito	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción según Ley 760 de 2002
250	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	Se solicita eliminar el Turbocargador como el Supercargador, ya que su principal función es aumentar el desempeño y potencia del motor y no regular o disminuir las emisiones contaminantes.	No aceptada	No se acepta comentario. La mejora en el desempeño implica, reducciones de consumo de combustible y emisiones de CO2.
251	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	Se solicita eliminar el Supercargador, ya que su principal función es aumentar el desempeño y potencia del motor y no regular o disminuir las emisiones contaminantes.	No aceptada	No se acepta comentario. La mejora en el desempeño implica, reducciones de consumo de combustible y emisiones de CO2.
252	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	en caso de que las condiciones de reglaje del motor sean gobernadas por una unidad de control se debe describir sin valores numéricos.	No aceptada	No se acepta comentario. NO se explica la implicación de hacer esta declaración adicional y la información de reglaje de motor debe estar disponible y legible para uso por parte de las Autoridades.

253	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	Tal como se hace hoy en día el representante de marca es el que debe diligenciar el numero de sistemas de control basado en el reporte tecnico, el ANLA debe revisar la veracidad con base a los documentos soporte y dar la aprobacion o rechazo del tramite en caso de inconsistencia.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción en el articulo
254	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	Se solicita eliminar del reporte la ciudad de distribución ya que nos es posible garantizar el lugar específico desde la facturación, se necesitaría hacer un rastreo que no está en los alcances de la marca si no que corresponde a los organismos de tránsito.	No aceptada	No se acepta comentario. La información solicitada es la ciudad de distribución y no la ciudad de circulación.
255	23/09/2020	Asociación Nacional de Movilidad Sostenible - ANDEMOS-	Se solicita eliminar del reporte la ciudad de distribución ya que nos es posible garantizar el lugar específico desde la facturación, se necesitaría hacer un rastreo que no está en los alcances de la marca si no que corresponde a los organismos de tránsito.	No aceptada	No se acepta comentario. La información solicitada es la ciudad de distribución y no la ciudad de circulación.
256	16/09/2020	Empresas Públicas de Medellín - EPM	Art.6. ¿Actualmente podría una autoridad ambiental nacional realizar y certificar las pruebas bajo estas condiciones ? O ¿Se refiere a autoridades ambientales de otros países?	No aceptada	No se acepta comentario. No es una solicitud de ajuste. Es la Autoridad Ambiental competente en el país de origen del reporte técnico de la prueba dinámica.
257	16/09/2020	Empresas Públicas de Medellín - EPM	Art.12. Se sugiere que quede de manera explícita quede consignado en el articulo la fecha de vigencia o el plazo de aplicación que tienen los límites establecidos en las tablas. Así mismo, se observa en las tablas 3 al 6, límites que aún son muy altos relacionados con tecnologías euro, por lo menos deben ser EURO 2 o superior lo exigido en las tablas (ver https://www.rac.co.uk/drive/advice/emissions/euro-emissions-standards/), las consecuencias de esto es el rezago que introduce al país con tecnologías obsoletas y no permitiría una debida transición hacia EURO 3. Por lo tanto, se sugiere que la exigencia desde la expedición de la norma hasta enero de 2023 debe ser mayor, en caso contrario continuaría promoviendo la incursión en tecnologías de mala calidad por los fabricantes.	No aceptada	No se acepta comentario. Los límites establecidos en las tablas mencionadas aplican después de la publicación de la norma, por lo que no habría necesidad de establecer un periodo de transición. Así mismo, la Tabla 9 establece que a partir del 1 de enero de 2023 las motocicletas, fuentes móviles de 3 ruedas, cuadríciclos y demás fuentes móviles terrestres de carretera con componentes mecánicos de motocicleta con motor de encendido por compresión deben cumplir con aquella tabla, que es Euro 5. Por último, las tablas 3 a la 6 exigen los estándares más exigentes de acuerdo con la calidad del combustible disponible en aquel periodo.
258	16/09/2020	Empresas Públicas de Medellín - EPM	Art.13. Se propone organizar la redacción del párrafo en para dar mayor claridad. En las tablas Tabla 10, Tabla 11 y Tabla 12 se establecen los límites máximos permisibles de emisión que corresponden a tecnologías EURO2; se sugiere que para una debida transición de estas se debería exigir por lo menos EURO 3 y llegar así a los valores establecidos en la tabla 13 de EURO 4. De cara al cumplimiento de los límites de calidad del aire para el 2030, es necesario trazar la ruta acogiendo estándares cada vez más exigentes como EPA10 o EURO 6, se propone aplicarlas a partir del 1 de enero de 2025. De mantener hasta el 2030 el estándar EURO 4 en el país, el país va atraer aquellas tecnologías que otros países ya sacaron de circulación de tiempo atrás. Nuestros estándares deberían reflejar aquellos implementados en los países OCDE.	No aceptada	No se acepta comentario. La redacción propuesta por el comentador para el párrafo sobre el estándar estadounidense da a entender que los vehículos que sean evaluados bajo el FTP podrían optar por los límites de la Tabla 13. Por otro lado, en aras de darle el mayor provecho a la inversión de mejora del combustible, no es viable implementar un estándar Euro 3, cuando se puede exigir el estándar Euro 4. Adicionalmente, la exigencia de Euro 6 no se puede realizar para la fecha propuesta, ya que no se tendría la calidad del combustible exigible para este estándar; debe tenerse en cuenta que el cumplimiento de un estándar de emisiones no solamente depende de la tecnología del vehículo, sino también de la calidad del combustible que este está utilizando.
259	16/09/2020	Empresas Públicas de Medellín - EPM	Tabla 13. La meta a partir del 31/12/2021 para vehículos a gasolina (M1 y M1 clases I, II y III) es que cumpla con Euro 4, dada de 2005 lo cual no es exigente. En caso de no poder ser más ambicioso, para esta fecha por los plazos que tiene la gasolina para la mejora, se propone agregar una meta posterior que llegue a los estándares de ese momento de países OCDE, ya que para ese entonces Euro 6 ya será obsoleto también.	No aceptada	No se acepta comentario. Colombia no dispondrá de combustible con las características necesarias para alcanzar el estándar EURO 6 hasta 2030, por lo cual no se puede garantizar el correcto funcionamiento de estas tecnologías antes de esa fecha.
260	16/09/2020	Empresas Públicas de Medellín - EPM	Art.13.P1 EPA 05 tambien es un estandar muy laxo. Se propone implementar una meta posterior que permita una adecuada transición y llegue a estándares EPA 2010 o el estandar superior equivalente para países OCDE.	No aceptada	No se acepta comentario. Los estándares EPA10 o Euro VI no aplican para vehículos pesados que funcionan con gasolina. El estándar propuesto es el más exigente para este tipo de vehículos según la calidad del combustible.
261	16/09/2020	Empresas Públicas de Medellín - EPM	Tabla 17. Se propone poner una tabla intermedia que contemple estándares Euro V, en una fecha menor al plazo de 31/12/2022. Podría vincularse también a que sea vía fecha o vía disponibilidad anticipada de diesel de calidad apto para estas tecnologías a nivel nacional	No aceptada	No se acepta comentario. Validar el ingreso de una tecnología como EURO V únicamente por 1 año no es una medida costo-beneficiosa para el país, según se ilustra en el documento de análisis de impacto normativo del presente proyecto normativo.
262	16/09/2020	Empresas Públicas de Medellín - EPM	Art.17. La descripción indicada en el artículo es la misma para las tablas 19 y 20, para poderlas diferenciar es necesario precisar mediante cuales cómo se evalúan. Así mismo, los límites indicados en la Tabla 19 requieren una indicación de la vigencia, con el fin que sea clara su aplicación, es decir, hasta cuándo o a partir de cuándo rigen.	No aceptada	No se acepta comentario. Las tablas mencionadas sí precisan cuáles cómo deben utilizarse para la prueba. Por otro lado, la Tabla 19, al no tener una fecha específica de entrada, aplica desde la publicación de la norma, por lo que no sería necesario especificarlo.
263	16/09/2020	Empresas Públicas de Medellín - EPM	Art.17.p.1. No es clara la indicación del párrafo; se hace necesario precisar cuándo se aplican los límites de la Tabla 19 y cuándo los correspondientes a EURO V con los sistemas de autodiagnóstico mencionados en este párrafo. Indicar la fecha máxima de aplicación de la tabla Se sugiere ajustar redacción del párrafo 2, para mejor entendimiento.	No aceptada	No se acepta comentario. El párrafo 1 establece una consideración que viene desde la Resolución 1111 del 2013, y tiene como objeto indicar los estándares aceptables en lugar de Euro IV, estándar que aplica hasta el 31 de diciembre del 2022. Por otro lado, la propuesta de redacción para el párrafo 2 por parte del comentador no está formulada adecuadamente y no establece lo que se requiere, que es una alternativa al estándar Euro VI.
264	16/09/2020	Empresas Públicas de Medellín - EPM	Art.31. Dado que las emisiones fruto de la combustión del Gas Natural son normalmente altas en contenido de O2, sin que esto implique un mal funcionamiento de estas fuentes móviles, se estaría emitiendo concepto de rechazo a vehículos que se encuentran en buenas condiciones.	Aceptada	Se acepta comentario. Se incluye párrafo aclaratorio para vehículos que operan con GNV o GLP.
265	16/09/2020	Empresas Públicas de Medellín - EPM	Art.32. Dado que las emisiones fruto de la combustión del Gas Natural son normalmente altas en contenido de O2, sin que esto implique un mal funcionamiento de estas fuentes móviles, se estaría emitiendo concepto de rechazo a vehículos que se encuentran en buenas condiciones.	Aceptada	Se acepta comentario. Se incluye párrafo aclaratorio para vehículos que operan con GNV o GLP.
266	16/09/2020	Empresas Públicas de Medellín - EPM	Se refiere a las instrucciones para el diligenciamiento del anexo 3	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción
267	16/09/2020	Empresas Públicas de Medellín - EPM	Art.44. No se indica cuál es la responsabilidad que se le asigna, parece inconclusa la redacción del artículo.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción
268	16/09/2020	Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales - IDEAM	Art.19 y anexo. Algunas condiciones no son verificables en los programas de inspección vehicular (cda, operativos, etc) como por ejemplo luz de válvulas u otras y son aplicables a los talleres de mantenimiento, además el termino "puede" implica "cualquier cosa" como volumen o masa de aire, programación de software ECU u otras. Por el contrario, algunas si son estandar y aplicables para las pruebas de emisiones (gases, ruidos): Potencia nominal y revoluciones de potencia, revoluciones de ralentí, revoluciones gobernadas (diesel).	No aceptada	No se acepta comentario. No se adhiere el objetivo de la solicitud
269	16/09/2020	Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales - IDEAM	Art.19. C). Preferiblemente definir si es línea (interna del fabricante) o línea comercial	No aceptada	No se acepta comentario. Se ajusta redacción del literal para dejar solamente nombre de modelo
270	16/09/2020	Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales - IDEAM	Art.20. No especifica la metodología bajo la cual deben realizar las mediciones, por lo cual podrían utilizar otras metodologías, situación que en el pasado se presentó y no permitió comprobar la comparabilidad de los resultados	No aceptada	No se acepta comentario. La norma, en las definiciones del Anexo 1, establece cuáles son los NTC que aplican para la prueba estática.
271	16/09/2020	Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales - IDEAM	Art.23. El término "acopio", puede hacer referencia a almacenamiento o abundancia. No hacer referencia en el título a en dónde se debe realizar el control Se debe revisar lo contemplado en la normativa ambiental vigente aplicable. Se restringe a "dentro de las instalaciones de los sitios de acopio, pero la empresa podría no contar con espacios apropiados para ello y elimina la opción que la autoridad ambiental, de común acuerdo, lo cite en un sitio apropiado y que no afecte a otras empresas o ciudadanos. Se excluye otras flotas vehiculares que pueden ser de interés para la autoridad ambiental de acuerdo a sus características de operación, por ejemplo: transporte escolar o transporte especial o flotas de taxis, entre otros. Su sugiere dejarlo abierto a flotas vehiculares en general	No aceptada	No se acepta comentario. El propósito de este artículo es habilitar la sanción ambiental en los casos en los que en flagrancia se determina una existencia a la norma aplicable. No es deseable citarlos en condiciones de tiempo y operación diferentes. Históricamente el efecto "fotografía"ha sido el resultado de esos esquemas de requerimiento para medición posterior. Finalmente, la no presentación de los vehículos a las pruebas, será administrado bajo la autonomía de la Autoridad Ambiental.
272	16/09/2020	Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales - IDEAM	Art.24. 1) por qué no aplica para motores de encendido por chispa o ciclo otto funcionando con otros combustibles como GNV o mezcclas?. En otros combustibles no es contaminante? 2) La sanción de la autoridad de tránsito, solo aplica para emisiones viables? Porque las demás condiciones de incumplimiento no se especifican?, que pasa si se incumpen otros aspectos como por ejemplo los requisitos de la inspección visual? 3) Si son operativos a flotas de transporte (sin acompañamiento de la autoridad de tránsito, no hay sanción? al menos el proyecto de norma no lo especifica	No aceptada	No se acepta comentario. Esto es aplicado por el personal de la autoridad de tránsito, no de la Autoridad Ambiental. Este adapta reglamenta las condiciones básicas establecidas en el código nacional de tránsito, sin perjuicio de lo procedente para los operativos de control en vía que se hacen de manera conjunta entre las autoridades de tránsito y ambientales según lo descrito en la presente resolución.
273	16/09/2020	Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales - IDEAM	Art.25. El documento de proyecto normativo no contiene una referencia o anexo para como aplicar el método. Según las competencias de las autoridades: Lo puede aplicar la autoridad de tránsito o la autoridad ambiental? No obstante, yo lo he aplicado, y debido a la subjetividad del método, así como los límites propuestos en otros apartados del proyecto de norma, es recomendable que la metodología Ringelmann solo se sancione a partir del nivel 4, dado que los niveles del patrón 2 y 3 no son lo suficientemente disímiles o comparativos con los métodos de medición instrumental.	No aceptada	No se acepta comentario. Se presenta una anécdota como argumento sobre los niveles del patrón. Finalmente, en las ciudades en las que se aplica el método, las autoridades ambientales y de tránsito cooperan frente a la capacitación y aplicación del método.
274	16/09/2020	Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales - IDEAM	Art.30. No se incluye definición de dos tiempos o cuatro tiempos. Se sugiere incluirlas en el anexo de definiciones	Aceptada	Se acepta comentario. Se incorpora definiciones: Motor dos (2) tiempos: Two Stroke Engine - Motor que para completar las cuatro etapas del ciclo de combustión interna requiere de dos desplazamientos del pistón o un giro del cigualtal. Motor cuatro (4) tiempos: Four Stroke Engine - Motor que para completar las cuatro etapas del ciclo de combustión interna requiere de cuatro desplazamientos del pistón o dos giros del cigualtal.
275	16/09/2020	Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales - IDEAM	En el artículo 33, tabla 20 para opacidad, no se indica a que Longitud de Trayectoria Óptica Efectiva estándar están definidos los límites de emisión o a cual debe reportarse. En el párrafo de la tabla 29 se indica "Los límites máximos permisibles de emisión son establecidos a una Longitud de Trayectoria Óptica Efectiva Estándar (LT OE) de 430 mm", condición que no es aplicable cuando las emisiones de humo son expresadas en densidad. Es decir, se debe hacer al contrario. En cualquiera de los dos casos, para el caso de los límites, se recomienda tener en cuenta los estudios celebrados por la Universidad Nacional llevados a cabo entre 2008 y 2010 o más actualizados en caso de existir o se nos solicite los análisis para establecer los límites propuestos.	No aceptada	No se acepta comentario. Los límites son aplicables para mediciones reportadas a una longitud estándar de 430mm.
276	16/09/2020	Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales - IDEAM	Art.36. En este artículo no se especifica si debe ser sancionado	No aceptada	No se acepta comentario. Las autoridades en el marco de sus competencias establecen las sanciones derivadas del incumplimiento de la presente Resolución.
277	16/09/2020	Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales - IDEAM	En la resolución 910 (vigente) se establece un límite de emisiones para vehículos nuevos o para venta, sin embargo en el proyecto de norma no se incluye, por lo que no se tendría en cuenta el factor de desgaste entre mantenimientos, como si es aplicado en normas internacionales. Lo anterior implica, que el vehículo antes de la venta podría tener emisiones al límite de emisiones permitido, por lo que se esperaría que con poco uso o teniendo en cuenta las diferentes condiciones de inestabilidad, un vehículo en uso podría presentar valores mayores a los permitidos.	No aceptada	No se acepta comentario. Se aplica según otro modelo definido

278	16/09/2020	Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales - IDEAM	<div>Art.39. En ningún otro apartado de la norma se hace referencia a autorización, por lo tanto se recomienda: 1) Definir que es autorización o utilizar un término que haga referencia al reconocimiento de la competencia técnica para realizar una función. Es en este documento - definido por MinAmbiente - donde corresponde definir qué es, dado que es esta la norma de carácter superior por ser la que lo establece 2) Teniendo en cuenta que el País es partícipe o adopta el sistema de normalización internacional, se recomienda tener en cuenta las definiciones adoptadas por ese sistema</div>	No aceptada	No se acepta comentario. El procedimiento se define en el artículo señalado.
279	16/09/2020	Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales - IDEAM	Art.36. En ningún otro apartado de la norma se hace referencia a capacidad operativa. Ministerio requiere un protocolo específico como el aplicable a CDAS o el IDEAM debe definirlo?	No aceptada	No se acepta comentario. El artículo señala que debe reportarse el número de revisiones/unidad de tiempo y este procedimiento ya lo viene aplicando el IDEAM en sus evaluaciones.
280	23/09/2020	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR	Art.2. Al momento de distinguir que vehículos son exceptuados se presentan de manera ambigua dando espacio a la interpretación errónea	No aceptada	No se acepta comentario. Se define de manera suficiente la tipología de las categorías exceptuadas, en función de su rango de potencia y tipo de combustible. Así como el ámbito de aplicación no lista cada uno de los nombres de los vehículos cubiertos debido a su vasta cantidad, para el caso de las excepciones se tiene un universo similar al cual es imposible de cubrir en el texto de la norma y no es su propósito. Sin embargo se aclara la redacción del literal c.
281	23/09/2020	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR	Art.21 La aclaración se debe realizar con el fin de definir la unificación de criterios mediante un solo protocolo y el procedimiento a seguir en caso tal de un posible hallazgo por parte de la autoridad ambiental. Teniendo en cuenta que el seguimiento por parte de la autoridad ambiental no reemplaza el realizado por el IDEAM o viceversa.	No aceptada	No se acepta comentario. Se aclara que el IDEAM no tiene competencias para ejercer actividades de seguimiento y control, las cuales están en cabeza, únicamente de las Autoridades Ambientales. La Autoridad Ambiental es autónoma para acoger el protocolo del IDEAM como elemento de evaluación en el procedimiento descrito.
282	23/09/2020	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR	Art.21. Especificando este ítem se estandariza el programa de control a comercializadores, ensambladores y representantes de marca por parte de las autoridades ambientales.	No aceptada	No se acepta comentario. El muestreo será definido por cada autoridad ambiental en el marco de sus competencias, en función de sus capacidades propias, en la norma vigente se define un mínimo, sin perjuicio de las consideraciones adicionales que la Autoridad Ambiental determine necesarias.
283	23/09/2020	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR	Art.24. Dicha estandarización con el fin de evitar posibles abusos por parte de la autoridad de tránsito competente.	No aceptada	No se acepta comentario. Este procedimiento es impartido por las autoridades de tránsito, para incluir lo solicitado debería incluirse un programa de capacitación de todo el personal de las autoridades de tránsito en el territorio nacional, frente a los conceptos de ralentí y coqueo, lo cual escapa del alcance de la presente norma.
284	23/09/2020	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR	Art.25. Dicha estandarización con el fin de evitar posibles abusos por parte de la autoridad de tránsito competente. Al igual garantizar la integridad de los vehículos. Teniendo en cuenta que el procedimiento ringelmann actual aplica únicamente para vehículos con exhosto de descarga vertical, además contemplado las especificaciones de los exhostos descritos en el decreto 1552/2000.	No aceptada	No se acepta comentario. Lo solicitado no es competencia del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.
285	23/09/2020	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR	Art.26. No se encuentra una clasificación acerca de estas fuentes móviles para hacer la aplicación del respectivo artículo.	No aceptada	No se acepta comentario. La maquinaria para uso fuera de carretera que es objeto de la regulación se encuentra claramente definida en el documento
286	23/09/2020	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR	Art.28. Se menciona únicamente una resolución para vehículos de carga excluyendo el servicio público de transporte de pasajeros	No aceptada	No se acepta comentario. Lo solicitado es competencia del Ministerio de Transporte.
287	23/09/2020	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR	Art.31. Se realiza la aclaración al igual que en los demás tipos de vehículos descritos en las demás tablas.	No aceptada	No se acepta comentario. La Resolución entra en vigencia a partir de su publicación a menos que se indique lo contrario en el artículo específicos
288	23/09/2020	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR	Art.30. No se debe hacer mas permisible por la nueva normatividad con respecto a la resolución vigente.	No aceptada	No se acepta comentario. La norma propuesta es más exigente, no es comprensible a que se refiere el comentarior.
289	23/09/2020	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR	Art.32. En caso tal que se tenga que realizar la medición en los dos tipos de combustible para determinar el cumplimiento del vehículo este procedimiento no se encuentra contemplado en ninguna norma técnica.	No aceptada	No se acepta comentario. Se encuentra definido claramente el procedimiento de prueba bajo los dos principios de operación.
290	23/09/2020	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR	Art.32. Aunque el vehículo se encuentre equipado con dos sistemas diferentes de combustible y se encuentre en la capacidad de operar con uno o lo otro el principio de funcionamiento continúa siendo el encendido por chispa.	Aceptada	Se acepta comentario. Se incluye párrafo aclaratorio acerca de los umbrales para vehículos que operan con gas natural o GLP.
291	23/09/2020	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR	Art.33. Teniendo en cuenta la correlación existente entre densidad de humo y la LTOE definida, los valores de opacidad a obtener por parte de un vehículo para generar condición de rechazo deberán ser extremadamente altos	No aceptada	No se acepta comentario. No se presenta ningún argumento claro o evidencia objetiva evaluable que soporte lo sugerido. Lo que se presenta es una apreciación, en la que no se aclara qué significa que los límites sean altos. Son extremadamente estictos? O extremadamente laxos?
292	23/09/2020	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR	<div>Art.33. La longitud de trayectoria optica efectiva estandar (LTOE) se emplea para realizar el reporte del resultado en porcentaje de opacidad (N) por medio de la corrección por diametro de exhosto. De igual forma se debe aclarar el método de cálculo para el reporte de los resultados de opacidad y densidad de humo, teniendo en cuenta las diferentes LTOE que se encuentran en el mercado según los proveedores de servicios.</div>	No aceptada	No se acepta comentario. La LTOE estándar definida es 430mm en lugar de la longitud del diametro del tubo de escape. La solicitud de incluir una LTOE de acuerdo a las características del equipo de medición es un error conceptual sustancial. Esto implicaría que se deba definir un esquema de límites permISIBLES para cada LTOE física definida en el mercado de opacímetros en el país.
293	23/09/2020	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR	Art.39. Teniendo en cuenta que los procesos contractuales para las entidades ambientales dependen de recursos públicos y trámites gubernamentales, que en ocasiones se ven retrasados, impidiendo una contratación efectiva tanto de personal, insumos y suministros entre otros.	No aceptada	No se acepta comentario. Este es un proceso misceláneo de las Autoridades Ambientales y debe garantizarse su continuidad, 12 meses es un término suficiente para planeación y ejecución contractual.
294	23/09/2020	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR	Art.41. Con el fin de realizar la estandarización con el tiempo establecido en el párrafo tercero, del artículo 5 de la Resolución 3625 de 2020.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción en el articulado, en el sentido de incluir 10 primeros días hábiles de cada mes.
295	23/09/2020	Corporación Autónoma Regional de Cundinamarca CAR	Art.41.Teniendo en cuenta que algunas autoridades ambientales ya cuenta con un formato establecido que cumple con los requisitos determinados según sus necesidades.	No aceptada	No se acepta comentario. No se presenta una solicitud de ajuste al proyecto normativo. Adicionalmente se aclara que la información solicitada es la mínima requerida, sin perjuicio de lo reglado en la actualidad por parte de las Autoridades Ambientales.
296	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.1. P.Se recomienda incluir a importadores de sistemas de control de emisiones o a motores con sistemas de control de emisiones.	No aceptada	No se acepta comentario. El CEPO se tramita para un vehículo completo o para un motor, no para sistemas de control independientes. Debe tenerse en cuenta que el motor que vaya a importarse debe cumplir con unos límites máximos permISIBLES y que, por ende, debe tener los sistemas de control de emisiones para cumplir con aquel estándar. Análogamente para el Visto Bueno por Protocolo de Montreal, se considera un vehículo completo No autopartes.
297	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.3. Certificación de la casa fabricante, consideramos cambiar el nombre de la definición	No aceptada	No se acepta comentario. El nombre establecido en las definiciones hace referencia a certificaciones y no a fichas técnicas, documentos que son distintos ya que las certificaciones presentan información exigida en la norma, como, por ejemplo, la sustancia refrigerante o la estructura del VIN, que no se encuentra en las fichas técnicas.
298	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.3. Se nombra la marca AdBlue haciendo referencia a un agente reductor, AdBlue es marca registrada de un distribuidor de urea	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta definición: Convertidor catalítico de reducción selectiva: Es un dispositivo que se identifica con las siglas en inglés SCR y que tiene un catalizador que facilita la reducción de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx) que son producidos por la combustión en el motor, mediante el uso de agentes de un agente reductor, como la urea, etc.
299	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.3. Anexo 1. Cambiar el nombre de definición	No aceptada	No se acepta comentario. El nombre es coherente con las normativas europeas y estadounidenses: Directiva 70/220/CE, modificada por la 98/69/CE, Reglamento UE 715 del 2007 y Código Federal de Regulaciones de los Estados Unidos, Título 40, Parte 86.
300	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.3. Anexo 1. Se dice que la marcha mínima o ralentí se define a un máximo de 900 rpm, la NTC 4983 establece un rango de 400 - 1100	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta definición: Marcha mínima o ralentí: Son las especificaciones de velocidad del motor establecidas por el fabricante o ensamblador del vehículo, requeridas para mantenerlo funcionando sin carga y en neutro (para cajas manuales) y en parqueo (para cajas automáticas). Cuando no se disponga de la especificación del fabricante o ensamblador del vehículo, la condición de marcha mínima o ralentí se establecerá según las NTC 4231, 4983.5365
301	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.3. Anexo 1. Operativo en vía, proponemos cambiar la redacción	No aceptada	No se acepta comentario. El objetivo del operativo no es verificar condiciones técnico-mecánicas ni las referidas NTC reglan sobre ello.
302	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.3. Anexo 1. Aclarar el título a servicio técnico de laboratorios de pruebas vehiculares, porque se puede confundir con los servicios técnicos convencionales	No aceptada	No se acepta comentario. Esta es una definición tomada de la normativa europea para dar claridad sobre las emisiones aceptadas para el reporte técnico de la prueba dinámica, y no hace referencia a organizaciones de nivel local.
303	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.3. Anexo 1. Verificación, nombre de concepto erróneo, Se sugiere cambiar el nombre de la definición por evaluación de emisiones contaminantes	No aceptada	No se acepta comentario. Esta definición obedece a lo establecido en la Ley 1972 de 2019 y Decreto 1076 de 2015.
304	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.3. Anexo 1. Velocidad de cruceo, en la definición se nombra que el procedimiento para alcanzar velocidad cruceo se debe realizar sin ningún elemento de consumo eléctrico encendido, Definición no toma en cuenta NTC 4983 numeral 3.12	No aceptada	No se acepta comentario. Se ajusta redacción según NTC 4983:2012. Para los fines de esta norma, corresponden a 2 500 a 250 rpm, las cuales son mantenidas estables y sin carga al motor, con las luces encendidas en neutro o condición de parqueo y sin ningún otro elemento de consumo eléctrico encendido.
305	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.3. Anexo 1. Cíclo hace referencia a los intervalos de tiempo que transcurre entre la reproducción sucesiva de u mismo fenómeno, para el caso descrito no se presenta de dicha manera, debido a que el fenómeno se presenta cada vez que se enciende el vehículo y no es reproducible durante la operación del vehículo.	Aceptada	Se acepta comentario. Se incluye definición: Periodo de calentamiento de motor: en las pruebas estáticas es el tiempo necesario para que el vehículo alcance la temperatura normal de operación en condiciones de marcha mínima o ralentí. Para las fuentes móviles equipadas con electroventilador, es el periodo que transcurre entre el encendido del ventilador del sistema de enfriamiento y el momento en que el ventilador se detiene.

306	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.3. Anexo 1. Dado el caso de un operativo de evaluación de emisiones con sensores remotos donde no se requiere detener el vehículo para verificar los límites de emisión, este quedaría excluido de la definición propuesta por el instrumento ambiental, y teniendo en cuenta el artículo 22 del documento en revisión se propone un cambio en la definición	No aceptada	No se acepta comentario. El uso de los sensores remotos se habilita en esta Resolución para controles de movilidad más no establece un estándar nacional para sancionar incumplimientos.
307	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.3. Anexo 1. En las definiciones no queda clara la distinción entre vehículo Dual y Vehículo Bi-combustible, dado que en ambos casos se puede almacenar el combustible en diferentes depósitos, y la regla general no indica que solo los motores de ciclo Diésel pueden ser duales y lo mismo se puede decir en el caso de los motores de ciclo Otto pueden ser solo bi-combustibles. Por eso aludo a la definición dada desde la ISO 15501-1 para Bi-combustible: "Vehicle that has two independent fuel systems (one of them for natural gas) and can run alternatively on either fuel, but only on one at a time" que se puede ver también CRF title 40 part 88, 2008/0EC.	No aceptada	No se acepta comentario. La definición no restringe este tipo de vehículos a aquellos que operen con chapa y que funcionen con los combustibles mencionados. Da una descripción del caso más general para este tipo de vehículo. Por otro lado, se ajusta la definición de vehículos duales, para corregir la mención de biocombustibles.
308	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.3. Anexo 1. En las definiciones no queda clara la distinción entre vehículo Dual y Vehículo Bi-combustible, dado que en ambos casos se puede almacenar el combustible en diferentes depósitos, y la regla general no indica que solo los motores de ciclo Diésel pueden ser duales y lo mismo se puede decir en el caso de los motores de ciclo Otto pueden ser solo bi-combustibles. Por eso aludo a la definición dada desde la ISO 15501-1 para Dual-Fuel: "Vehicle that has two independent fuel systems (one of them for natural gas) and can run on both fuels simultaneously. It also may run on one fuel alone." que se puede ver en CRF title 40 part 88, 2008/0EC	No aceptada	No se acepta comentario. La definición está acorde con el reglamento UE 582 del 2011. Por otro lado, se ajusta la definición de vehículos duales, para corregir la mención de biocombustibles.
309	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.3. Anexo 1. Se sugiere ampliar el título del concepto a: Autoridad Ambiental Competente, considerando funciones específicas de poder ser más restrictivos que a nivel nacional. Tener en cuenta: que a fin de asegurar el interés colectivo a un medio ambiente sano y adecuadamente protegido y de garantizar el manejo armónico y la integridad del patrimonio natural de la Nación, el ejercicio de las funciones en materia ambiental por parte de las entidades territoriales se sujetará a los principios de armonía regional, gradación normativa y rigor subsidiario. Art 63 Ley 99 de 1993	No aceptada	No se acepta comentario. La definición también contempla autoridades ambientales de otros países, por lo que la redacción propuesta los excluiría.
310	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.3. Anexo 1. Se debe especificar que las emisiones se generan en los procesos de combustión interna de los motores, y también las unidades en que se cuantifican las emisiones.	Aceptada	Se acepta comentario. Se incluye definición: Emisiones de contaminantes atmosféricos en el escape: Son agentes químicos gaseosos o sólidos emitidos a la atmósfera a través del escape de una fuente móvil terrestre como resultado del proceso de combustión interna de energéticos líquidos o gaseosos y pueden ser minimizados a través de sistemas de control de emisiones y descargados a la atmósfera a través de un tubo de escape.
311	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.3. Anexo 1. Se sugiere que se defina como equipo de monitoreo de emisiones	Aceptada	Se acepta comentario. Se incluye definición: Equipo de monitoreo de emisiones: Es el conjunto de dispositivos completo con todos los accesorios para la operación normal y medición de contaminantes atmosféricos en el escape.
312	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.4. Anexo 2. Se sugiere incluir ciclo o método de medición del consumo de combustible o normativa que cumple (CAFE, EU CO2 standards, otros) En el mismo formato en la sección de Sistemas de Control de Emisiones se sugiere modificar y quitar de la lista de chequeos el OBD, e incluirlo de forma independiente considerando el protocolo de comunicación que cumple (SAE J1939, ISO 15765-4, ISO 9141-2, ISO 14230-2, entre otros), y el estándar internacional que cumple (OBD-II CARB, EOBD, JOBD, HD-EOBD, entre otros). Por último, en la celda de número de partículas también se debe incluir número de partículas expresado en #/km	No aceptada	No se acepta comentario. El formato ya tiene una casilla para el diligenciamiento del ciclo de conducción o de operación con el que se realiza la prueba dinámica, en la que se mide el dióxido de carbono y el consumo de combustible, que también puede ser estimado por balance de carbono. En cuanto al OBD, no se considera el beneficio de ponerlo en una casilla independiente. Por último, se hace el ajuste de las unidades del número de partículas.
313	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.5. Se recomienda tener límites de emisión según el estándar de una única región, para que no suceda que se vayan por el más laxo. Para el caso de motocicletas y vehículos livianos de gasolina, GN y GLP se proponen los límites europeos, para el caso de vehículos diésel se propone que se cubran los dos estándares, por tanto los procedimientos pueden ser diferentes siempre y cuando los límites sean más estrictos.	No aceptada	No se acepta comentario. El Ministerio de Ambiente ya ha definido unas equivalencias en cuanto a estándares de emisiones, que se encuentran en la presente normativa, y que tienen en cuenta los estándares que han sido los más exigentes en el mundo según la calidad de combustible.
314	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.7. Incluir motores con sistemas de control de emisiones o solo sistemas de control de emisiones y se sugiere el cambio para cuando hayan proceso de reoperación de vehículos, se pueda tener en el mercado soluciones que incluyan sistemas de control de emisiones.	No aceptada	No se acepta comentario. La norma aplica para vehículos completos y para motores con sus sistemas de control de emisiones que cumplan con los estándares, no para sistemas de control independientes.
315	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.7. Se recomienda que se incluya además de la descripción de los atributos, otros dígitos del VIN desde el número 1 al 11, resaltando que si los caracteres del 4 al 11 cambian se debe realizar una nueva solicitud, para los caracteres 1 al 3 es importante en especial al hablar de motocicletas, ya que hay varias marcas emergentes en Colombia y puede que no tengan WMI validado. Asimismo es importante para los caracteres 9 a 11 que relacionan el año y la planta de fabricación. Para la totalidad de los caracteres se propone la descripción por parte del proveedor.	No aceptada	No se acepta comentario. Para los efectos de esta norma, con el objeto de identificar las especificaciones técnicas del modelo que se pretende ingresar, no se considera necesario la información adicional sobre el WMI o sobre los caracteres en las posiciones 9, 10 y 11. Cabe aclarar que los fabricantes y los ensambladores deben cumplir con la Resolución 5646 de 2009 que regula la estructura del VIN, sin embargo, para el alcance de esta norma no es relevante el consentimiento de toda la estructura del VIN.
316	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.10. ¿Qué pasaría si el fabricante, ensamblador o importador, no presenta la solicitud de un nuevo Certificado de Emisiones en Prueba Dinámica (CEPD) y visto bueno por Protocolo de Montreal? Se recomienda incluir las medidas sancionatorias u otras que se implementarían si se presentan estos casos.	No aceptada	No se acepta comentario. La norma ya describe en el artículo 21 las medidas que pueden tomar las autoridades ambientales cuando realizan la verificación.
317	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	En el artículo 12 no se define a partir de que fecha se deben cumplir los límites máximos de emisión señalados en las tablas 3 a la 8.	No aceptada	No se acepta comentario. Para los casos en los que no se estableció expresamente una entrada en vigencia, el requisito comienza a aplicar desde la publicación de la norma.
318	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Tabla 4. El encabezado de la tabla indica que los límites máximos de emisión a cumplir obedecen a pruebas dinámicas evaluados bajo ciclo de la Unión Europea ECE R-40, pero al consultar estos valores en el documento: delphi-worldwide-emissions-standards-passenger-cars-light-duty-2016-7 (página 89/104), se explica que los límites corresponden a pruebas dinámicas bajo ciclo ECE R-47, y UDC Por otra parte no se define la fecha a partir de la cual rige el estándar de emisión.	No aceptada	No se acepta comentario. El ciclo ECE R-40, de acuerdo con la normativa europea, específicamente la Directiva 97/24/CE, modificada por la 2002/51/CE, es el que aplica para estos tipos de vehículos.
319	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Tabla 5. El encabezado de la tabla indica que los límites máximos de emisión a cumplir obedecen a pruebas dinámicas evaluados bajo ciclo de la Unión Europea ECE R-40, pero al consultar estos valores en el documento: delphi-worldwide-emissions-standards-passenger-cars-light-duty-2016-7 (página 89/104), se explica que los límites corresponden a pruebas dinámicas bajo ciclo ECE R-47. Por otra parte no se define la fecha a partir de la cual rige el estándar de emisión.	No aceptada	No se acepta comentario. El ciclo ECE R-40, de acuerdo con la normativa europea, específicamente la Directiva 97/24/CE, modificada por la 2002/51/CE, es el que aplica para estos tipos de vehículos.
320	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.12. No se establecen las fechas de inicio de los límites establecidos desde la tabla 3 a la 8.	No aceptada	No se acepta comentario. Para los casos en los que no se estableció expresamente una entrada en vigencia, el requisito comienza a aplicar desde la publicación de la norma.
321	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.12. No hay cambio con respecto a la Resolución 910, por tanto los fabricantes pueden optar por homologación de este estándar y no habrían homologaciones con Euro III que es más restrictivo por tanto se perdería el beneficio de ascenso. Se recomienda para motocicletas no contemplar los límites EPA (Porque en USA las motocicletas no son un problema según sus inventarios de emisiones y la participación en el número total de fuentes), o de forma alternativa, considerar para el caso de Colombia límites de emisión como los de China, que son un orden de magnitud menores y son más cercanos a los Euro III. En el caso de que algún modelo de motocicleta de estándar EPA quisiera presentarse para homologación puede hacerlo por medio de lo considerado en el Artículo 5 de la Resolución. Por otra parte se debe considerar límites más restrictivos de otras regiones como las de Japón, considerando que la mayoría de fabricantes de motocicletas son de origen japonés e indio y que los límites de emisión japoneses son más restrictivos que los de la normativa Europea.	No aceptada	No se acepta comentario. La Tabla 3 no aplica para motocicletas, sino para fuentes móviles de 3 ruedas y cuadrirruedas. Las Tablas 7 y 8 son las que aplican para motocicletas de dos ruedas. Se ajusta redacción de "fuentes móviles terrestres de carretera con componentes mecánicos de motocicleta" para que no se contemplen las motocicletas de dos ruedas en el texto de la Tabla 3.
322	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.12. Especificar las demás fuentes móviles terrestres, porque pueden entrar en confusión con lo que se presenta en la tabla 7, donde se establece límites para motos de 2 ruedas pero que también podrían considerarse fuentes móviles terrestres de carretera con componentes mecánicos de motocicleta	No aceptada	No se acepta comentario. Se ajusta redacción de "fuentes móviles terrestres de carretera con componentes mecánicos de motocicleta" para que no se contemplen las motocicletas de dos ruedas en el texto de la Tabla 3.
323	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.12. Para el caso de motocicletas encendidas por compresión se considera que deberían prohibirse, así como en algún momento se prohibieron las de dos tiempos, primero porque no tienen una participación importante y segundo porque se puede convertir en un problema en el caso de dejar abierta la posibilidad de que entren a formar parte del parque de motocicletas colombiano, se puede dejar un párrafo con la restricción explícita O se debe aclarar que son aquellos con motores encendidos por compresión de carga homogénea y estratificada que funcionan a gasolina.	No aceptada	No se acepta comentario. El comentario no da una justificación técnica de por qué deben prohibirse las motocicletas encendidas por compresión y esta solicitud implica obstáculos al libre comercio sin una debida justificación
324	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.12. Se propone prohibir el ingreso o fabricación de este tipo de vehículos, mopeds, ciclomotores entre otros con motores menores a 50 cc. Así se incentiva el mercado eléctrico relacionado a este sector en particular. Asimismo la norma en la que está basado esos límites tenía en cuenta este tipo de vehículos porque no era tan extensible los vehículos eléctricos sustitutos hace 20 años	No aceptada	No se acepta comentario. El comentario no presenta un soporte técnico de cómo la prohibición de este tipo de vehículo incentivaría el mercado de las fuentes móviles eléctricas.
325	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.12. Según el estándar Europeo, los límites de PM descritos en esa tabla son para motores de inyección directa, se debe aclarar que son motores encendidos por compresión de carga estratificada u homogénea que operan con gasolina	No aceptada	No se acepta comentario. De acuerdo con el Reglamento UE 168 del 2013, los límites descritos en la Tabla 9 aplican para fuentes móviles con motores de encendido por compresión.
326	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.13. Para estos tres casos está igual que en la resolución 910, no hay diferencia, entonces en principio no había beneficios ambientales para los vehículos nuevos. Además, No es clara la temporalidad para estos límites, es decir, desde diciembre del año 2021 los límites de la tabla 12 se reemplazarán por la de la Tabla 137, o van hasta diciembre del año 2021, es necesario aclarar que es la normatividad vigente	No aceptada	No se acepta comentario. La norma es clara en que a partir del 31 de diciembre del 2021, fecha establecida por el cronograma de mejoramiento de la gasolina, los vehículos livianos y medianos deben cumplir con los límites de la Tabla 13 o, en su defecto, el estándar Tier 2 Bin 5, y los pesados deben cumplir con el estándar EPA05.
327	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.13. Esto es equivalente a Euro 4, ¿por qué no considerar un ascenso de una vez a Euro 6b que no cambia mucho en los límites pero sí incluye número de partículas? Incluir párrafo de que estará sujeto al cumplimiento de la calidad de combustible requerido por el estándar	No aceptada	No se acepta comentario. El estándar de emisiones Euro 6 exige, entre otros aspectos, que la cantidad máxima de azufre sea de 10 ppm y, teniendo en cuenta que esta calidad no se puede asegurar a nivel nacional para el 2021, no puede exigirse este estándar.
328	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.14. Corrección en las unidades de PN, no es g/lkm sino #/km	Aceptada	Se acepta comentario
329	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.14. Al igual que en el caso de vehículos a gasolina, los límites del BIN 160 de TIER III de EPA son más laxos que en el caso Europeo, por tanto se recomienda que no se considere este estándar	No aceptada	No se acepta comentario. El comentario no presenta ningún soporte técnico para la afirmación de que Tier 3 Bin 160 es más laxo que Euro 6. Cabe aclarar que el estándar Tier 3 es el más exigente para vehículos livianos en los Estados Unidos.
330	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.19. Durante las vistas de seguimiento a concesionarios y/o ensambladores que realiza la autoridad ambiental no tiene disponibilidad a datos técnicos de vehículo en cuanto a las velocidades y temperatura de realización de la prueba de emisiones estática, por lo cual se sugiere que los certificados sea de libre acceso en el momento de la visita por parte de la autoridad ambiental a un concesionario o por lo menos hasta el momento que se carguen las pruebas en la plataforma web propuesta desde el documento.	No aceptada	No se acepta comentario. Para los vehículos nuevos se presentan los datos básicos en la etiqueta y certificado que debe suministrarse al comprador, según lo contemplado en el presente proyecto de Resolución.
331	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.19. En cuanto al autoarchivo para disminuir la cantidad de valores que debe contener al referirse al literal "a" del artículo, se sugiere que el autoarchivo contenga los valores de realización de la prueba de emisiones y no solo el concepto técnico de los niveles, con el fin de ayudarle al inspector en la ejecución de la prueba de la forma correcta	No aceptada	No se acepta comentario. No el 100% de los vehículos nuevos pasa por una prueba, por tanto garantizar la impresión del resultado de la prueba para cada unidad es imposible.
332	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.19. Definir los aspectos mínimos de los reglajes del motor, estos mismos reglajes se deben tener en cuenta para la realización de las pruebas en el concesionario	No aceptada	No se acepta comentario. No se entiende a que hace referencia el comentario con "aspectos mínimos de reglaje de motor".
333	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.19. En estos dos años que se dan como garantía, ¿qué sucede con vehículos que se les realice la prueba y sean rechazados? en ese caso ¿Se sancionaría a la casa matriz o al ensamblador?.	No aceptada	No se acepta comentario. MinAmbiente no tiene la competencia para establecer estas disposiciones
334	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.21. El método de medición de límites máximos permisibles no debe ser únicamente pruebas estáticas, se debe ampliar a otros métodos que sean pertinentes.	No aceptada	No se acepta comentario. El adjetivo "pertinente" no es jurídicamente aplicable en un esquema sancionatorio ambiental. Hasta tanto no se reglamente en el territorio nacional otros métodos de seguimiento y control con fines sancionatorios, no se aplicará otros distintos a lo establecido en la presente norma.
335	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.22. Como un operativo en vía puede realizarse mediante la medición por sensor remoto se sugiere que amplíe el empleo de equipos y procedimientos	No aceptada	No se acepta comentario. No existen en el territorio nacional, ni procedimientos ni límites máximos permisibles establecidos para ninguna tecnología de sensor remoto.
336	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.22. En el párrafo no se define cada cuanto la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), debe publicar los CEPD y Visto Bueno del Protocolo de Montreal	No aceptada	No se acepta comentario. ANLA publicará la información como apoyo para las autoridades competentes.

337	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.22. Agregar Párrafo. La frecuencia mínima de operativos en vía podrá reducirse cuando Las autoridades ambientales y en conjunto con las autoridades departamentales, distritales y municipales de tránsito en el marco de sus competencias así lo convengan por razones que así lo ameriten (alteraciones de orden público, emergencias, etc.) En el caso de darse una declaración de emergencia ambiental por calidad del aire la frecuencia mínima de operativos en vía deberá incrementarse de acuerdo con lo que establezca la autoridad ambiental en el marco de sus competencias y para esto las autoridades departamentales, distritales y municipales de tránsito deberán prestar el apoyo necesario.	No aceptada	No se acepta comentario. Esta es una actividad masional de las Autoridades Ambientales.
338	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.24. Este procedimiento es muy arbitrario, depende del criterio de la autoridad de tránsito para ejecutarlo, como también, no es un procedimiento que indique cuantitativamente las emisiones de las fuentes móviles de carretera. Es importante mencionar que estos procedimientos de verificación deben ser realizados únicamente por la autoridad ambiental competente y que la autoridad de tránsito no se encuentra facultado para realizar estos procedimientos técnicos o en su defecto que se genere un requerimiento para que sea presentado ante las entidades que corresponda. NTC4983 - 2012	No aceptada	No se acepta comentario. La propuesta de redacción desconoce el régimen de competencias y atribuye a una autoridad de tránsito la potestad de imponer un procedimiento sancionatorio ambiental (Ley 1333 de 2009) el cual puede ser encontrado facultado únicamente para las Entidades del SINA. No se debe confundir lo establecido en el código nacional de tránsito, con lo contenido como responsabilidad a las Autoridades Ambientales en el marco de sus competencias.
339	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.25. El uso del método de Ringelmann no es confiable y podría dar a subjetividades, debido a que se pueden presentar variables difíciles de controlar como: aceleración, temperatura, recuperación y estabilidad del motor para la nueva aceleración. Adicionalmente para este tipo de pruebas no hay registro ni evidencia para respaldar el procedimiento. Y para ello se pueden apoyar en el artículo 122 de la ley 769 de 2002 para utilizar un Centro de diagnóstico público o privado para realizar dicha revisión a través de una citación por parte del policía de tránsito Para lo cual se solicita retirar el uso de la tarjeta ringelmann para realizar la sanción pues El realizar una prueba de esta manera no da seguridad a los ciudadanos de transparencia en el procedimiento.	No aceptada	No se acepta comentario. El Ministerio de Ambiente no tiene la competencia para administrar las disposiciones del código nacional de tránsito ni reglar sobre las autoridades de tránsito.
340	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.26. Se observa que para el control y seguimiento de las emisiones de estas fuentes se definieron límites bajo los patrones Ringelmann, y a l igual que en el caso de vehículos, se considera que es un método cualitativo que permite tener vidos en el control, por tanto se propone dejar un tiempo para actualizar los métodos de control para estas fuentes.	No aceptada	No se acepta comentario. El comentarior sugiere no controlar las emisiones de la maquinaria para uso fuera de carretera usada en el país hasta tanto se cuente con un esquema de medición que, aun internacionalmente se encuentra en desarrollo.
341	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.27. Se sugiere que el Ministerio, una vez sea aprobado el proyecto de resolución reglamentarie este artículo, definiendo todo el ámbito legal, técnico y sancionatorio, que debe regir el etiquetado de estas fuentes de emisión. Para lo cual se sugiere que se adicione un párrafo en el proyecto de resolución, lo anterior debido a que en el artículo no se especifica el "cómo" se implementará la medida	No aceptada	No se acepta comentario. El contenido de la etiqueta ya se encuentra definido en el presente proyecto de resolución.
342	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.34. Se sugiere especificar que es para motores diésel GN y diésel-GLP porque en el artículo propuesto no hay claridad al respecto	No aceptada	No se acepta comentario. El artículo especifica que se trata de vehículos que, además de GLP o GN, utilizan diésel (duales).
343	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.35. En referencia a las emisiones del carter, la gran mayoría de vehículos diésel tienen lo que llaman "desfogue". Se debe aclarar en el artículo a partir desde qué año modelo deben tener los sistemas de recirculación de gases del cárter	No aceptada	No se acepta comentario. El artículo aclara que aquellas que sean fabricadas, ensambladas o importadas, no para las que ya están circulando en el territorio.
344	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.42. En las medidas adicionales al seguimiento y control no seagar el artículo a los sensores remotos y conteo de partículas, sino que se abra más el panorama hacia otras técnicas de muestreo como pruebas ruta y de banco dinámico	No aceptada	No se acepta comentario. Para reglamentar pruebas en ruta o pruebas dinámicas en el territorio nacional se emitirá una resolución diferente, teniendo en cuenta que se trata de un reglamento técnico, a la luz de lo establecido en el Decreto 1595 de 2015, se debe suir el debido proceso para la emisión del mismo y el único competente para tales efectos es el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.
345	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.44. La calidad de los combustibles distribuidos en el país no es responsabilidad de la industria automotriz como se establece en este artículo. Esta responsabilidad recae en Ecopetrol y gobierno nacional	No aceptada	No se acepta comentario. Se ajusta redacción según Resolución 910 de 2008.
346	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.45. No solo es responsabilidad de los CDA's mostrar esta información.	No aceptada	No se acepta comentario. Esta disposición establece una obligación para los CDA, sin perjuicio de las actuaciones que realizan las Autoridades Ambientales en el marco del cumplimiento de sus funciones.
347	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.30. Teniendo presente que los límites de emisión que estructuran esta norma están dados por mediciones a vehículos usados llega a ser contraproducente que los vehículos nuevos estén al mismo nivel de los vehículos usados, pues factores de envejecimiento tienden a aumentar las emisiones pues en el tiempo.	No aceptada	No se acepta comentario. Para el caso de las tecnologías de bajas y ultrabajas emisiones se debe ajustar el método de medición, sobre lo cual avanza el Gobierno Nacional en otras reglamentaciones sobre la materia.
348	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.41. Dado que durante la realización de los inventarios de emisiones las pruebas realizadas por los CDA son de insumo para hacer la caracterización de la flota, se propone incluir dos casillas mas: No. ejes y capacidad [kg o cantidad personas] y peso bruto. Esto debido a que dichas variables permiten remitir a factores de emisión establecidos.	No aceptada	No se acepta comentario. No es competencia de Ministerio de Ambiente modificar los campos de registro de RUNT. Esto es competencia de Ministerio de Transporte.
349	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Art.33. Los límites propuestos en k para los modelos en relación con los valores analizados se encuentran muy permisivos y no tienen en cuenta las nuevas tecnologías.	No aceptada	No se acepta comentario. La densidad de humo no es la unidad de medida que represente las emisiones de los vehículos de bajas emisiones o emisiones no viables. Bajo el principio de rigor subsidiario las autoridades ambientales podrán emitir normas más estrictas, una vez constatado el supuesto presentado.
350	23/09/2020	Secretaría Distrital de Ambiente de Bogotá SDA	Nuevo. En el control ambiental que se ha realizado históricamente por parte de la autoridad ambiental ha habido problemas con los vehículos flotantes como los buses urbanos que vienen de otros municipios e intermunicipales, porque los límites nacionales son más laxos que los distritales, por tanto se sugiere que los vehículos de transporte de pasajeros que circulen en la ciudad deben cumplir con los límites distritales o regionales.	No aceptada	No se acepta comentario. La Resolución 3768 del 2013 ya establece esta disposición, como norma operante específicamente sobre CDA, bajo la competencia de Ministerio de Transporte. Artículo 22. Parámetros de aprobación de las pruebas. Los parámetros para la aprobación de las pruebas correspondientes a la revisión técnico-mecánicas y de emisiones contaminantes de que trata la presente resolución, se verificarán aplicando las Normas Técnicas Colombianas NTC 5375, 5385, 6218 y 6282, y las excepciones regladas en el artículo 21 de la presente resolución, teniendo en cuenta el tipo de vehículo y los límites de emisiones establecidos por la autoridad ambiental, de conformidad con lo previsto en la presente resolución. Artículo modificado por la Resolución 6589 de 2019.
351	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.2. Se considera debe incluirse un literal dentro de las excepciones descritas en el Artículo 2, que contemple las partidas arancelarias adicionales a la 87.06 (literal e) correspondientes a todas las fuentes móviles de las partidas arancelarias 87.03, 87.04, 87.05, 87.11 y 98 que tengan por objeto fuentes móviles terrestres a ser ensambladas o fabricadas en el país con propósito final de exportación. Lo anterior teniendo en consideración que las empresas del país cuentan con la capacidad de producción para abastecer mercado en el exterior. Pudiendo importar materia prima (importación temporal), transformarla en el país y exportar. Así mismo, teniendo en consideración el hecho de que puedan ser ensambladas o fabricadas fuentes móviles que no cumplan con los límites de emisiones propuestos, pero cuyo destino sean otros países con estándares menos estrictos.	No aceptada	No se acepta comentario. Las partidas mencionadas no están descritas en la Resolución 524 de 2018 del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.
352	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.2. Se considera incluir dentro de los anexos un formato aplicable encauamente para la verificación del cumplimiento del protocolo de Montreal para vehículos de cero emisiones y eléctricos, de tal manera que no sea necesario en las instrucciones de diligenciamiento del Anexo 2 especificar los diferentes campos que no le competen registrar. En caso de considerar la adopción de un nuevo formato así mismo se considera se elimine "Eléctrico" dentro de las opciones dadas para describir el "Combustible / Energético" del formato del Anexo 2. Como alternativa se sugiere que la verificación para estas fuentes móviles sea realizada directamente por VUCE, al requerir el certificado del fabricante relacionado a las sustancias refrigerantes de los sistemas de aire acondicionado y de refrigeración, y no requieran de realizar todo el proceso de registro y trámite de radicación a través de VITAL solo para cumplir con el Voto Bueno por Protocolo de Montreal. Lo anterior con el objeto de simplificar el proceso para solicitar el registro de importación. En caso contrario, se ve la necesidad de especificar la información que el importador debe diligenciar en el Anexo 2 y los documentos que debe presentar al momento de radicar la solicitud, cuando solo corresponda el Voto Bueno por Protocolo de Montreal. Por otra parte, la conjunción «y» es inapropiada porque solamente se le haría exigible a aquellas fuentes móviles que tengan los dos sistemas.	Aceptada	Se acepta modificación de redacción sobre conjunción o aire acondicionado
353	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.2. Se ve la necesidad de obtener claridad sobre el alcance de la norma para fuentes móviles de carretera que no sean nuevas sino usadas, dado que en ningún aparte se encuentran excluidas, y en específico no se encuentran dentro de las excepciones descritas en el Artículo 2 o restringidas por consideraciones del diligenciamiento del Anexo 2 reconocidas al año modelo del vehículo. Por otra parte, actualmente el Anexo 1 incluye la definición de "Fuente móvil nueva", la cual se desconoce la razón de haber sido tenida en cuenta a menos de que se quiera precisar que el alcance de la Resolución solo contempla a las fuentes móviles de carretera nuevas y no usadas.	No aceptada	No se acepta comentario. Se incluye un párrafo aclaratorio.
354	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.2. Se considera necesario aclarar si las fuentes móviles correspondientes a vehículos de recreación, de competencia y/o utilitarios (UTV - Utility Task Vehicles) deben ser especificados dentro de las excepciones descritas en el Artículo 2. Así mismo, se considera deban ser incluidas las definiciones de "Vehículo de recreación", "Vehículo de competencia" y "Vehículo utilitario" dentro del Anexo 1. Lo anterior, teniendo en cuenta que la definición de "fuente móvil terrestre de uso fuera de carretera", descrita en el Anexo 1, excluye a los motores de régimen constante, equipos ferroviarios, generadores eléctricos y vehículos de recreación.	No aceptada	No se acepta comentario. Los UTV son vehículos de recreación y se encuentran contemplados dentro de las excepciones.
355	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.2. Ajuste de redacción: se considera se debe corregir la anotación "y las que operen de encendido por compresión" por ", cuyo principio de operación sea de encendido por compresión".	No aceptada	No se acepta comentario. Se ajusta redacción según MinAmbiente.
356	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.4. Se considera se debe precisar la cantidad de fuentes móviles terrestres de carretera y fuera de carretera que pueden ser diligenciadas dentro de un mismo formato (Anexo 2 o Anexo 3) para solicitudes realizadas por importadores independientes. Así mismo, y según corresponda, deberá ser corregida la instrucción de diligenciamiento del Anexo 2, ya que se hace referencia a vehículos, como también del Anexo 3 en donde se hace referencia a varias unidades específicas. Por otra parte, de acuerdo a la cantidad de unidades específicas permitidas en las solicitudes de CEPO realizadas por importadores independientes, se deberá tener claridad si el Artículo 20 las es aplicable.	No aceptada	No se acepta comentario. Se contempla el posible diligenciamiento de varias unidades particulares en los casos en los que aplica el mismo reporte de prueba. Se incluye nota aclaratoria en el anexo 2 y 3.
357	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.4. La Resolución 1652 de 2007 exige que el certificado sea presentado con su correspondiente traducción al español, en original y que se encuentre legalizado, (apostillado o consularizado); se debe aclarar si esto aplicaría también para este trámite, toda vez que la resolución en mención restringe lo referido únicamente para las subpartidas arancelarias que denota en el Artículo Quinto. Así mismo, en caso de que fuera así, se debe aclarar cómo el importador debería radicar la certificación en caso de que haya sido emitida en físico y el único mecanismo de radicación fuera VITAL.	No aceptada	No se acepta comentario. Se ajusta redacción según MinAmbiente.
358	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.6. Se considera cambiar la redacción: en lugar de "será expedido" por "deberá ser expedido"	No aceptada	No se acepta comentario. No es relevante.
359	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.7. Ajuste de redacción: se considera se debe corregir la anotación "en lugar del código del motor, se debe describir el código de grupo de prueba." por "en lugar del código del motor se indica el grupo de prueba".	No aceptada	No se acepta comentario. No es relevante.
360	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.7. Ajuste de redacción. La referencia a "Sistemas" debe ser descrita en singular.	No aceptada	No se acepta comentario. No es relevante.
361	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.7. Se considera que el literal j, deba especificar que el reporte técnico no solo debe describir los sistemas de control de emisiones de la fuente móvil sino especificar las respectivas cantidades de los mismos. Lo anterior, teniendo en consideración lo contemplado en la resolución con respecto a las cantidades de los sistemas de control de emisiones, dentro de las que se incluye la casilla del formato del Anexo 2 correspondiente a "Número de sistemas de control (Espacio a diligenciar por la ANLA)", por la cual se hace necesario que el reporte técnico de manera explícita especifique las cantidades de los Sistemas de Control de Emisiones.	No aceptada	No se acepta comentario. Esta solicitud implica que se modifique los reportes técnicos de la Unión Europea, solo para el mercado Colombiano, lo cual constituye un obstáculo técnico al comercio. Se incluye nota aclaratoria en anexo 2.
362	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.7. Se considera se debe complementar la redacción especificando que los valores obtenidos en la prueba de emisiones evaporativas, deben incluir sus respectivos factores de deterioro según aplica. Tal es el caso de los reportes de la EPA u órdenes ejecutivas en las que se contempla el factor de deterioro en la medición de las emisiones evaporativas.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción.

363	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.8. Solo seran validas las Órdenes ejecutivas emitidas por la Junta de Recursos del Aire de California (CARB) del año en curso y para los modelos específicos objeto de la solicitud del CEPD. Código Federal de Regulaciones de los Estados Unidos (CFR), partes 49 CFR 967.4 y 40 CFR 86.1807-01, sus modificaciones y sustitución.	No aceptada	No se acepta comentario. La propuesta no contempla años modelo superiores al año en curso, situación que es frecuente en los segundos semestres del año.
364	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.9. Se considera pertinente que la norma aclare si es necesario que todos soportes como: fotografías de plaquetas, documentos de identidad, información complementaria, certificaciones de sustancias y demás requieren tengan traducción.	No aceptada	No se acepta comentario. El artículo expresa claramente que se requiere la traducción de los soportes técnicos requeridos en la norma.
365	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.10. En consideración a lo contemplado en el Artículo 10, así como los casos en que el usuario manifiesta que ya no requiere un CEPD previamente aprobado o para el cual haya solicitado modificar información dentro del mismo que no conlleve a un cambio en los resultados de emisiones (ejemplo: titulares o código de modelo), se considera necesario incluir un párrafo que establezca el procedimiento y facultades (suspender, invalidar) con las que la ANLA cuenta para que dicho CEPD previamente aprobado no pueda ser usado nuevamente. La definición de esta facultad por parte de la ANLA no solo facilita la gestión documental, toda vez que no se acumulen CEPDs de los cuales no se va a hacer uso, sino que también permiten llevar a cabo con éxito la labor encargada a la ANLA en el artículo 47 del presente instrumento ambiental. Así mismo, se ve la necesidad de definir el procedimiento que la ANLA debe seguir respecto a CEPDs para uso comercial que hayan sido aprobados, cuando la casa matriz o fabricante de los vehículos informe que su representante comercializador en Colombia ya no se encuentra autorizado.	No aceptada	No se acepta comentario. La propuesta no es válida ya que los CEPD aprobados anteriormente no pueden perder su vigencia, ni su validez. Si el fabricante manifiesta que ya no requiere un CEPD en cuestión, es potestad de él de utilizarlo o no al momento de hacer el registro ante la VUCE.
366	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.11. Se consideran deban ser incluidas las nuevas clasificaciones descritas en la legislación estadounidense (HDV1 Clase 2b, HDV2 Clase 3, etc.). Y en la fila de «Urban bus», se debe corregir el símbolo matemático a «>», ya que el bus urbano está diseñado para transportar quince o más pasajeros.	No aceptada	No se acepta comentario. Las clasificaciones HDV Clase 2b y Clase 3 ya se encuentran incluidas en la tabla. En cuanto a la solicitud sobre "Urban bus", se realiza ajuste del símbolo.
367	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.12. Se considera que, de manera similar a como se especifica para otras fuentes móviles o en función del tipo de operación de su motor (ignición por chispa o por compresión), se deba especificar los límites de emisiones del Estándar Euro IV, su equivalente al estándar de la EPA y la fecha de entrada en vigor, aplicables a motocicletas (dos ruedas) y fuentes móviles de tres ruedas, cuadríciclos y demás fuentes móviles terrestres de carretera con componentes mecánicos de motocicleta con motor de encendido por chispa. Lo anterior, justificado en el hecho de que para las fuentes móviles clasificadas como vehículos livianos y medianos con motores de encendido por chispa, fue considerada la fecha de entrada de la aplicabilidad del estándar de emisiones Euro IV, y su equivalente Tier 2 Bin 9 de la EPA, para el 31 de diciembre de 2021. Por lo tanto, por la calidad del combustible y otras consideraciones, la implementación del estándar Euro IV a motocicletas (dos ruedas) y fuentes móviles de tres ruedas, cuadríciclos y demás fuentes móviles terrestres de carretera con componentes mecánicos de motocicleta con motor de encendido por chispa, podría ser extensible.	No aceptada	No se acepta comentario. El MADS no ha contemplado la implementación del estándar Euro 4 para este tipo de vehículos. Por otro lado, para el MADS no hay equivalencia del estándar Euro 3 con estándares de la EPA.
368	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.12. Ajuste de redacción: "En las Tabla 3 a" (...)	No aceptada	No se acepta comentario. No aplica
369	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.12. Se considera debe evaluarse lo establecido en el párrafo, por el cual se requeriría la prueba de emisiones evaporativas a motocicletas (2 ruedas), fuentes móviles de 3 ruedas, cuadríciclos y demás fuentes móviles terrestres de carretera con componentes mecánicos de motocicleta, o especificar las consideraciones y condiciones según el tipo de vehículo o estándar de emisiones. Lo anterior, teniendo en cuenta que la Directiva 97/24 de la Unión Europea no establece que se deba realizar la prueba tipo IV o de emisiones evaporativas para motocicletas que pretendan dar conformidad al estándar de emisiones Euro 3.	Aceptada	Se acepta comentario.
370	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.13. Ajuste de redacción: "En las tablasTabla 10," (...)	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción.
371	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.16. Ajuste de redacción: "En las tablasTabla 16 y" (...)	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción.
372	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.17. Se considera deba generalizarse el párrafo en cuestión, asociado a la Tabla 19 del Artículo 17, en donde sea extensible al estándar de emisiones Euro 6 aplicable a las fuentes móviles terrestres de carretera clasificadas como vehículos pesados con motor de encendido por compresión en prueba dinámica, y así mismo se tenga en consideración lo establecido al respecto en la Regulación 582/2011 de la Unión Europea. O si no se desea describirlo de manera generalizada, se recomienda incluir el siguiente párrafo relacionado a los límites de emisiones descritos en el Tabla 20: "Toda fuente móvil de carretera clasificada como vehículo pesado con motor de encendido por compresión que cumpla los límites definidos en la Tabla 20 de la presente resolución y que use un reactivo para reducir las emisiones, deberá contar con sistemas para autodiagnóstico a bordo-OBd con control de NOx y que reduzcan el funcionamiento del vehículo acorde con la Regulación 582/2011 del Parlamento Europeo o la que la modifique, adicione o sustituya."	No aceptada	No se acepta comentario. La Tabla 19 hace referencia a los límites mínimos permisibles Euro IV, por lo tanto, la aplica la directiva mencionada en el artículo. Para el estándar Euro VI al que hace referencia el comentario, se tiene lo dispuesto en el artículo 37.
373	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.17. Se sugiere revisar la redacción del párrafo, pues no señala a quien o a que aplica la consideración del párrafo, es decir quien o a cuales no les aplica la Tabla 19, si no que deben cumplir con el estándar más estricto.	No aceptada	No se acepta comentario. El artículo 4 de la norma expresa claramente a quienes les aplica esta consideración.
374	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.18. ajuste de redacción: "En las tablasTabla 21 a" (...)	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción.
375	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.20. Se considera precisar si la mención de que "el formato será publicado en la página web del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible para su acceso por parte de los usuarios" corresponde al formato a ser descargado para luego ser diligenciado y reportado a la ANLA, o si corresponde al formato diligenciado allegado por el fabricante, ensamblador o importador, el cual será publicado por el MADS. Así mismo, se considera debe hacerse la precisión de que el formato que debe ser presentado semestralmente por el fabricante, ensamblador, importador, así como quienes comercializan vehículos, corresponde a la medición del 25% de los vehículos cubiertos por un CEPD, que hayan sido fabricados, ensamblados o importados al país en el semestre inmediatamente anterior. De igual manera, se ve la necesidad de obtener claridad sobre la actuación o sanción que le corresponderá dictar o ejecutar a la ANLA o al MADS en el escenario en que el fabricante, ensamblador, importador, así como quienes comercializan vehículos, no entreguen el reporte de las pruebas requerido o que lo hagan luego del plazo establecido de los próximos 15 días de cada semestre. Por otro lado, se ve la necesidad de obtener claridad sobre el procedimiento debe hacer la ANLA con esta información reportada, mas aun por que la información señalada en el párrafo corresponde a pruebas estáticas, sobre las cuales ANLA no tiene competencia. En este sentido, teniendo en cuenta que desde la expedición de la Resolución 910 esta información era entregada al MADS, se considera importante que la memoria justificativa del proyecto de resolución indique los análisis que se han venido realizando por parte de ese Ministerio y se incluya la finalidad y objetivo de que la ANLA cuente ahora con dichos datos. Sumado a lo anterior es importante tener presente que este requisito puede entenderse como un "seguimiento" a la importación del vehículo, y en ese sentido el trámite que hoy se realiza en ANLA es considerado como un certificación, la cual no tiene seguimiento y por tanto tampoco genera un costo, lo que puede generar una carga adicional a la entidad. Finalmente se recomienda que la norma no establezca otro medio de ingreso diferente a la Ventanilla, ya que la estandarización de la información, su digitalización desde la entrada de la misma, es fundamental para los análisis posteriores, consulta, almacenamiento en base de datos y remisión de la información que sea entregada por los obligados. lo anterior en concordancia con el Decreto 2106 de 2019 y la Ley 2052 de 2020.	No aceptada	No se acepta comentario. El cumplimiento de las disposiciones en la materia deben ser administrados por ANLA en el marco de sus competencias.
376	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.21. Es importante señalar que la ANLA ya tiene un módulo de consulta de los CEPD a través de VITAL (a partir del 17300), la cual es pública, gratuita y no necesita de usuario o claves; recordando que VITAL es la Ventanilla de todas las entidades que hacemos trámites ambientales y que conformamos el SINA, por tanto recomendamos eliminar el citado párrafo ya que lo único que genera es una carga administrativa, con alto riesgo de desactualización y error al transcribir información puntual del CEPD, cuando todo su contenido en público a la fecha, con actualización en tiempo real, que puede ser consultado por cualquier autoridad ambiental, ciudadano o interesado en el tema. en caso de no aceptar la recomendación se considera hacer la precisión de que los sistemas de control a los que hace referencia el artículo corresponden a los "sistemas de control de emisiones". Realizando el ajustes al párrafo así: Párrafo 2. Con el fin de que la autoridad ambiental pueda validar la información contenida en los Certificados de Emisión en Prueba Dinámica y Visto Bueno del Protocolo de Montreal, la Autoridad Nacional de Licencias ambientales publicará en su página web la información de cada certificado, incluyendo el número y tipo de sistemas de control de emisiones de conformidad con la información contenida en el reporte de pruebas o ensayos suministrado por el fabricante, ensamblador o importador de las fuentes móviles terrestres.	No aceptada	No se acepta comentario. Las Autoridades Ambientales requieren acceder a dicha información.
377	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	•Art.28. Se considera debe aclararse por qué solamente se hace esta exigencia a vehículos de servicio público a los cuales se les instala un motor diferente del original. • Se considera que la normativa debe exigir que también los vehículos para uso particular, que son susceptibles a este tipo de transformaciones, deban cumplir con este artículo. • Adicionalmente, se considera que se debe exigir que el motor que se desea instalar esté cubierto por un CEPD vigente, como los demás motores que vienen en las fuentes móviles nuevas.	No aceptada	No se acepta comentario. La Entidad competente para regir sobre lo solicitado es el Ministerio de Transporte.
378	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.43. Se sugiere especificar que el formato debe ser entregado en un medio digital. Así mismo, se considera precisar si la mención de que "el formato será publicado en la página web del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible para su acceso por parte de los usuarios" corresponde al formato a ser descargado para luego ser diligenciado y reportado a la ANLA, o si corresponde al formato allegado por el fabricante, ensamblador o importador, el cual será publicado por el MADS. De igual manera, se ve la necesidad de obtener claridad sobre la actuación o sanción que le corresponderá dictar o ejecutar a la ANLA o al MADS en el escenario en que el fabricante, ensamblador, importador, así como quienes comercializan vehículos, no entreguen la información indicada en el artículo. Por otro lado, se ve la necesidad de obtener claridad sobre el procedimiento debe hacer la ANLA con esta información reportada, ya que no se encuentra cual es la finalidad de la información que se reportaría por los usuarios. Finalmente se recomienda que la norma no establezca otro medio de ingreso diferente a la Ventanilla, ya que la estandarización de la información, su digitalización desde la entrada de la misma, es fundamental para los análisis posteriores, consulta, almacenamiento en base de datos y remisión de la información que sea entregada por los obligados. lo anterior en concordancia con el Decreto 2106 de 2019 y la Ley 2052 de 2020.	Aceptada	Se acepta parcialmente comentario. Se ajusta redacción.
379	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.44. Se considera definir o precisar el alcance e intención del artículo y las responsabilidades que le atañen a los fabricantes, ensambladores o importadores de fuentes móviles terrestres de carretera y de uso fuera de carretera o motores con características o tecnologías superiores, frente a la calidad de los combustibles distribuidos en el país.	No aceptada	No se acepta comentario. Se ajusta redacción según MinAmbiente.
380	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Art.48. Se solicita incluir de manera explícita que la presente resolución deroga también a la Resolución 2004 de 2009, o aclarar si la misma ya se encuentra derogada y bajo que acto administrativo, decreto o resolución. Así mismo, se considera la redacción deba ser específica en el sentido de que establezca la derogación de las Resoluciones 910 de 2008, 1111 de 2013 y 2604 de 2009, y no solamente de las "disposiciones que le sean contrarias", ya que es posible interpretar que podría haber consideraciones no contempladas en el Proyecto de Resolución actual, pero si en las resoluciones mencionadas.	No aceptada	No se acepta comentario. La oficina asesora jurídica de MinAmbiente es la competente para concepcionar al respecto.
381	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 1. Se considera sea incluida la definición de código de motor, toda vez que solo se incluyo la definición de Código de grupo de prueba, y en el diligenciamiento del CEPD es válido diligenciar cualquiera de los dos códigos según sea el caso.	No aceptada	No se acepta comentario. Se ajusta redacción del Anexo 2 según MinAmbiente: "Código del motor o grupo de prueba: Corresponde al código del fabricante que identifica la familia del motor o grupo de prueba. En el caso de las pruebas dinámicas de emisiones realizadas en banco motor, se debe diligenciar la familia de motor. El certificado tendrá validez para las diferentes versiones de potencia asociadas a esta familia de motor, según lo descrito en el reporte técnico. En caso de que el reporte técnico sea una certificación de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos o de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB), en lugar del código del motor, se debe describir el código de grupo de prueba"
382	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 1. Precisión que debe realizarse respecto a la cilindrada del motor al describir que no solo es para cilindradas superiores a 150 c.c. sino superiores e iguales.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción.
383	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 1. Se considera deba ampliarse la definición ya que, según el formato CEPD que propone el Ministerio, no solamente se consignen los resultados de emisiones contaminantes, sino también las especificaciones técnicas del vehículo y la información de la prueba.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción.
384	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 1. Se considera la redacción deba ser: "Certificación del fabricante" en lugar de "Certificación de la casa fabricante"	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción.
385	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 1. ajustar redacción: Se debe expresar en plural	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción.
386	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 1. La definición no se debe estar en función del año de fabricación, ensamble o importación sino del año vigente. Lo anterior, teniendo en cuenta que podría considerarse que todo vehículo o fuente móvil, usado o no, de acuerdo a la definición propuesta le correspondería la calidad de nuevo, pues su año modelo siempre es igual o posterior al año de fabricación. Lo mismo aplica para el ensamble o importación.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción.
387	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 1. Se consideraajustar la definición, ya que no debe hacer referencia al "vehículo cargado".	No aceptada	No se acepta comentario. La definición de peso bruto vehicular debe contemplar que el vehículo tiene una carga aplicada: pasajeros, mercancías, etc.

388	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 1. Se considera ajustar la definición, ya que no se ajusta a la descrita en las instrucciones de diligenciamiento del Anexo 2 y así mismo no corresponde a la definida por el Ministerio de Transporte.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción.
389	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 1. Definición repetida. Se considera definir una sola, complementada por las dos que fueron descritas. Adicionalmente, no fue definido únicamente para motores de encendido por compresión por lo que debe ser corregida la primera definición.	No aceptada	No se acepta comentario. Se elimina una de las dos definiciones.
390	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 2. Se recomienda eliminar el campo de "Número de sistemas de control (Espacio a diligenciar por la ANLA)", toda vez que se considera que la ANLA no deba realizar observación o especificación alguna sobre los formatos diligenciados por el solicitante. Lo anterior teniendo en cuenta que procedimentalmente se tendría que considerar que el solicitante deberá estar de acuerdo con la observación o especificación realizada, y luego de ello firmar el respectivo formato; lo cual puede entorpecer o requerir pasos adicionales dentro del trámite. En su lugar y de acuerdo a la consideración del MADS se propone que la cantidad de sistemas de control de emisiones deba ser diligenciada por el solicitante y corroborada por la ANLA, o en su defecto no sea contemplada dentro del formato y se lleve registro de las cantidades asociadas a los modelos de cada CEPD a partir de una base de datos a ser publicada por la ANLA. En caso de que dentro del formato deban ser especificadas las cantidades de los sistemas de control de emisiones, se solicita incluir las casillas dentro del formato destinadas a que sean descritas las respectivas cantidades.	Aceptada	Se acepta comentario. Se conserva el campo, a diligenciar por el usuario.
391	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 2. Se sugiere eliminar la casilla "Dedicado a Gas Natural" en la sección "Combustible / Energético", toda vez que al tener la opción "Gas Natural" es posible inferir que corresponde a un vehículo o motor dedicado a Gas Natural de la misma forma como la indicación de GLP como combustible hace alusión a un vehículo o motor que solo hace uso de este. Adicionalmente, se contempla la instrucción de diligenciamiento para especificar más de un combustible aplicable a vehículos duales.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción.
392	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 2. Se considera que en el formato del Anexo 2 no se haga referencia al estándar de emisión "Americano" sino "Estadounidense".	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción.
393	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 2. Se considera que, en caso de que el CEPD deba dar cuenta de las cantidades de los sistemas de control de emisiones, sea el usuario quien las diligencie en el formato CEPD. Esto se solicita teniendo en cuenta las implicaciones jurídicas que recaen en el firmante del formato CEPD quien estaría avalando una información no diligenciada por él sino diligenciada por la Autoridad Ambiental. En caso de que el formato presentado en el Anexo 2 no deba contener esas cantidades, se solicita modificar dicho anexo eliminando la casilla "Número de sistemas de control" y permitiendo que la ANLA maneje en bases de datos internas la cantidad de sistemas de control para cada uno de los CEPDs expedidos.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta redacción para que sean los solicitantes quienes diligencien esta información.
394	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 2. Se considera precisar las instrucciones de diligenciamiento del año modelo aplicable para la importación de motores que vayan a ser instalados en fuentes móviles terrestres de carretera.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción.
395	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 2. Se considera que en las instrucciones de diligenciamiento del formato del Anexo 2 no se haga referencia al estándar de emisión "Americano" sino "Estadounidense".	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción.
396	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 2. Se considera así mismo como fueron especificadas las unidades de los parámetros de opacidad y NH3, también se especifiquen las unidades para el "número de partículas".	No aceptada	No se acepta comentario. El formato ya tiene esta precisión.
397	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 2. Se considera se debe incluir el orden de magnitud de (10*10)NWh o (10*11)NWh dentro de la especificación de las unidades de la emisión de "Número de partículas (NP, expresado en RWH-W)". Lo anterior, teniendo en consideración la extensión de los resultados de la medición de este tipo de contaminante.	No aceptada	No se acepta comentario. Se ajusta según redacción de MinAmbiente: Número de partículas (NP, expresado en 1x10*11NWh)
398	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 2. Se considera deba darse la precisión en las instrucciones de diligenciamiento del formato del Anexo 2, con relación a si para los casos en que en lugar de un reporte técnico sea presentada una orden ejecutiva deba ser diligenciado única y exclusivamente el código de grupo de prueba en la casilla de código motor, o si también puede ser considerado como válido el registro del código motor o número de serie del vehículo certificado por el fabricante o distribuidor del vehículo.	No aceptada	No se acepta comentario. Se ajusta redacción del Anexo 2 según MinAmbiente: "Código del motor o grupo de prueba: Corresponde al código del fabricante que identifica la familia del motor o grupo de prueba. En el caso de las pruebas dinámicas de emisiones realizadas en banco motor, se debe diligenciar la familia de motor. El certificado tendrá validez para las diferentes versiones de potencia asociadas a esta familia de motor, según lo descrito en el reporte técnico. En caso de que el reporte técnico sea una certificación de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos o de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB), en lugar del código del motor, se debe describir el código de grupo de prueba"
399	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 2. Se considera deba ser incluida la precisión o instrucción de que la casilla de "clasificación" en el formato del Anexo 2 no deba ser diligenciada cuando se trate de solicitudes para importación de motores que vayan a ser instalados en fuentes móviles de carretera.	No aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción.
400	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 2. Se considera que la mención de "importador independiente" es redundante y sobra, ya que está contemplado dentro de "importador". De considerar que deba hacerse la distinción entre "importador" e "importador independiente", se considera que deba ser definido el concepto de "importador", aplicable a la Resolución, dentro de las definiciones del Anexo 1, como lo fue definido para "importador independiente".	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción.
401	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 2. Se considera que el diligenciamiento de los campos o casillas de la "Entidad que expide el reporte de pruebas" y el "Consecutivo del reporte de pruebas" debe describir o especificar si dichos campos aplican para las solicitudes en que se presente el "Certificado de conformidad" en lugar del reporte técnico, y de ser así, la manera en que deben ser diligenciados, ya sea describiendo el fabricante que expide el certificado y el número de aprobación u homologación especificado en dicho documento.	No aceptada	No se acepta comentario. Se ajusta según redacción de MinAmbiente Entidad que expide el reporte de pruebas o ensayos: Señala el nombre de la entidad que expide el reporte técnico de la prueba, el certificado de conformidad u orden ejecutiva para la verificación de emisiones. Consecutivo del reporte de pruebas o ensayos: Espacio reservado para incluir el número consecutivo que otorga la entidad al reporte de pruebas o ensayos, el número de aprobación técnica/número de homologación o el consecutivo del certificado de conformidad u orden ejecutiva.
402	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 2. Se considera incluir la casilla para seleccionar el sistema de control de emisiones correspondiente al enfriador de la EGR (EGRC), así como fue tenido en cuenta para el formato del Anexo 3. Lo anterior le permitirá al solicitante en caso de que el vehículo cuente con EGR, identificar que así mismo debe revisar y reportar si adicionalmente el vehículo cuenta con EGRC.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción.
403	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 2. Se considera que adicionalmente a las tres opciones dadas en las instrucciones de diligenciamiento del formato del Anexo 2 para describir el sistema de transmisión, se deba realizar la observación de que otros tipos pueden ser diligenciados, como lo son las transmisiones semiautomáticas, manual automatizadas, etc., y para las cuales les correspondería seleccionar la casilla Otro, y especificar el tipo en la casilla ¿Cuál?	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción.
404	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 2. Se considera que la sección del VISTO BUENO POR PROTOCOLO DE MONTREAL en las Instrucciones para el diligenciamiento del formato del Anexo 2, debe quedar idéntico a como fue redactado en las instrucciones para el diligenciamiento del formato del Anexo 3.	No aceptada	No se acepta comentario. No argumenta la necesidad del ajuste.
405	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 2. Se considera deba realizarse la precisión de que quién solicite el CEPD debe figurar como titular del mismo, toda vez que el no contemplarlo puede implicar que un tercero pueda solicitar el CEPD a ser usado por otra persona natural o jurídica, cuando la responsabilidad de la documentación allegada debe recaer tanto para los titulares como para quien solicita el CEPD.	No aceptada	No se acepta comentario. Es evidente que uno de los titulares del CEPD debe ser el solicitante, ya que la norma, en su artículo cuatro, exige que el fabricante, ensamblador o importador solicite la obtención del CEPD, quien claramente debe figurar como titular del documento para hacer efectiva la importación de CKD o CBU.
406	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 2. Se considera que la ANLA no deba realizar observación o especificación alguna sobre los formatos diligenciados por el solicitante. Lo anterior teniendo en cuenta que procedimentalmente se tendría que considerar que el solicitante deberá estar de acuerdo con la observación o especificación realizada, y luego de ello firmar el respectivo formato; lo cual puede entorpecer o requerir pasos adicionales dentro del trámite.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción.
407	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 2 y 3. Se considera debe ser definido si más de una sustancia refrigerante puede ser diligenciada dentro de los formatos del Anexo 2 y Anexo 3 para los sistemas de aire acondicionado y de refrigeración de las fuentes móviles que se describen en los mismos. De acuerdo a la precisión que sea indicada en las instrucciones de diligenciamiento de los respectivos formatos, se considera deba ser ajustado, de tal manera que no haya lugar a equivocaciones o interpretaciones ambiguas respecto a la cantidad de sustancias que puedan ser consignadas; como en el caso de la instrucción de diligenciamiento del formato del Anexo 3: "Sustancia refrigerante de diseño: Espacio reservado para incluir las sustancias refrigerantes que utilizan los sistemas de aire acondicionado o de refrigeración, según aplique."	No aceptada	No se acepta comentario. Las instrucciones establecen que puede diligenciarse más de una sustancia refrigerante.
408	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 3. Se considera eliminar la observación o anotación de "(solo para el caso de motores)", ya que se presta para confusión respecto a los campos y casillas que deban ser diligenciados. En caso contrario, las instrucciones de diligenciamiento del formato del Anexo 3 deberán ser detalladas según la finalidad de la observación, precisando los campos y manera en que éstos deben ser registrados.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción.
409	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 3. Se considera que la ANLA no deba realizar observación o especificación alguna sobre los formatos diligenciados por el solicitante. Lo anterior teniendo en cuenta que procedimentalmente se tendría que considerar que el solicitante deberá estar de acuerdo con la observación o especificación realizada, y luego de ello firmar el respectivo formato; lo cual puede entorpecer o requerir pasos adicionales dentro del trámite.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción.
410	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 3. Ajuste de redacción ya que se repite la consideración "importador"	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción.
411	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 3. Se considera cambiar la disposición de los campos de "Nombre de modelo" y "Código de identificación" de filas a columnas, de tal manera que sea más sencillo adicionar tantas casillas como requiera el solicitante, de acuerdo a la instrucción dada para diligenciar los campos en cuestión.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta el formato.
412	16/09/2020	Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA	Anexo 3. ajuste en referenciar el Anexo del formato al cual corresponden las instrucciones de diligenciamiento, dice Anexo 2, pero es Anexo 3.	Aceptada	Se acepta comentario. Se ajusta la redacción.