

MEMORIA JUSTIFICATIVA

PROYECTO DE RESOLUCIÓN

“Por el cual se establecen disposiciones en materia de realización de programas piloto de mezclas superiores de biocombustibles para su uso exclusivo en vehículos automotores o fuentes móviles terrestres”

1. ANTECEDENTES, OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA

1.1. Antecedentes normativos relacionados con la política de niveles de mezcla de los biocombustibles.

De acuerdo con la Ley 693 de 2001, se consideró en el artículo 1º el uso obligatorio de componentes oxigenados, tales como los alcoholes carburantes en la cantidad y calidad que establezca el Ministerio de Minas y Energía.

El artículo 3 de la mencionada Ley señaló el uso de etanol carburante en las gasolinas y en el combustible diésel, como un factor coadyuvante para el saneamiento ambiental, la autosuficiencia energética, y dinamizador de la producción agropecuaria y del empleo productivo.

Según lo estipulado en el artículo 7 de la Ley 939 de 2004 se establece que el combustible que se utilice en el país podrá contener biocombustibles de origen vegetal o animal para uso en motores diésel en las calidades que establezca el Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

El Ministerio de Minas y Energía expidió la Resolución 18 2142 de 2007 señalando los parámetros para el registro de productores e importadores de biocombustibles para uso en motores diésel, y en el artículo 3 estableció el programa de mezclas de estos biocombustibles con ACPM de origen fósil.

Por otra parte el Consejo Nacional de Política Económica y Social, mediante documento CONPES 3510 del 31 de marzo de 2008 estableció “*Los lineamientos de política para promover la producción sostenible de biocombustibles en Colombia*” y recomendó a los Ministerios de Minas y Energía y de Ambiente y Desarrollo Sostenible dar continuidad a la política actual de mezclas de biocombustibles, así como adelantar las acciones requeridas para que la oferta local de estos energéticos se destine preferiblemente a abastecer la demanda nacional hasta alcanzar las mezclas obligatorias.

Mediante el Decreto 2328 del 25 de junio de 2008, se creó la Comisión Intersectorial para el Manejo de Biocombustibles, el cual está conformado por los Ministerios de Agricultura y Desarrollo Rural; Minas y Energía; Ambiente, Vivienda y Desarrollo

Página 1 de 16

Territorial; Transporte; Comercio, Industria y Turismo y el Director del Departamento Nacional de Planeación.

De acuerdo con el Decreto 4892 de 2011, compilado en los artículos 2.2.1.1.2.2.3.111 y siguientes del Decreto 1073 de 2015, se establecieron disposiciones aplicables al uso de alcoholes carburantes y biocombustibles para vehículos automotores.

El Consejo Nacional de Política Económica y Social, mediante documento CONPES 3943 de 2018 “*Política para el mejoramiento de la calidad del aire*” señaló en el acápite 2.1.2. Antecedentes nacionales que “(...) Los biocombustibles mejoran variables de los combustibles fósiles como el octanaje, cetanos y el contenido de azufre y, debido a esto, contribuyen en la reducción de las emisiones provenientes de las fuentes móviles (...)”.

1.2. Oportunidad.

En Colombia, la contaminación del aire es uno de los factores de mayor preocupación por los impactos generados no solo en el ambiente sino en la salud de las personas. Según lo registrado por los SVCA, las concentraciones de contaminantes en el aire en algunas áreas urbanas y regiones exceden los niveles establecidos en la norma nacional y las directrices de la OMS.

El DNP estimó que para 2015 la mala calidad de aire generó alrededor de 8.052 muertes en el país, con costos asociados de aproximadamente 12.2 billones de pesos, cifra que equivale al 1.5 % del PIB. Se concluye también que las áreas más afectadas por esta contaminación en el año del estudio fueron Bogotá, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá, Cali, Bucaramanga y Floridablanca [DNP, 2018].

Inventarios de emisiones regionales (SDA 2015, AMVA 2017) sugieren que cerca del 80% del material particulado provienen de las fuentes móviles y el 20% restante se atribuye a las fuentes fijas. En este sentido el Gobierno Nacional ha implementado estrategias multidisciplinarias para promover la reducción de las emisiones contaminantes generadas tanto por fuentes fijas como por fuentes móviles. Adicionalmente, el Informe Nacional de Calidad del Aire, publicado en el año 2018 por el Instituto de Meteorología y Estudios Ambientales – IDEAM, identificó que el 22% de las estaciones de monitoreo de calidad de aire del país registran concentraciones de partículas finas PM 2,5, en niveles superiores a los recomendados por la Organización Mundial de la Salud (30 mg/m³ - Objetivo intermedio 3).

Una de las acciones tendientes a la reducción de las emisiones generada por fuentes móviles es el mejoramiento de la calidad de los combustibles fósiles, así mismo se ha determinado que el uso de biocombustibles para abastecimiento del parque automotor reduce los niveles de material particulado emitido a la atmósfera como producto de la combustión vehicular.

Atendiendo a esta condición, se han reglamentado mezclas obligatorias de combustibles fósiles con biocombustibles en el territorio nacional, las cuales tienden a incrementar el porcentaje de biocombustible en la medida en que la oferta nacional de aceite de palma lo viabiliza. Sin embargo, de la implementación de éstas mezclas se ha evidenciado que, las emisiones de óxidos de nitrógeno tienden a incrementarse en una proporción mínima comparativamente con las reducciones de material particulado e hidrocarburos que se generan como productos de combustión de éstas mezclas (EPA 2002).

Dichos incrementos en los óxidos de nitrógeno son compensados mediante dispositivos de control de emisiones que se encuentran incorporados en las tecnologías vehiculares (SCR). Sin embargo, sectores automotores han declarado que ciertos componentes de los sistemas de control de emisiones contaminantes pueden verse afectados de manera permanente debido a su sensibilidad a los componentes de los biocombustibles.

En este sentido, se hace necesario avanzar en investigaciones que permitan establecer con certeza científica cuales son los efectos a largo plazo de los biocombustibles sobre los componentes de los sistemas de combustión y post-combustión de las tecnologías vehiculares reglamentadas en el país en la actualidad y también sobre las tecnologías de futura implementación. Adicionalmente, se requiere establecer un estimado de costos de implementación de mezclas superiores que sean extrapolables para efectuar una evaluación costo/beneficio de carácter nacional y permita determinar la capacidad del país para avanzar en los incrementos de mezclas de biocombustibles con combustibles fósiles.

La realización de mezclas voluntarias de biocombustibles con combustibles fósiles, en una proporción o nivel superior al valor obligatorio, y con el fin exclusivo para ser utilizadas en motores de vehículos o fuentes móviles terrestres, representa una oportunidad para llevar a cabo programas piloto, en los cuales se analicen los beneficios, riesgos e impactos de realizar este tipo de mezclas en niveles superiores. Así mismo, se han recibido por parte de múltiples agentes, solicitudes acerca de la realización de iniciativas que involucran el uso de mezclas superiores al regulatorio en ambientes “controlados”, es decir en escenarios donde se especifica y limita, el acceso y uso de este tipo de mezclas.

En concordancia con lo estipulado por el Consejo Nacional de Política Económica y Social, mediante documento CONPES 3510 del 31 de marzo de 2008, se establecieron *“Los lineamientos de política para promover la producción sostenible de biocombustibles en Colombia”* y en línea con los beneficios ambientales descritos, el Gobierno Nacional ha encaminado esfuerzos en diversificar la matriz energética del país, por lo cual el uso de biocombustibles mezclados con combustibles de origen fósil, resulta una alternativa apropiada para disponer de un energético renovable.

Así como lo dispuesto por el Decreto 4892 de 2011, compilado en el Decreto 1073 de 2015, se reunió la Comisión Intersectorial para el manejo de Biocombustibles creada por el Decreto 2328 de 2008, en sesión de febrero 7 de 2019, con el fin de *“(...) realizar seguimiento a los compromisos del Gobierno Nacional en materia de la evaluación y autorización del incremento del porcentaje de Biocombustible para uso en motores en diésel, en la mezcla obligatoria vigente en el país”*.

La implementación de programas piloto para efectuar la mezcla voluntaria de biocombustibles con combustibles fósiles, darían continuidad a los objetivos estipulados por el Consejo Nacional de Política Económica y Social, mediante documento CONPES 3943 de 2018 *“Política para el mejoramiento de la calidad del aire”* señaló en el acápite 2.1.2. Antecedentes nacionales que *“(...) Los biocombustibles mejoran variables de los combustibles fósiles como el octanaje, cetanos y el contenido de azufre y, debido a esto, contribuyen en la reducción de las emisiones provenientes de las fuentes móviles (...)”*

En la sesión 23 del 7 de febrero de 2019, en la cual se dieron discusiones acerca de los *“estudios de viabilidad del aumento de componente Bio en la mezcla de Biodiesel”*, la Comisión *“(...) analizó la viabilidad de aumentar el porcentaje obligatorio de biocombustible para uso en motores diésel, en la mezcla obligatoria del combustible fósil vigente en el país para pasar del nivel del 10% (B10) al 12% (B12), para lo que tomó en cuenta los estudios generados al respecto desde los diferentes Ministerios que conforman la Comisión, con ocasión de la propuesta objeto de análisis (...)”*.

Los ministerios presentes en la sesión como miembros de la Comisión, expusieron sus conclusiones en relación con los temas de su competencia, con el fin de que la Comisión pudiera tener en cuenta para la decisión, los puntos a los que hace referencia el Artículo 1 del Decreto 4892 de 2011, compilado en el artículo 2.2.1.1.2.2.3.111 del Decreto 1073 de 2015.

Los Ministerios de Agricultura y Desarrollo Rural, de Minas y Energía, de Ambiente y Desarrollo Sostenible y de Transporte, emitieron sus conceptos en el marco de la sesión de la mencionada comisión, según las competencias de cada entidad, en relación con la capacidad de oferta para a producción de biocombustibles, la infraestructura y capacidad de almacenamiento de estos productos, los beneficios para el medio ambiente como consecuencia del aumento de biocombustibles en la mezcla obligatoria de combustible fósil y la viabilidad de la implementación de la medida en relación con el parque automotor.

En este sentido la Comisión Intersectorial para el manejo de Biocombustibles concluyó: *“Se recomienda adelantar los trámites necesarios para adoptar el aumento del componente Bio en la mezcla de Biodiésel de B10 a B12 así como para implementar en la gran minería la mezcla de B2 a 12 meses y B5 a 18 meses”*

1.3 Conveniencia

Con el fin de asegurar que la implementación de los programas de mezclas voluntarias, sea efectuada de manera eficaz y segura por los diferentes agentes de la cadena, en donde sean asumidas todas las responsabilidades, riesgos y controles, así como asegurar que los consumidores tengan información completa con respecto del piloto al que se someterán, el presente proyecto normativo busca alinear los niveles de responsabilidad en dicha implementación y busca proteger tanto a los consumidores que desean hacer parte del programa, como a aquellos que no son sujetos del programa piloto pero que potencialmente podrían acceder al mismo por error o por omisión.

- **Conveniencia de la generación del procedimiento administrativo para pruebas piloto**

Es conveniente regular los mecanismos formales y administrativos para lograr la autorización y operación de los programas piloto para la mezcla voluntaria de biocombustibles con combustibles fósiles, con el fin de estandarizar y ordenar, la realización de los mismos en aras de brindar seguridad a la operación de la cadena de suministro, así como para salvaguardar los intereses de los agentes y consumidores que concurren a este tipo de programas piloto, de mezclas de biodiesel para su uso exclusivo en vehículos automotores o fuentes móviles terrestres, que superen el porcentaje máximo de contenido de biocombustible establecido en la Resolución 40730 de 2019, expedida por los Ministerios de Agricultura y Desarrollo Rural, Minas y Energía y Ambiente y Desarrollo Sostenible, o en aquella que la sustituya o modifique.

Así mismo dichas pruebas piloto se realizarán bajo cuenta y riesgo de los interesados y solicitantes, asegurando la correcta implementación, así como el cumplimiento del marco legal correspondiente a las responsabilidades de cada una de las partes y sus implicaciones.

Cabe resaltar que en ningún caso autoriza la implementación de programas piloto de mezclas para etanol y gasolina que superen el porcentaje máximo establecido en la Resolución 898 de 1995 modificada por la Resolución 1180 de 2006.

De este modo se reglamenta el proceso definiendo requisitos mínimos a nivel operativo y de implementación como lo son:

Identificación del programa: Es indispensable dar claridad del nombre otorgado al programa, nombres e identificación única en el SICOM de los distribuidores minoristas a través de estaciones de servicio automotriz participantes, ubicación geográfica de las instalaciones involucradas, volumen en galones, indicación de los combustibles a utilizar y descripción detallada de los vehículos o fuentes móviles terrestres objetivos de uso del combustible mezclado bajo el programa. Se debe adjuntar esquema logístico y operativo para la realización del programa.

Garantía de suministro durante la vigencia del piloto: Se deberán entregar las evidencias del o los contratos, memorandos de entendimiento y/o Resoluciones de autorización relevantes, en donde se especifiquen las capacidades de los agentes o interesados en la realización del piloto, para prestar continuamente el servicio de distribución y almacenamiento de combustibles fósiles y/o biodiesel, o realizar actividades relacionadas con dicho piloto.

Requisitos para la autorización del programa piloto. Se cumplirán requisitos mínimos definidos para obtener la autorización para adelantar el programa piloto de mezclas voluntarias de biocombustibles.

Autorización del Programa piloto de mezcla voluntaria. Previa verificación del cumplimiento de los requisitos y de las condiciones del piloto por parte de la Dirección de Hidrocarburos del MME y ante la no objeción del Comité Intersectorial para el manejo de los biocombustibles.

Seguimiento a los programas piloto autorizados. Para la verificación y seguimiento de los programas pilotos de mezcla voluntarias que sean seleccionados.

Modificación al Programa Piloto. El solicitante podrá modificar o actualizar el estado o condiciones de alguna característica que compone el programa piloto de biocombustible, previa autorización.

Suspensión Provisional de la actividad. Los incumplimientos al mantenimiento de las condiciones fijadas por la regulación que autoriza el programa piloto, tendrán como consecuencia inicial una medida de suspensión provisional por un término no mayor a 60 días calendario prorrogable por otros 30 días adicionales, mientras se averiguan las condiciones en las que se desarrolló la presunta actuación irregular, a propósito de la autorización respectiva. Así mismo habrá lugar a los procedimientos administrativos que haya lugar.

Responsabilidad. Las pruebas piloto se realizarán bajo cuenta y riesgo de los interesados y solicitantes, Definida la responsabilidad del titular de la autorización, el Ministerio de Minas y Energía expedirá un acto administrativo tendiente a hacer un llamado de atención por una única vez. Si se encuentra una irregularidad adicional o la continuación de la irregularidad inicial, se podrá dejar sin efectos la autorización otorgada de forma indefinida.

Debe recordarse, que el parágrafo 2, artículo 35 de la Ley 1955 de 2019 dispuso que los porcentajes de biocombustibles dentro de la mezcla de combustibles líquidos deberá ser regulado por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Minas y Energía, teniendo en cuenta la relación directa con el sector agrícola.

- Conveniencia de la generación de conocimiento científico

Así mismo y dando continuidad a lo establecido en el documento CONPES 3510 “LINEAMIENTOS DE POLITICA PARA PROMOVER LA PRODUCCION SOSTENIBLE DE BIOCOMBUSTIBLES EN COLOMBIA” en el cual se suscribió: “(..) *se recomienda al MME y al MAVDT analizar periódicamente la viabilidad y conveniencia de aumentar los porcentajes de mezclas. Para ello, se recomienda a estos Ministerios que tengan en cuenta las siguientes condiciones: i) que el parque automotor esté en condiciones de utilizar unos porcentajes de mezclas superiores a los reglamentados; ii) que la oferta nacional de biocombustibles permita cubrir la demanda adicional de estos energéticos; iii) que los estudios realizados por estos Ministerios permitan concluir que los beneficios derivados de dicha medida son mayores que los costos que esto genera para la Nación y para los consumidores; y iv) los requerimientos de infraestructura en transporte y distribución mayorista y minorista de los biocombustibles puros o mezclados.*”

Los ministerios MADS y MME, consideran necesario y pertinente establecer una ventana de tiempo en la que se desarrolle proyectos de investigación a fin de determinar: i) que el parque automotor esté en condiciones de utilizar unos porcentajes de mezclas superiores a los reglamentados; iii) que los estudios realizados por estos Ministerios permitan concluir que los beneficios derivados de dicha medida son mayores que los costos que esto genera para la Nación y para los consumidores.

A la luz de lo consagrado en la Ley 1972 de 2019 en lo referente a la reglamentación de tecnologías Euro VI para el año 2023, se considera conveniente generar información científica que permita determinar, para las condiciones de calidad del biodiésel producido en Colombia y operando a condiciones locales, cual es el efecto a largo plazo (mínimo 36 meses) de mezclas superiores con biodiésel en el parque automotor, específicamente en los sistemas de inyección de combustible y en los sistemas de tratamiento de emisiones contaminantes de las tecnologías superiores a EURO IV.

En lo referente a la generación de contaminantes, se ha probado que el incremento de mezclas diésel-biodiésel genera incrementos marginales de óxidos de nitrógeno los cuales son compensados por los sistemas de tratamiento de emisiones que incluyen los diseños de las tecnologías vehiculares. Sin embargo, se hace necesario determinar fácticamente la existencia del riesgo de daño de dichos sistemas a causa de los componentes del biodiésel en distintos niveles de mezcla superior.

Finalmente, en lo que respecta al sistema de información de combustibles (SICOM), en cumplimiento de las disposiciones establecidas en la Ley 1753 de 2015 (y sus reglamentaciones), todo producto nuevo que realice transacciones dentro del mercado de combustibles líquidos debe ser creado en el Sistema de Información de Combustibles – SICOM, bajo un soporte que explique la necesidad de su creación y con el fin de realizar un eficiente control sobre los agentes de la cadena de suministro de combustibles líquidos.

Página 7 de 16

Asimismo, dicha ley estableció como requisito para los agentes de la cadena de distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo el registro de sus transacciones en el SICOM y le dio facultades al Ministerio de Minas y Energía de reglamentar los procedimientos y condiciones que se deben realizar (Resoluciones 31348 de 2015 y 31351 de 2017). En este sentido se considera conveniente viabilizar las mezclas superiores para su registro en el SICOM dentro del programa de realización de pruebas piloto, objeto de la presente iniciativa normativa.

2. ÁMBITO DE APLICACIÓN

El presente acto administrativo será aplicable a la distribución de combustibles y biocombustibles en todo el país, bajo el marco de los programas piloto autorizados, en las condiciones que las autoridades del sector establezcan.

3. VIABILIDAD JURÍDICA

Revisados los aspectos jurídicos de la Resolución objeto de estudio, se encuentra que se ajusta a la normatividad vigente así como a las atribuciones para su expedición, teniendo en cuenta la facultad conferida en el inciso 2 del artículo 2.2.1.1.2.2.3.111 del Decreto 1073 de 2015 a los Ministros de Minas y Energía y de Ambiente y Desarrollo Sostenible, así como al parágrafo 2, artículo 35 de la Ley 1955 de 2019 el cual dispuso que los porcentajes de biocombustibles dentro de la mezcla de combustibles líquidos deberá ser regulado por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Minas y Energía.

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

- a) Decreto 1073 de 2015: Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo de Minas y Energía:

Artículo 2.2.1.1.2.2.,3.111. Mezcla de combustibles. *A partir del 23 de diciembre de 2011 se utilizarán en Colombia los siguientes combustibles, en lo que a motores a gasolina se refiere:*

(...)

2. Para uso en motores diésel, a partir del 1º de enero del año 2013, los Ministerios de Minas y Energía y de Ambiente y Desarrollo Sostenible, o quien haga sus veces y mediante acto administrativo, previa consulta con la Comisión Intersectorial de Biocombustibles, podrán fijar porcentajes

obligatorios de biocombustibles superiores al 10% de mezcla obligatoria de biocombustibles.

Parágrafo. Los Ministerios de Minas y Energía y de Ambiente y Desarrollo Sostenible, o quien haga sus veces, tomarán en cuenta (i) la oferta nacional de alcohol carburante y de biocombustibles para uso en motores diésel; (ii) en la medida en que tecnológica y ambientalmente sea viable para el parque automotor, y, (iii) se tenga claridad sobre la infraestructura asociada al almacenamiento, transporte y distribución. (...).

- b) Ley 1955 de 2019 por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. “Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad”

Parágrafo 2º del artículo 35.

(...)

Dado que el sector de biocombustibles tiene relación directa con el sector agrícola y tiene un efecto oxigenante en los combustibles líquidos, el porcentaje de biocombustibles dentro de la mezcla de combustibles líquidos deberá ser regulado por el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Ministerio de Minas y Energía.

- c) Decreto 1076 de 2015: Por el cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Ambiente y Desarrollo Sostenible:

Artículo 2.2.5.1.3.3. Restricción de uso de combustibles contaminantes. No podrán emplearse combustibles con contenidos de sustancias contaminantes superiores a los que establezcan los respectivos estándares, en calderas y hornos para uso comercial e industrial o para generación de energía en termoeléctricas o en motores de combustión interna de vehículos automotores.

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible establecerá las normas y los criterios ambientales de calidad que deberán observarse en el uso de combustibles, de acuerdo con lo dispuesto en este artículo.
(...)

3.2. La vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada

El Decreto 1073 de 2015 fue publicado en el Diario Oficial 49.523 del 26 de mayo de 2015 y se encuentra vigente.

El Decreto 1076 de 2015 fue publicado en el Diario Oficial XXX del XX de XXX de 2015 y se encuentra vigente.

La Ley 1955 de 2019 fue publicada en el Diario Oficial 50.964 del 25 de mayo de 2019 y se encuentra vigente.

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

El acto administrativo no deroga ningún acto administrativo particular.

3.4. Revisión y análisis de decisiones judiciales de los órganos de cierre de cada jurisdicción que pudieren tener impacto o ser relevantes para la expedición del acto.

De acuerdo con revisión efectuada por el Coordinador del Grupo de Defensa Judicial de la Oficina Asesora Jurídica, se verificó que no existen decisiones judiciales de los órganos de cierre de cada jurisdicción que puedan causar impacto o ser relevantes para la expedición del proyecto normativo.

4. IMPACTO ECONÓMICO

La implementación de programas piloto de mezclas superiores que permitan avanzar en la investigación acerca de los efectos de mezclas superiores en el parque automotor no supone costos para el Gobierno Nacional. Los aspectos de infraestructura, logística, distribución y abastecimiento son cubiertos en su totalidad por los interesados en participar de los programas.

Así mismo, el patrimonio objeto de prueba (vehículos inscritos) pertenece a los interesados en inscribirse a los programas y por tanto la responsabilidad sobre los efectos resultantes son asumidos exclusivamente por los propietarios de los vehículos.

Adicionalmente, la evaluación de costos derivados de la implementación de un programa de incremento de mezclas es uno de los objetivos de la reglamentación de que trata el presente documento.

5. DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

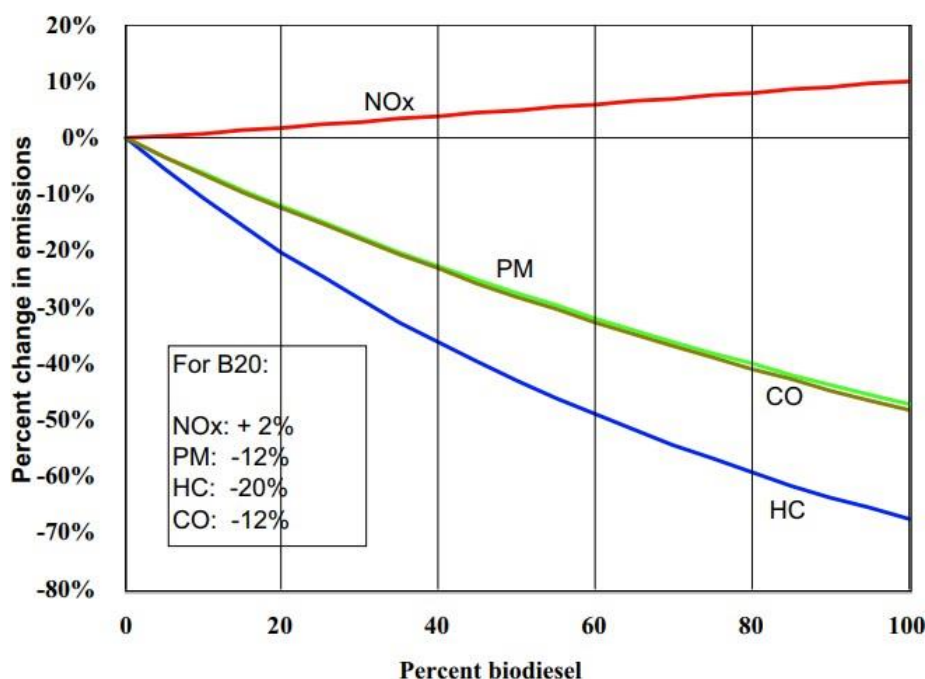
No aplica por cuanto no genera ningún gasto en el presupuesto del Ministerio de Minas y Energía.

6. IMPACTO MEDIO AMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL

Estudios internacionales que incorporan información encontrada en más de 154 publicaciones determinan la existencia de una tendencia que indica que con el incremento de la mezcla de Biodiesel, se reducen las emisiones de hidrocarburos,

monóxido de carbono y material particulado; el comportamiento general de las emisiones en función del porcentaje de la mezcla, se presenta en la Figura 1.

Figura 1. Impacto de la mezcla en las emisiones vehiculares



Fuente: Environmental Protection Agency – EPA Analysis of the Exhaust Emission Impacts of Biodiesel 2002

De la información presentada de la Figura 1 es posible inferir que los impactos en la reducción de material particulado, hidrocarburos y monóxido de carbono son significativos y proporcionales al incremento de la mezcla y que los aumentos en los niveles de óxidos de nitrógeno en el área determinada por la mezcla B10 – B12, son significativamente menores comparados con el efecto de disminución. Adicionalmente este leve incremento es controlado en su totalidad mediante los sistemas poscombustión incorporados en los vehículos a partir de 1988.

En este sentido, el Grupo de Investigación de Ingeniería Automotriz de la Universidad Pahang de Malasia en 2017 realizó un estudio que incorporó información relacionada encontrada en más de 154 publicaciones. De conformidad con este estudio en mención, existe una tendencia que indica que, con el incremento en las mezclas de biodiésel, se reducen las emisiones de hidrocarburos, monóxido de carbono y material particulado; sin embargo, se incrementan las emisiones de óxidos de nitrógeno [M.M. Hasan, M.M Rahman; 2017]

Por su parte, en la última campaña de medición de emisiones contaminantes adelantada por el Grupo de Manejo Eficiente de la Energía la Universidad de Antioquia – GIMEL en el año 2017, se evidenciaron reducciones del 38% de material particulado,

65% de opacidad, 44% en Hidrocarburos en Vehículos Euro IV y Euro III con mezclas que variaban entre B10 y B100 [GIMEL;2018].

De otro lado, análisis de laboratorios acreditados bajo norma internacional ISO/IEC17025, demuestran que, para las condiciones de calidad de diésel y biodiesel colombiano, la mezcla genera un incremento parámetro de número de cetano, lo que se traduce en un proceso de combustión más eficiente y una disminución en la emisión de los hidrocarburos. Adicionalmente, con base en los mismos análisis es posible determinar que existe una tendencia a la disminución del contenido de azufre con el incremento de la mezcla. Esta disminución es una condición favorable toda vez que, al reducir el contenido de azufre, se reduce el nivel de material particulado generado durante el proceso de combustión vehicular.

7. CONSULTA

No aplica por cuanto el acto administrativo no genera ninguna incidencia para las comunidades indígenas ni minorías reconocidas constitucional y legalmente.

8. PUBLICIDAD

En cumplimiento de lo señalado en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, en concordancia con lo previsto en el inciso 2 del artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015, sustituido por el artículo 1 del Decreto 270 de 2017 y las resoluciones 4 0310 y 4 1304 de 2017, el proyecto normativo se publicó para comentarios en la página web del Ministerio de Minas y Energía por el término de quince (15) días, desde el 27 de diciembre de 2019 hasta el 11 de enero de 2020. Lo anterior se encuentra certificado por la Coordinación del Grupo de Participación y Servicio al Ciudadano del Ministerio de Minas y Energía, según radicado MME 3-2020-001312 del 14 de enero de 2020.

Los comentarios recibidos según lo certificado por el Grupo de Participación y Servicio al Ciudadano del MME, se tuvieron en cuenta en el proyecto normativo de acuerdo con su pertinencia.

9. CONCEPTO DEL DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO DE LA FUNCIÓN PÚBLICA

No aplica por cuanto el acto administrativo no establece nuevos trámites como lo dispone el artículo 2.1.2.1.11 del Decreto 1609 de 2015.

10. MATRIZ RESUMEN DE OBSERVACIONES Y COMENTARIOS

Ver Anexo 1

11. INFORME GLOBAL DE LAS OBSERVACIONES Y COMENTARIOS

Ver Anexo 1

La presente memoria justificativa fue elaborada por la Dirección de Hidrocarburos del Ministerio de Minas y Energía, así como por la Dirección de Asuntos Ambientales, Sectoriales y Urbanos del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y su viabilidad jurídica cuenta con el visto bueno de las Oficinas Asesoras Jurídicas.

Atentamente,

JOSÉ MANUEL MORENO CASALLAS
Director de Hidrocarburos

Proyectó: Luisa Fernanda París MME/ Johanna Jiménez MADS
Revisó: Luisa Fernanda García / Natalia Angulo / Lucas Arboleda Henao MME/ Mauricio Gaitán MADS
Aprobó: José Manuel Moreno MME- Alex José Saer Saker MADS

ANEXO 1

Sector:

Hidrocarburos

Proyecto:

Resolución

Por el cual se establecen disposiciones en materia de realización de programas piloto de mezclas superiores de biocombustibles para su uso exclusivo en vehículos automotores o fuentes móviles terrestres

Fecha inicio publicación:

27/12/2019

Fecha fin publicación:

11/01/2020

Fecha Comentario:

No	Fecha comentario	Nombre	Correo electrónico	Cargo	Compañía	Numero de Artículo	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (particular, numeral y/o página)	Comentario Detallado	Respuesta a observaciones (MME - MADS)
1	5/01/2020	Maria Paula Moreno	mpmoreno@fedepalma.gov.co	Directora de la Unidad de Gestión Comercial Estratégica	Fedepalma	Considerando - Página 2	Complemento de disposición	Considerando - Página 2	Que la implementación de las mezclas voluntarias de biocombustibles con combustibles fósiles promueva el consumo de aceite de palma en el mercado local, contribuyendo así a la generación de empleo formal en el país, al ser Colombia el cuarto productor de este aceite vegetal a nivel mundial y el primero de América, al fortalecimiento de la cadena de valor de la palma de aceite en usos no comestibles y represente un impulso a la producción de combustibles limpios con lo que se reducen las emisiones de gases de efecto invernadero. La Comisión Intersectorial para el Manejo de los Biocombustibles no debe aprobar estas iniciativas en tanto que la función principal está asociada a coordinar la formulación e implementación de políticas públicas en materia de biocombustibles, más no en la operatividad de las mismas. Adicionalmente, es conocido que esta Comisión tiene una baja frecuencia de reunión a lo largo del año, lo que prolonga los tiempos de implementación de este tipo de proyectos.	No ha lugar El objeto regulatorio no es promover consumo ni fortalecer cadenas de valor ya que, "cadena de valor" hace referencia a procesos internos de una organización particular. El ordenamiento jurídico establece que todos los asuntos relacionados con incrementos de mezcla, superiores a lo reglamentado por el Gobierno Nacional, es objeto de consulta con la Comisión Intersectorial para el Manejo de los Biocombustibles. De acuerdo con los numerales 1 y 2 del artículo 2.2.1.2.2.3.111. del Decreto 1073 de 2015, previo a consulta se podrán fijar porcentajes superiores al 10% de mezcla de biocombustibles (biodiesel y alcohol carburante) si: ARTÍCULO 2.2.1.2.2.3.111. Mezcla de combustibles. A partir del 23 de diciembre de 2011 se utilizarán en Colombia los siguientes combustibles, en lo que a motores a gasolina se refiere: 1. Gasolina motor con porcentajes de mezcla obligatoria que varían entre el 8% y el 10% de mezcla de alcohol carburante en base volumétrica (E-8 - E-10 corriente y más). A partir del 1 de enero del año 2013, los ministerios de Minas y Energía y de Ambiente y Desarrollo Sostenible, o quien haga sus veces y mediante acto administrativo, previa consulta con la Comisión Intersectorial de Biocombustibles, podrán fijar porcentajes obligatorios de alcohol carburante superiores al 10% de mezcla obligatoria para el alcohol carburante. 2. Para uso en motores diesel, a partir del 1 de enero del año 2013, los Ministerios de Minas y Energía y de Ambiente y Desarrollo Sostenible, o quien haga sus veces y mediante acto administrativo, previa consulta con la Comisión Intersectorial de biocombustibles, podrán fijar porcentajes obligatorios de biocombustibles superiores al 10% de mezcla obligatoria de biocombustibles. (...)
						Artículo 2 - párrafo	Eliminar la revisión de las peticiones por parte de la Comisión Intersectorial para el Manejo de los Biocombustibles	Artículo 2 - párrafo	No ha lugar El ordenamiento jurídico establece que todos los asuntos relacionados con incrementos de mezcla, superiores a lo reglamentado por el Gobierno Nacional, es objeto de consulta con la Comisión Intersectorial para el Manejo de los Biocombustibles. Sin embargo, se modifica el proyecto normativo en el sentido de solicitar un único concepto a la Comisión Intersectorial para el Manejo de los Biocombustibles, en relación al proyecto de programas piloto de mezclas superiores.	
						Artículo 3 - literal a	Eliminar la revisión de las peticiones por parte de la Comisión Intersectorial para el Manejo de los Biocombustibles	Artículo 3 - literal a	No ha lugar El ordenamiento jurídico establece que todos los asuntos relacionados con incrementos de mezcla, superiores a lo reglamentado por el Gobierno Nacional, es objeto de consulta con la Comisión Intersectorial para el Manejo de los Biocombustibles. Sin embargo, se modifica el proyecto normativo en el sentido de solicitar información actual de emisiones de los vehículos inscritos, lo cual es de acceso indiscutible sin perjuicio de la edad de la flota vehicular en general.	
						Artículo 3 - literal b	Eliminar el concepto del literal a del artículo	Artículo 3 - literal b	No ha lugar Se modifica el proyecto normativo en el sentido de solicitar medición directa del estado actual de emisiones de los vehículos inscritos, lo cual es de acceso indiscutible sin perjuicio de la edad de la flota vehicular en general.	
						Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación	Párrafo 1. Esta resolución en ningún caso autoriza la implementación de mezclas para etanol y gasolina que superen el porcentaje máximo establecido en la Resolución 889 de 1995, modificada por la Resolución 1180 de 2006.	Consideramos que este párrafo debe eliminarse por cuanto es contrario a lo establecido en el numeral 2 del artículo 2.2.1.2.2.3.111 del Decreto 1073, que autoriza precisamente las mezclas voluntarias de gasolina con alcohol carburante en proporciones entre 20% y 80% para vehículos Flex Fuel.	No ha lugar El ordenamiento jurídico establece: literal 1 del artículo 2.2.1.2.2.3.111 del Decreto 1073 de 2015, para la gasolina motor corriente el porcentaje establecido de mezcla obligatoria variará entre 8% y 20% (...). Párrafo 1. Los Ministerios de Minas y Energía y de Ambiente y Desarrollo Sostenible, o quien haga sus veces, tendrán en cuenta (i) la oferta nacional de alcohol carburante y de biocombustibles para uso en motores diesel; (ii) en la medida en que tecnológica y ambientalmente sea viable para el sector automotor, (...) las áreas claves sobre la infraestructura asociada al almacenamiento, transporte y distribución.	
2	10/01/2020	María Adelaida Pradilla Posada	mpadilla@acp.gov.co	ACP	ACP	Artículo 2°- Requisitos mínimos necesarios para la implementación de programas piloto de mezclas superiores de biocombustibles.	1) Cada vehículo inscrito en el programa debe ser identificado de manera única, y debe contar con el certificado de emisión de biocombustibles.	Artículo 2°- Requisitos mínimos necesarios para la implementación de programas piloto de mezclas superiores de biocombustibles.	No es claro el tipo de certificado exigido a los vehículos.	No ha lugar, se modifica el proyecto de resolución.
						Artículo 2°- Requisitos mínimos necesarios para la implementación de programas piloto de mezclas superiores de biocombustibles.	2) El cumplimiento debe realizarse a través de estaciones de servicio privadas o públicas, y podrá ser proporcionado por: 1) el distribuidor minorista que desee adicionar dicha operación; 2) la persona a autorizar, a través de una instalación de...	Artículo 2°- Requisitos mínimos necesarios para la implementación de programas piloto de mezclas superiores de biocombustibles.	Consideramos que el suministro a los vehículos del programa piloto debe efectuarse exclusivamente a través de estaciones de servicio públicas o privadas, por tanto proponemos reemplazar el texto "El suministro puede realizarse a través de estaciones de servicio privadas o públicas" por "El suministro debe realizarse a través de estaciones de servicio privadas o públicas".	No ha lugar, se modifica el proyecto de resolución.
						Artículo 2°- Requisitos mínimos necesarios para la implementación de programas piloto de mezclas superiores de biocombustibles.	3) El cumplimiento de los requisitos dispuestos en este artículo deberán ser acreditados ante la Comisión Intersectorial para el Manejo de los Biocombustibles, con el fin de garantizar la calidad de los productos.	Artículo 2°- Requisitos mínimos necesarios para la implementación de programas piloto de mezclas superiores.	Adicionalmente, proponemos incluir en este literal el requisito para el distribuidor minorista o gran consumidor de contar con contrato agente y con el consentimiento del distribuidor mayorista para hacer las mezclas voluntarias. Lo anterior tanto para el caso del distribuidor minorista que opere en el programa piloto a través de su EDS pública o para el caso de comercializadores industriales que operen en estaciones de servicio privadas, como en el caso de distribuidores mayoristas que operen en estaciones de servicio privadas.	No ha lugar El ordenamiento jurídico establece que todos los asuntos relacionados con incrementos de mezcla, superiores a lo reglamentado por el Gobierno Nacional, son objeto de consulta con la Comisión Intersectorial para el Manejo de los Biocombustibles. Sin embargo, se modifica el proyecto normativo en el sentido de solicitar un único concepto a la Comisión Intersectorial para el Manejo de los Biocombustibles, en relación al proyecto de programas piloto de mezclas superiores.
						Artículo 3°- Autorización del programa de mezclas superiores.	El Ministerio de Minas y Energía autorizará cada uno de los proyectos piloto que se presenten, previo cumplimiento de los requisitos...	Artículo 3°- Autorización del programa de mezclas superiores.	Para mayor claridad, recomendamos precisar qué tipo de agente de la cadena será el encargado de realizar esta autorización para desarrollar los proyectos piloto, es decir, cuáles querrán estar habilitados para optar por estos programas piloto.	No ha lugar Estos requisitos implementados en este numeral son para quienes deseen aplicar al programa piloto de mezcla de biodiesel para uso exclusivo en vehículos automotores o fuentes móviles terrestres, no directamente a un agente en específico de la cadena, sino al usuario final quien utilizará este combustible.
						Artículo 3°- Autorización del programa de mezclas superiores.	4) Identificación del programa. Nombre otorgado al programa, nombre e identificación única en el SICOM de distribuidores.	Artículo 3°- Autorización del programa de mezclas superiores.	La identificación del programa debe definir también: - Los porcentajes de mezcla voluntarios que manejará el piloto y las especificaciones de calidad de la mezcla. - Nombres e identificación SICOM de todos los agentes de la cadena que participarán en el piloto.	No ha lugar No obstante, se exigirá más que porcentajes de mezcla, el rango de mezclas que pueden hacer en el piloto. Ej: 25%-80%, y el código SICOM de los agentes que participarán en el programa piloto.
						Artículo 3°- Autorización del programa de mezclas superiores.	5) Certificación de un acuerdo comercial de suministro de biocombustibles y combustibles de origen fósil, que cubra el volumen a utilizar en el programa. Para el caso en que el suministro sea proporcionado por la persona a autorizar, a través de la instalación de una EDS propia o a terceros, no se requerirá aportar el mencionado certificado, sino la resolución de autorización...	Artículo 3°- Autorización del programa de mezclas superiores.	Con respecto a los distribuidores minoristas, recomendamos precisar que el distribuidor minorista que opere en el programa piloto a través de su EDS pública o para el caso de comercializadores industriales que operen en estaciones de servicio privadas, como en el caso de distribuidores mayoristas que operen en estaciones de servicio privadas.	No ha lugar Debido a que precisamente de acuerdo con el artículo 2.2.1.2.2.1.4 del Decreto 1073 de 2015: "Distribuidor minorista. Toda persona natural o jurídica dedicada a ejercer la distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo al consumidor final, a través de una estación de servicio o como comercializador industrial, en los ámbitos del artículo 2.2.1.2.2.3.90 y siguientes del presente Decreto". Adicionalmente, de acuerdo al mencionado artículo del Decreto 1073, el comercializador industrial se define como distribuidor minorista a lo cual la definición en el acto administrativo estaba bien establecida.
						Artículo 3°- Autorización del programa de mezclas superiores.	6) Carta de compromiso del distribuidor mayorista que...	Artículo 3°- Autorización del programa de mezclas superiores.	Por otra parte, consideramos según las definiciones del Decreto 1073, que la persona que suministra combustibles a los vehículos a través de estaciones de servicio privadas son catalogados más como consumidores que como distribuidores minoristas, por tanto no vemos viable que el Ministerio para efecto de estos pilotos autorice a estas personas a actuar como distribuidores minoristas. Para estos casos el agente de la cadena que debería ser el responsable del suministro el combustible dentro del piloto debería ser un comercializador industrial en caso que el EDS privada de consumidores de menos de 20.000 galones o un distribuidor mayorista en caso que el EDS privada de grandes consumidores.	No ha lugar, ya que el artículo 4 no menciona que estas condiciones complementarias por el MME sean específicas para cada programa.
						Artículo 3°- Autorización del programa de mezclas superiores.	7) Carta de compromiso del distribuidor mayorista que...	Artículo 3°- Autorización del programa de mezclas superiores.	Precisar en este literal que el combustible debe salir mediante desde la planta de abasto mayorista, con el fin de garantizar calidad del producto y seguridad en el proceso de mezcla.	No ha lugar, ya que en el Decreto 1073 de 2015 se definen y establecen los requisitos para todos los agentes de la cadena.
						Artículo 3°- Autorización del programa de mezclas superiores.	8) Memoria técnica que explique los principales aspectos de la operación a realizar, en donde se...	Artículo 3°- Autorización del programa de mezclas superiores.	Precisar que este requisito aplica para toda la cadena: productor de B200, planta de abasto mayorista donde se efectúa la mezcla y distribuidor minorista (estación de servicio) donde se suministrará el combustible a los vehículos del programa.	No ha lugar, ya que el artículo 4 no menciona que estas condiciones complementarias por el MME sean específicas para cada programa.
						Artículo 3°- Autorización del programa de mezclas superiores.	9) Carta de compromiso del distribuidor mayorista que...	Artículo 3°- Autorización del programa de mezclas superiores.	Consideramos que las condiciones procedimentales complementarias deben ser definidas en esta misma resolución, y aplicar de forma general a todos los programas piloto.	Ha lugar Se modifica el proyecto normativo en el sentido de solicitar medición directa del estado actual de emisiones de los vehículos inscritos, lo cual es de acceso indiscutible sin perjuicio de la edad de la flota vehicular en general.

[illegible]

5	1000/2020	Federación Nacional de Biocombustibles	colombiabio@biocombustibles.com carlos.garcia@biocombustibles.com andrea@biocombustibles.com andrea@biocombustibles.com andrea@biocombustibles.com	Fedebiocombustibles	Marco jurídico de referencia	A la disposición en general	Marco jurídico de referencia	Esta disposición es un proyecto de acto administrativo que naturalmente está sujeta al marco legal vigente y particularmente, como se trata de establecer trámites para los participantes, debe ceñirse estrictamente a la Constitución Nacional, artículos 84 y 209 entre otros) y a la Ley 1597 estatutivos (D.L. 013 de 2012 y D.L. 2106 de 2019 entre otros)	No ha lugar	Precisamente lo que se busca es brindar garantías, por consiguiente es el comité intersectorial el llamado a autorizar o denegar todo lo concerniente a la realización de la prueba piloto y de esta manera garantizar que los resultados que se obtengan de la misma sean satisfactorios para todos los involucrados.
					Cumplimiento de la Ley 473 de 2000	A la disposición en general	Cumplimiento de la Ley 473 de 2000	Seguimiento de las buenas prácticas de regulación/gestamentación, en el ámbito de las consideraciones, en donde debe planearse no solo la intención del regulador sino que debe acreditar la legitimidad respecto de la norma que se reglamentará y las disposiciones de tránsito que debe cumplir el regulador (proyecto de consultas previas, requisito de forma, intervención de otras autoridades en materia de abrogación de la competencia, reglamentación técnica etc.), obtener verificación en el texto del proyecto algunos parámetros en referencia a ¿cuál es la disposición legal o decreto que se está reglamentando? ¿cuál es que facultada? y, ¿veredicto de un experto, ¿que le ha favorecido a facultado y respaldó?	No ha lugar	La facultad legal es el primer asunto citado en el acto administrativo y no es un objeto de consideración.
					Alcance de los programas piloto	A la disposición en general	Alcance de los programas piloto	Los programas piloto por definición, son programas de carácter científico que tienen como propósito establecer los resultados respecto de una hipótesis de estudio, para lo cual, se establece un objetivo general, unos objetivos específicos, un alcance, una metodología y unas pruebas, que, para el caso de las mezclas de biocombustibles, buscan determinar los efectos positivos y negativos (si los hubiere) del uso de los biocombustibles respecto de los vehículos que el mismo estudio determine, por lo que no tiene sentido que un acto administrativo, de estudio, establezca límites al objeto, al alcance o a las pruebas, que el piloto debe realizar. SI EL GOBIERNO NACIONAL NO TIENE LOS RECURSOS PARA REALIZAR LAS PRUEBAS QUE LE SOLICITA EL SECTOR PRIMARIO, AL MENOS DEBERIA NO OBLIGARLES EL DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN CIENTIFICA	No ha lugar	El objeto del acto administrativo no es definir un programa piloto. El objeto del acto administrativo es regular la realización de programas piloto en el territorio nacional, por tanto el contenido mencionado en el comentario
					Artículo 2 Literal c.	Artículo 2 Requisitos mínimos	Artículo 2 Literal c.	Eliminar una línea, pues el comentario se emitió en pruebas piloto, con lo que los nacionalizados el vehículo es un requisito legal relativamente reciente, por lo que más del 95% del parque automotor del cargo que tiene más de 20 años de operación, no podrá acceder a las pruebas pues no ha un requisito en su momento de nacionalización, al menos adicionar un literal en este punto que aplique a estos buses, donde la redacción pueda ser el presente certificar de pruebas piloto de nacionalización	No ha lugar	Se modifica el proyecto normativo en el sentido de solicitar información actual de emisiones de los vehículos inscritos, la cual es de acceso indiscutible sin perjuicio de la edad de la flota vehicular en general.
					Artículo 2 Literal a.	Requisitos Mínimos	Artículo 2 Literal a.	Esta redacción se debe ajustar pues no todo quienes aplican el programa de mezclas voluntarias se clasifican en Estaciones de servicio Monitoreas, también lo pueden hacer directamente en plantas de almacenamiento reportando a la Estaciones de servicio de grandes consumidores	No ha lugar	Debido a que precisamente, de acuerdo con el artículo 2.2.1.1.2.2.1.4. del Decreto 1073 de 2015: "Distintivo monitora. Toda persona natural o jurídica dedicada a ejercer la distribución de combustibles líquidos derivados del petróleo al consumidor final, a través de una estación de servicio o como comercializador industrial, en los términos del artículo 2.2.1.1.2.2.3.85 y siguientes del presente Decreto."
					Artículo 2 Literal b.	Requisitos Mínimos	Artículo 2 Literal b.	No se refiere hecho por el sector para tener una regulación que permitiera implementar un procedimiento para las mezclas voluntarias, el establecimiento de tiempos límites para un piloto no tiene que ver con la calidad hecha por el sector privado y crea una sobre regulación para el buen desarrollo de mezclas voluntarias	No ha lugar	El objeto regulatorio responde a una necesidad nacional y no es una concesión a un sector específico. Como programa piloto, dentro de una regulación permanente, debe tener definido claramente el horizonte temporal.
					Artículo 2 Literal d	Requisitos Mínimos	Artículo 2 Literal d	Item al comentario 5, los proyectos no necesariamente se van a desarrollar en EDS monitoras, por lo cual es necesario ampliar este alcance a EDS de grandes consumidores	No ha lugar	Debido a que precisamente, de acuerdo con el artículo 2.2.1.1.2.2.1.4. del Decreto 1073 de 2015:
					Artículo 3 Literal a	Autorización programa	Artículo 3 Literal a	Eliminar por las razones expuestas tanto jurídicos como técnicas.	No ha lugar	No ha lugar
					Artículo 3 Literal o	Autorización del programa	Artículo 3 Literal o	Eliminar este literal, además de las razones expuestas, una vez los interesados asuman las responsabilidades enunciadas en el literal n del artículo 3 del presente proyecto.	No ha lugar	En este caso, y precisamente por ser una prueba piloto en la que uno de sus resultados puede ser llegar a ser cambiar el porcentaje de mezclas de biocombustibles autorizado en el país (siendo los ministerios involucrados en la presente resolución los que rigen esta norma), es estrictamente necesario que la Comisión Intersectorial sea la que ha todo lo referente a esta prueba piloto.
					Adicional parágrafo	Autorización, seguimiento y monitoreo	Adicional parágrafo	El Ministerio de Minas y Energía, una vez recibida la documentación del interesado tendrá 15 días hábiles para responder la solicitud, entendida la resolución de autorización y creando el producto SICOM en la plataforma para iniciar el proyecto de mezcla voluntaria	No ha lugar	Es importante tener el concepto del fabricante para la realización de este tipo de pruebas, ya que sería un buen punto de partida conocer los criterios del fabricante (que es quien mejor conoce sus vehículos en cuanto a la realización de dicha prueba con los combustibles que fabrica.
6				Ministerio de Transporte	Artículo 2. Parágrafo	Exigencia de aprobación por la Comisión Intersectorial para el uso de los biocombustibles	Artículo 2. Parágrafo	El artículo 45 de la ley 489 de 1998 establece la facultad del GOBIERNO NACIONAL para la creación de "Comisiones Intersectoriales" y adicionalmente señala las condiciones y el alcance de las facultades de estas mismas. SIN PERJUICIO DE LAS COMPETENCIAS ESPECÍFICAS DE LOS MINISTERIOS QUE LAS CONFORMAN.	No ha lugar	En este caso, y precisamente por ser una prueba piloto en la que uno de sus resultados puede ser llegar a ser cambiar el porcentaje de mezclas de biocombustibles autorizado en el país (siendo los ministerios involucrados en la presente resolución los que rigen esta norma), es estrictamente necesario que la Comisión Intersectorial sea la que ha todo lo referente a esta prueba piloto.
					Artículo 3, literal a)	Item	Artículo 3, literal a)	El proyecto de la administración especialmente de los ministerios de Minas y Energía y Ambiente y Desarrollo Sostenible que, en la práctica, pocos fabricantes de vehículos certificados con el uso de mezclas superiores como política comercial y lo concen porque lo han manifestado públicamente y han dirigido sendas comunicaciones a estos ministerios en el pasado reciente, además, los nuevos vehículos que deben llegar al país deberán ser EURO V y posterior, por lo que no es sensato un trámite oneroso.	No ha lugar	Adicionalmente, de acuerdo con los numerales 1 y 2 del artículo 2.1.1.2.2.3.11.1. del Decreto 1073 de 2015, previa a consulta se podrán fijar porcentajes superiores al 10% de mezcla de biocombustibles (biodiesel y alcohol carburante) si: "ARTÍCULO 2.1.1.2.2.3.11.1.1. Mezcla de combustibles. A partir del 23 de diciembre de 2015 se utilizarán en Colombia los siguientes combustibles, en lo que a motores a pistón se refiere: 1. Gasolina motor con porcentaje de mezcla obligatoria que varíen entre el 8% y el 10% de mezcla de alcohol carburante en base volumétrica (E-8 - E-10 - Corriente y volú). A partir del 1 de enero del año 2021, los ministerios de Minas y Energía y Ambiente y Desarrollo Sostenible, o quien haga sus veces y mediante acto administrativo, previa consulta con la Comisión Intersectorial de Biocombustibles, podrán fijar porcentajes obligatorios de alcohol carburante superiores al 10% de mezcla obligatoria para el alcohol carburante. 2. Para uso en motores diesel, a partir del 1 de enero del año 2021, los Ministerios de Minas y Energía y Ambiente y Desarrollo Sostenible, o quien haga sus veces y mediante acto administrativo, previa consulta con la Comisión Intersectorial de biocombustibles, podrán fijar porcentajes obligatorios de biocombustibles superiores al 10% de mezcla obligatoria de biocombustibles. (...)".
					Artículo 3 Literal o)	Exigencia del concepto del fabricante para motores EURO V y posterior.	Artículo 3 Literal o)	Se trata de establecer el resultado del uso de mezclas superiores para los nuevos vehículos y motores de nuevas tecnologías, porque según el concepto del que la administración pública conoce mejor las cosas es que "... los vehículos inscritos son aptos para participar en el programa, y que cualquier evento, riesgo o efecto asociado a la vida y uso del motor y todos los consumos asociados a los mezclas de biocombustibles que presente algún error en el programa de mezcla a desarrollar, es asumido por el propietario de los vehículos que se pague a disposición del programa, excluyendo de responsabilidad a la Nación (...)".	No ha lugar	Se modifica el proyecto normativo en el sentido de solicitar información actual de emisiones de los vehículos inscritos, la cual es de acceso indiscutible sin perjuicio de la edad de la flota vehicular en general.
					Considerando - Página 2		Considerando - Página 2	Si el responsable del piloto asume todos los riesgos, así como el propietario de los vehículos, ¿que?	No ha lugar	El programa es de carácter voluntario y no restringe la participación de vehículos que presten el servicio de transporte público de pasajeros, ni de ninguna categoría vehicular.
					Artículo 3 - literal y) y m)		Artículo 3 - literal y) y m)	Comentario: Es importante que las modificaciones del porcentaje de mezcla de los combustibles autorizados en el transporte público de pasajeros, tengan pruebas técnicas como las que se están	No ha lugar	El consentimiento informado es un requisito para el desarrollo de prácticas que implican riesgos. El objetivo del programa de nuevas pilotes de mezclas superiores es reducir la incertidumbre asociada al riesgo de implementación de este tipo de mezclas.
					Artículo 3 - literal n)		Artículo 3 - literal n)	Comentario: La carta de intención es un documento precontractual que, en términos generales, y dependiendo de cómo sea redactada, no genera la obligación de contratar.	No ha lugar	
					Artículo 3 - literal o)		Artículo 3 - literal o)	Comentario: Si el riesgo de los combustibles asociados a la vida y uso del motor, toda la responsabilidad la asume el propietario de los vehículos de prueba, lo cual no excluye este tipo de prácticas, se podría pensar en un riesgo compartido con los productores de biodiesel. Con el solo hecho de colocar a disposición cierto número de buses, modificando su operación y colocando personal que realice seguimiento a la operación de los motores, es un costo significativo, para agregarle todo el riesgo de daños en el motor.	No ha lugar	
					Artículo 3 - literal p)		Artículo 3 - literal p)	Comentario: Si se trata de establecer el resultado del uso de mezclas superiores para los nuevos vehículos y motores de nuevas tecnologías, porque según el concepto del que la administración pública conoce mejor las cosas es que "... los vehículos inscritos son aptos para participar en el programa, y que cualquier evento, riesgo o efecto asociado a la vida y uso del motor y todos los consumos asociados a los mezclas de biocombustibles que presente algún error en el programa de mezcla a desarrollar, es asumido por el propietario de los vehículos que se pague a disposición del programa, excluyendo de responsabilidad a la Nación, representada por las entidades firmantes de la presente resolución.	No ha lugar	
					Artículo 3 - literal q)		Artículo 3 - literal q)	Comentario: Si se trata de establecer el resultado del uso de mezclas superiores para los nuevos vehículos y motores de nuevas tecnologías, porque según el concepto del que la administración pública conoce mejor las cosas es que "... los vehículos inscritos son aptos para participar en el programa, y que cualquier evento, riesgo o efecto asociado a la vida y uso del motor y todos los consumos asociados a los mezclas de biocombustibles que presente algún error en el programa de mezcla a desarrollar, es asumido por el propietario de los vehículos que se pague a disposición del programa, excluyendo de responsabilidad a la Nación, representada por las entidades firmantes de la presente resolución.	No ha lugar	
					Artículo 3 - literal r)		Artículo 3 - literal r)	Comentario: Si se trata de establecer el resultado del uso de mezclas superiores para los nuevos vehículos y motores de nuevas tecnologías, porque según el concepto del que la administración pública conoce mejor las cosas es que "... los vehículos inscritos son aptos para participar en el programa, y que cualquier evento, riesgo o efecto asociado a la vida y uso del motor y todos los consumos asociados a los mezclas de biocombustibles que presente algún error en el programa de mezcla a desarrollar, es asumido por el propietario de los vehículos que se pague a disposición del programa, excluyendo de responsabilidad a la Nación, representada por las entidades firmantes de la presente resolución.	No ha lugar	