Entidad originadora:	*Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio*
Fecha (dd/mm/aa):	03/06/2025
Proyecto de Decreto/Resolución:	"Por la cual se reglamentan los lineamientos mínimos para garantizar que las edificaciones de uso residencial y comercial cuenten con una acometida de electricidad para carga o el repostaje de vehículos eléctricos y se dictan otras disposiciones."

1. ANTECEDENTES Y RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE JUSTIFICAN SU EXPEDICIÓN.

Como antecedentes se tienen en un primer momento, los acuerdos y compromisos internacionales en materia de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), así como los derivados de la aprobación del Acuerdo de París por medio de la Ley 1844 del 2017 , esto, en relación la meta unilateral e incondicionada a Colombia de: "(…) *reducir las emisiones de GEI en un 20% con respecto a las emisiones proyectadas para el año 2030* (…)"

En este sentido es necesario también señalar las disposiciones aprobadas por la Asamblea General de la ONU a través de la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, tales como el objetivo séptimo (7. ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE. Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos.) y el undécimo (11. CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles).

En virtud de los anteriores encargos enunciados, fue necesario establecer estrategias a nivel nacional para la implementación de dichos acuerdos y compromisos, por tanto, mediante documento CONPES 3918 se expidió la "*Estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) en Colombia*", documento que entre las metas asociadas a la movilización nacional de recursos, fijó lo siguiente:

> *"7ª. De aquí a 2030, aumentar la cooperación internacional para facilitar el acceso a la investigación y la tecnología relativas a la energía limpia, incluidas las fuentes renovables, la eficiencia energética y las tecnologías avanzadas y menos contaminantes de combustibles fósiles, y promover la inversión en infraestructura energética y tecnologías limpias"*

Para la materialización de dicha meta y en la búsqueda de crear tanto un marco regulatorio, como una política integral que fomente la transición hacia la movilidad de cero y bajas emisiones fue expedida la Ley 1955 de 2019, anterior Plan Nacional de Desarrollo. Este plan incorporó entre otros aspectos, la necesidad de adoptar los planes de movilidad sostenible, las fuentes de financiación para los Sistemas de Transporte Público, la determinación para la definición de energéticos de cero o bajas emisiones, entre otros. Esto en armonía con la policita pública determinadas en los documentos CONPES 3934 correspondiente a Política de Crecimiento Verde y CONPES 3943 a la Política para el mejoramiento de la calidad del aire.

Posteriormente se tiene que, a través de la Ley 2294 de 2023 , Plan Nacional de Desarrollo vigente, se determinó en su artículo 3 los ejes de transformación de dicho plan; respecto al eje de transformación enfocado a la Transformación productiva, internacionalización y acción climático, la necesidad de avanzar en la adopción de reglamentación que culmine en la diversificación de las actividades productivas que aprovechen el capital natural y profundicen en el uso de energías limpias, que sean intensivas en conocimiento e innovación, que respeten y garanticen los derechos humanos, y que

aporten a la construcción de la resiliencia ante los choques climáticos. Lo anterior así como la posibilidad de que la Nación y sus entidades descentralizadas puedan realizar inversiones en relación con vehículos nuevos o material rodante nuevo o cabinas que integren el sistema de transporte público con estándares de bajas y cero emisiones hacen necesario promover el desarrollo de la infraestructura de carga de vehículos eléctricos en el país.

Considerando esto y en la búsqueda de reducir emisiones en el sector transporte para usar de una forma eficiente y racional la energía, se formuló la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (ENME) que nace como un esfuerzo del Gobierno nacional para concentrar y articular acciones que promuevan la incorporación de vehículos eléctricos en diferentes clases y modos de transporte. Los objetivos de dicha estrategia están orientados a permitir la aceleración de la transición hacia la movilidad eléctrica, teniendo como meta la incorporación de 600.000 vehículos eléctricos para el año 2030.

Asimismo, la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (ENME) determina en sus objetivos específicos los siguientes:

- Establecer el marco regulatorio y de política que asegure la promoción de la movilidad eléctrica en el país.
- Revisar y generar mecanismos económicos y de mercado necesarios para la promoción de la movilidad eléctrica en el país.
- Establecer los lineamientos técnicos a desarrollar para la promoción de tecnologías eléctricas en los diferentes segmentos carreteros.
- Definir las acciones que permitan el desarrollo de la infraestructura de carga de vehículos eléctricos en el país.

En el desarrollo de este último fin se expide la Ley 1964 de 2019, cuyo objetivo es"(…) *generar esquemas de promoción al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero*."

Para tal efecto, esta normativa establece en su artículo 10 lo siguiente:

> *"Artículo 10. Disposiciones urbanísticas. Las autoridades de planeación de los distritos y municipios de categoría especial, 0, 1, 2 y 3 junto con el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, reglamentarán los lineamientos técnicos necesarios para garantizar que los edificios de uso residencial y comercial, cuya licencia de construcción se radique en legal y debida forma, a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, cuenten con una acometida de electricidad para carga o el repostaje de vehículos eléctricos. Los accesos a la carga deberán contar con las medidas de seguridad necesarias orientadas a que sea el respectivo propietario quien acceda para efectos de asumir el costo del consumo".*

De esta manera, corresponde al Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio ser la entidad encargada de adelantar tales acciones; las cuales están orientadas cumplimento de los compromisos internacionales, las políticas nacionales y las estrategias sectoriales antes mencionadas. Para tal fin se hace necesario expedir el marco reglamentario y de aplicación de la medida, que conlleve a los municipios y distritos cuenten un marco general que permita la aplicación de medida prevista en el artículo 10 de la Ley 1964 del 2019, para tal fin es necesario determinar los lineamientos mínimos sobre las condiciones y aplicación de la exigencia que los edificios de uso comercial y residencial cuenten con las acometidas eléctricas para carga o repostaje de vehículos eléctricos.

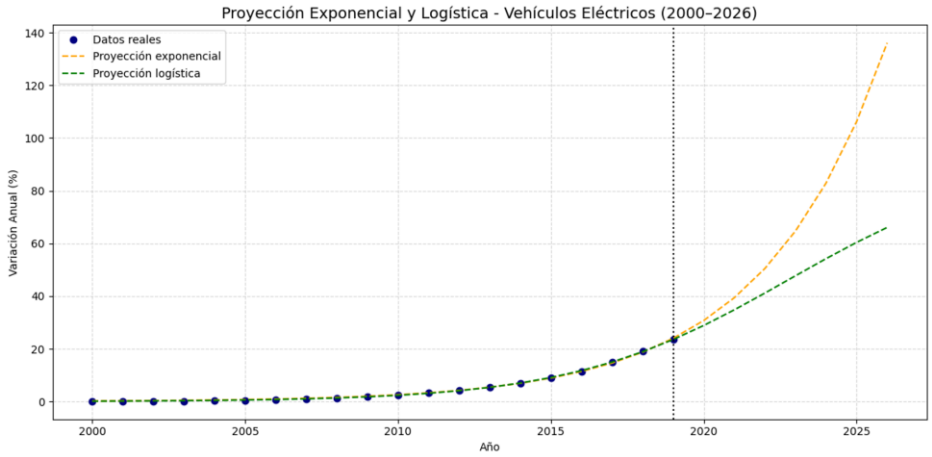
Al respecto y se precisa que, conforme a lo previsto en el artículo 28 del Código Civil, las palabras de las distintas disposiciones normativas se deben entender en su sentido natural y obvio, agregando al respecto que el repostaje es entendido por la Real Academia de la Lengua Española como "la Acción de repostar", definiendo por su parte el repostar como la acción de "*Reponer provisiones, pertrechos, combustibles.* De lo anterior y en el contexto del artículo 10 de la Ley 1964 del 2019 se traduce en la recarga de energía a los vehículos eléctricos.

Con esta incorporación normativa y mediante dichos parámetros, el Ministerio de Vivienda, Ciudad y territorio pretende además de dar cumplimiento al artículo 10 de la Ley 1964 de 2019, formular un marco general y unos lineamientos técnicos básicos que funcionen como la base de determinación de la obligación, para que los distritos y municipios de categoría especial, 0, 1, 2 y 3 en el marco de sus funciones y autonomía, materialicen su aplicación y exigencia. Asimismo, la iniciativa propuesta busca posibilitar a estos, para reglamentar los lineamientos técnicos específicos e incentivos correspondientes, en consideración de las características y desarrollo de su mismo territorio.

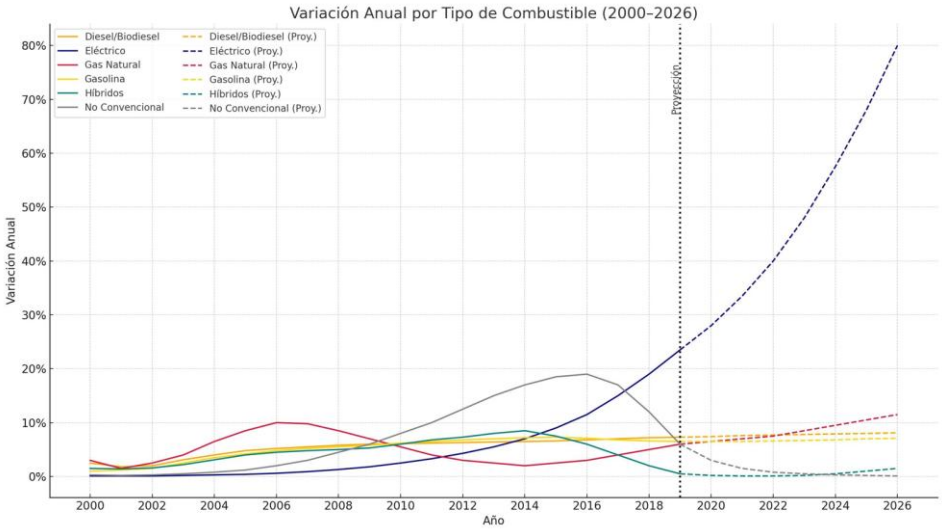
En virtud de lo anterior y con el ánimo de contar con el análisis del sector involucrado, fue necesario examinar la información base de registro de vehículos eléctricos en el país recopilada en las bases de datos abiertos del MinTIC así como la recopilada en boletines por FENALCO y ANDI, como gremios representantes del Sector Automotor en el país en los distintitos informes de registro de vehículos eléctricos, sobre el registro de vehículos eléctricos en el país. Del examen de dicha información se destacan los siguientes resultados:

A. Proyección crecimiento exponencial de vehículos eléctricos.

En desarrollo del análisis del estado y las proyecciones sobre el crecimiento exponencial de vehículos eléctricos en el país, se analizaron datos reales correspondientes a los periodos entre el año 2000 y el año 2019. Con esta información se proyectó, mediante el modelo de crecimiento del registro de vehículos eléctricos en la totalidad del territorio nacional, a continuación se muestran los resultados de tal análisis:



Fuente: Boletín vehículos eléctricos e híbridos, 2019. ANDI, FENALCO y otros de información recolectada de RUNT.



Proy = Valor proyectado

m = pendiente

Año

b = es la intersección con el eje vertical

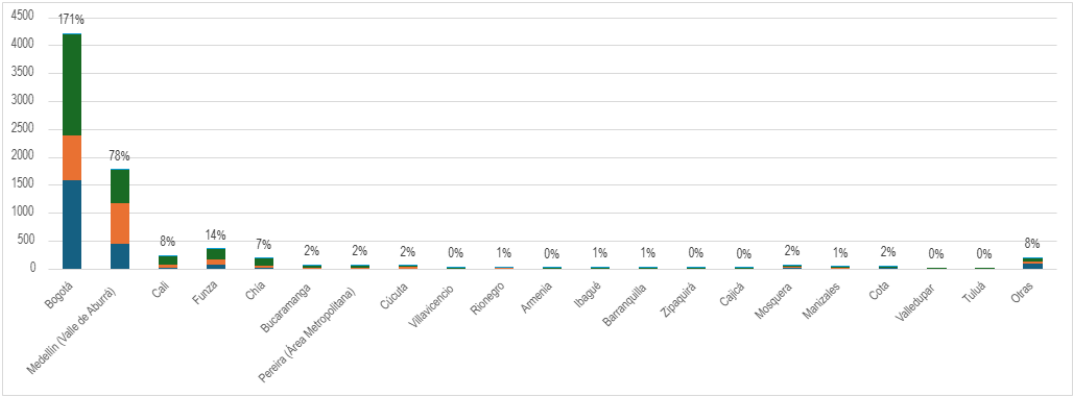
Fuente: Boletín vehículos eléctricos e híbridos, 2019. ANDI, FENALCO y otros de información recolectada de RUNT.

De acuerdo con los gráficos anteriormente expuestos se evidenció que, el valor proyectado de registro de vehículos eléctricos en el país para los siguientes años tendrá un marcado crecimiento, de acuerdo con las proyecciones hechas. En tal sentido se hace necesario que la medida en caminada a garantizar que los edificios de uso residencial y comercial cuenten con una acometida de electricidad para carga o el repostaje de vehículos eléctricos, deba formularse en consideración del rápido cambio en el mercado, las proyecciones de crecimiento de vehículos eléctricos y la misma necesidad derivada para que los edificios de uso residencial y comercial cuenten con facilidades que permitan la recarga de este tipo de vehículos.

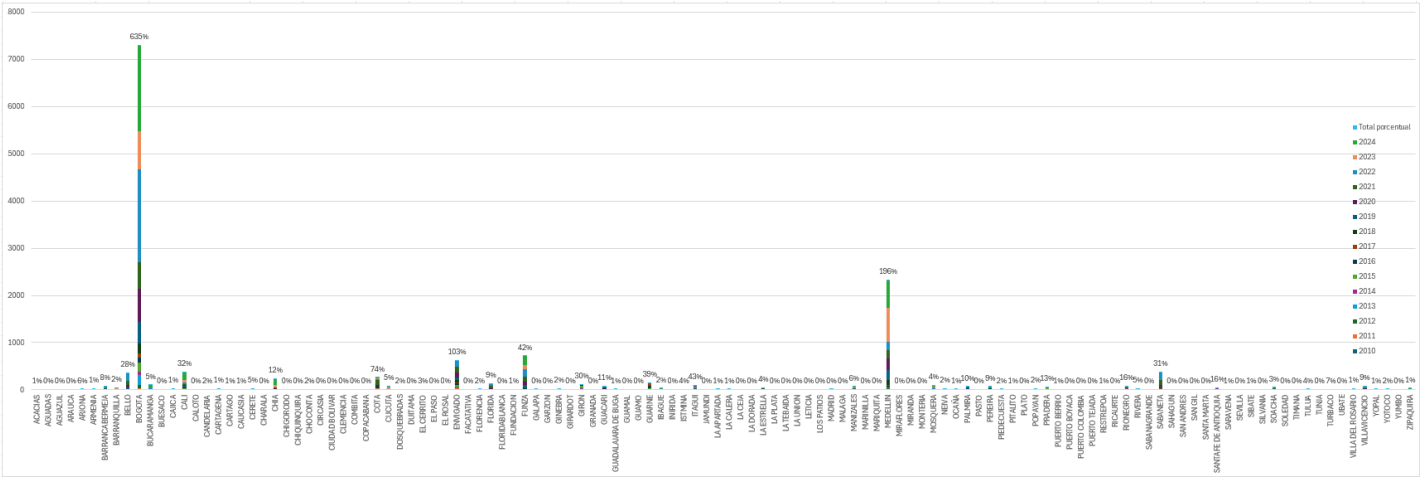
B. Proyección crecimiento exponencial de vehículos eléctricos.

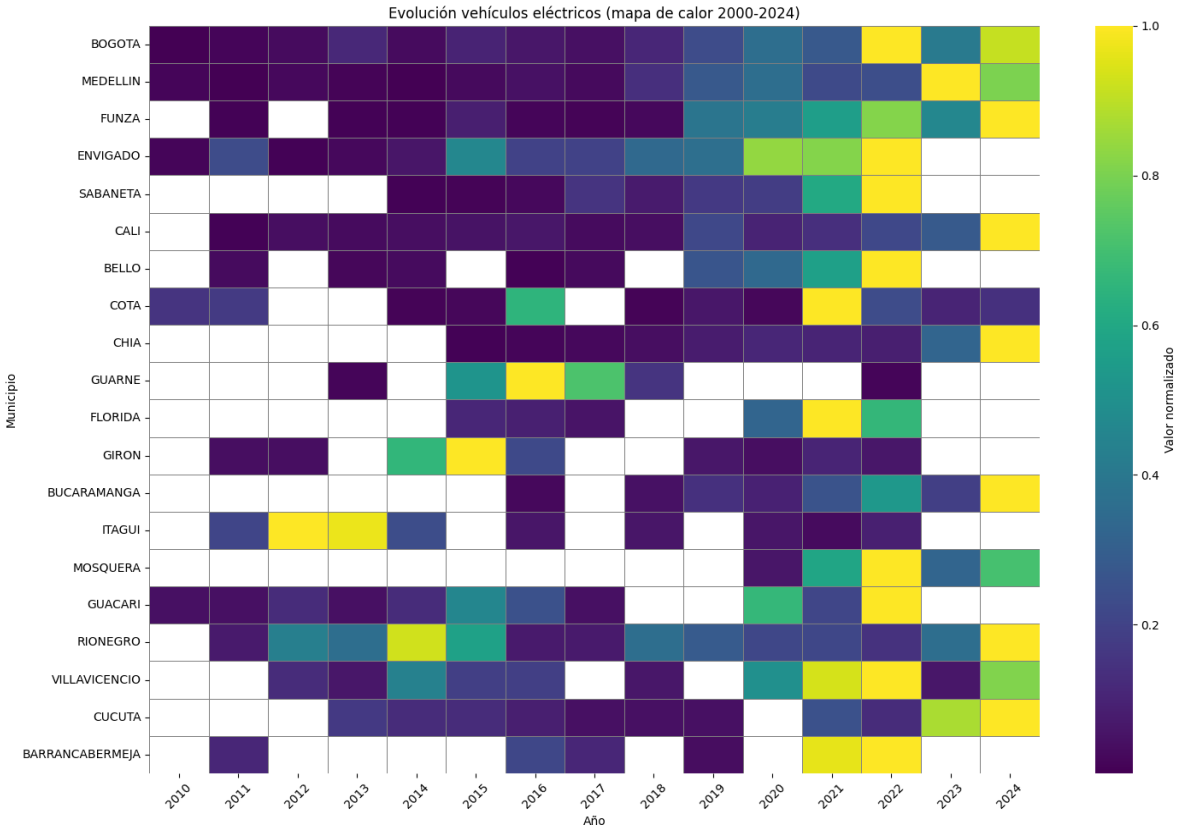
Una vez previsto lo anterior, se adelantó el análisis de la información referida a los vehículos eléctricos registrados en diferentes municipios como una muestra de la aplicación final de la medida, esto con el ánimo de determinar con precisión a nivel municipal el total histórico de registro de dichos vehículos. A continuación se muestran los resultados obtenidos de las muestras analizadas con las bases de datos de Andi y las reportadas en la plataforma de datos abiertos del MinTIC.

Departamentos		Porcentaje 2022	Enero-Junio (2023)	Porcentaje 2023	Enero-julio (2024)	Porcentaje 2024	Suma total Vehículos electricos	Total porcentual	Definición de intervalos
Bogotá	1583	70%	809	44%	1809	57%	4201	171%	88%
Medellín (Valle de Aburrá)	453	20%	727	40%	584	18%	1764	78%	63%
Cali	18	1%	46	3%	164	5%	228	8%	27%
Funza	69	3%	87	5%	188	6%	344	14%	39%
Chía	10	0%	41	2%	127	4%	178	7%	27%
Bucaramanga	0	0%	8	0%	43	1%	51	2%	14%
Pereira (Área Metropolitana)	0	0%	13	1%	39	1%	52	2%	14%
Cúcuta	5	0%	21	1%	24	1%	50	2%	14%
Villavicencio	0	0%	1	0%	13	0%	14	0%	2%
Rionegro	2	0%	5	0%	14	0%	21	1%	2%
Armenia	0	0%	1	0%	9	0%	10	0%	2%
Ibagué	0	0%	2	0%	14	0%	16	1%	2%
Barranquilla	0	0%	2	0%	13	0%	15	1%	2%
Zipaquirá	0	0%	1	0%	13	0%	14	0%	2%
Cajicá	0	0%	4	0%	7	0%	11	0%	2%
Mosquera	17	1%	11	1%	24	1%	52	2%	14%
Manizales	1	0%	6	0%	20	1%	27	1%	2%
Cota	15	1%	10	1%	14	0%	39	2%	14%
Valledupar	0	0%	0	0%	2	0%	2	0%	2%
Tuluá	0	0%	0	0%	1	0%	1	0%	2%
Otras	90	4%	36	2%	56	2%	182	8%	27%
Total matrículas	2263	100%	1831	100%	3178	100%	7272	300%	



Fuente: Boletín vehículos eléctricos e híbridos, 2022. ANDI, FENALCO y otros de información recolectada de RUNT.





Fuente: Plataforma datos abiertos Colombia, 2010 - 2024. ANDI, Min TIC.

Por lo anterior se evidencia que, de los datos y reportes existentes en el país sobre el registro de vehículos eléctricos a nivel municipal se pueden establecer los principales focos donde la medida tendría un mayor impacto, asimismo, se observó que los lineamientos generales para garantizar que los edificios de uso residencial y comercial cuenten con una acometida de electricidad para carga o el repostaje de vehículos eléctricos podrán ser orientados a atender las mismas necesidades y/o proyecciones de crecimiento de vehículos eléctricos en el país, en este sentido, es posible determinar la aplicación y obligatoriedad de la medida de acuerdo con los rangos propios de vehículos eléctricos presentados a nivel municipal o distrital.

Es como, la presente reglamentación pretende crear el marco de aplicación de la medida, para ello se determinarán los rangos de exigencia de acuerdo con el análisis de los números de vehículos eléctricos reportados en cada municipio o distrito para cada año determinado. Con eso se espera que, la medida atienda las necesidades de cada uno de los municipios de categoría especial, 0, 1, 2 y 3 objeto de la medida, siendo un reflejo de los datos reportados en tiempo real y a nivel territorial, en referencia al registro de vehículos eléctricos en el país.

En este mismo sentido la medida busca orientar para que, de manera anual, se suministre de parte de cada de los municipios que hacen parte del ámbito de aplicación de la medida, la información referente al total del número de vehículos registrados en su jurisdicción al año correspondiente a nuestra Cartera. Esto con el ánimo de que desde el Ministerio de Vivienda, ciudad y Territorio como cabeza del sector a

través de plataforma tecnológica, dispondrá de las herramientas para facilitar el reporte de dicha información. Con ella se pretende analizar la información reportada basado en la ecuación y el código construido para establecer la determinación de la medida y así, contar con los datos sobre tanto la implementación de las condiciones mínimas, como de la evolución de la exigencia a lo largo del tiempo.

La reglamentación propuesta busca se materialice de una forma progresiva y atendiendo a las necesidades de cada municipio o distrito obligado, esto, con el ánimo de que la exigencia de desarrolle en conjunto con el aumento de compra y registro de vehículos eléctricos en las diferentes clases y modos de transporte en el territorio nacional.

2. AMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

La norma pretende adoptar lineamientos generales a los constructores, urbanizadores, propietarios y demás interesados en adelantar construcción de edificaciones destinadas al uso comercial y residencial en los municipios de categoría especial, 1, 2 y 3 para que, en virtud del número de vehículos registrados en cada municipio y distrito objeto de la medida se garantice que dichos edificios cuenten con una acometida de electricidad para carga o el repostaje de vehículos eléctricos.

Asimismo, la presente reglamentación pretende crear un marco general de aplicación de la medida, con el objeto de que las administraciones de los municipios o distritos obligados cuenten con lineamientos y directrices para garantizar la aplicación de la medida a nivel territorial en desarrollo de su autonomía territorial. Esta exigencia se materializará en la presentación de la documentación y/o planimetría requerida ante las autoridades competentes para la aprobación de licencias y aquellas que ejercen control urbano.

3. VIABILIDAD JURÍDICA

3.1 Análisis de las normas que otorgan la competencia para la expedición del proyecto normativo.

El numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política faculta de manera general al Gobierno Nacional para reglamentar las leyes que expida el Congreso de la República.

Por otra parte, el artículo 10 de la Ley 1964 de 2019 señala que "*Las autoridades de planeación de los distritos y municipios de categoría especial, 0, 1, 2 y 3 junto con el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, reglamentarán los lineamientos técnicos necesarios para garantizar que los edificios de uso residencial y comercial, cuya licencia de construcción se radique en legal y debida forma, a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, cuenten con una acometida de electricidad para carga o el repostaje de vehículos eléctricos. Los accesos a la carga deberán contar con las medidas de seguridad necesarias orientadas a que sea el respectivo propietario quien acceda para efectos de asumir el costo del consumo*".

Así mismo, el numeral 7 del artículo 99 de la Ley 399 de 1997 señala que "*El Gobierno Nacional establecerá los documentos que deben acompañar las solicitudes de licencia y la vigencia de las licencias, según su clase. En todo caso, las licencias urbanísticas deberán resolverse exclusivamente con los requisitos fijados por las normas nacionales que reglamentan su trámite, y los municipios y distritos no podrán establecer ni exigir requisitos adicionales a los allí señalados*".

Los numerales 2o y 7o del artículo 16 del Decreto Ley 3571 de 2011 asignan la función a la Dirección de Espacio Urbano y Territorial de elaborar propuestas normativas, así:

"*Artículo 16. Dirección de Espacio Urbano y Territorial. Son funciones de la Dirección de Espacio Urbano y Territorial, las siguientes:(...)*

2. Elaborar propuestas normativas en materia de ordenamiento y de planificación, gestión y financiación del desarrollo urbano y territorial. (...)

7. Apoyar la formulación de las políticas y la regulación en materia de renovación urbana, mejoramiento integral de barrios, espacio público, equipamientos colectivos y lo relacionado con la articulación de la movilidad urbana y el ordenamiento urbano y territorial. (…)"

3.2. Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada

Actualmente la Ley 1964 de 2019, al igual que las demás normas que otorgan competencia la Ministerio de Vivienda ciudad y territorio se encuentran vigentes, por tanto su aplicación y desarrollo están plenamente autorizados.

3.3. Disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas

El presente proyecto normativo no pretende derogar, subrogar o modificar alguna medida existente.

3.4. Revisión y análisis de la jurisprudencia que tenga impacto o sea relevante para la expedición del proyecto normativo (órganos de cierre de cada jurisdicción)

No hay jurisprudencia aplicable a casos similares.

3.5 Circunstancias jurídicas adicionales.

Para la implementación de las disposiciones contenidas en el presente proyecto de resolución es necesario dar aplicación a la reglamentación técnica existente en materia, entre otras como:

- Resolución 40223 de 9 de julio 2021 "*Por la cual se establecen las condiciones mínimas de estandarización y de mercado para la implementación de infraestructura de carga para vehículos eléctricos e híbridos enchufables*" por Ministerio de Minas y Energía. O aquellas normas que las adicionen, sustituyan o modifiquen.

- Resolución 40117 del 2 de abril de 2024, "*Por la cual se modifica el Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas – RETIE*" por Ministerio de Minas y Energía O aquellas normas que las adicionen, sustituyan o modifiquen.

4. IMPACTO ECONÓMICO.

De acuerdo con el planteamiento de la medida se requerirá del apoyo del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio para el análisis y procesamiento de manera anual de la información referida al número de vehículos eléctricos reportados para los municipios o distritos objeto de la medida. Esto encaminado a la facilidad y eficiencia en la aplicación de las condiciones mínimas determinas por los municipios o distritos objeto de la medida.

En tal sentido, se ha desarrollado, conforme al anexo técnico adjunto, un ejercicio estadístico adelantado por parte el equipo técnico con el propósito de facilitar el diligenciamiento de los municipios y distritos del número de vehículo eléctricos dentro de su jurisdicción que permita determinar rangos debe ser aplicada la medida de acuerdo con el número de vehículos existentes en cada territorio. Así como de compilar y analizar la información que el seguimiento y control a nivel nacional de las obligaciones respecto a las acometidas de vehículos eléctricos. De igual forma seria necesario contar con el apoyo desde la oficina de comunicaciones del Ministerio, con el ánimo de garantizar la publicación de los datos a nivel nacional, que permita la adecuada aplicación de las medidas propuestas.

5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL (Si se requiere)

No se requiere identificar los costos fiscales del proyecto normativo ni la fuente para la financiación, pues si bien la aplicación del proyecto conlleva el adelanto de acciones por parte del Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, están podrán ser parte de tanto en capacidad como en orientación de las existentes para la Subdirección de políticas de Desarrollo Urbano y Territorial.

La expedición del proyecto normativo no requiere de Certificado de Disponibilidad Presupuestal.

6. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN (Si se requiere)

Si bien es cierto, la medida esta orientada a atender fines propios de las acciones contra el cambio climático y su materialización podrá contribuir indirectamente a la disminución de la emisión de gases de efecto invernadero a nivel nacional, su alcance y reportes de seguimiento y cumplimiento de la medida no tienen un impacto medio ambiental o sobre el patrimonio cultural de la Nación.

7. ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO (Si cuenta con ellos)

Anexo técnico. Documento técnico. Análisis estadístico para al determinación de los porcentajes de la medida.

ANEXOS:	
Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de	*(Marque con una x)*

incorporación en la agenda regulatoria *(Firmada por el servidor público competente –entidad originadora)*	
Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo *(Cuando se trate de un proyecto de reglamento técnico o de procedimientos de evaluación de conformidad)*	*(Marque con una x)*
Informe de observaciones y respuestas *(Análisis del informe con la evaluación de las observaciones de los ciudadanos y grupos de interés sobre el proyecto normativo)*	*(Marque con una x)*
Concepto de Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio *(Cuando los proyectos normativos tengan incidencia en la libre competencia de los mercados)*	*(Marque con una x)*
Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública *(Cuando el proyecto normativo adopte o modifique un trámite)*	*(Marque con una x)*
Otro *(Cualquier otro aspecto que la entidad originadora de la norma considere relevante o de importancia)*	*(Marque con una x)*

Aprobó:

_____

Nombre y firma del Jefe de la Oficina Jurídica

_____

Nombre y firma del (los) servidor(es) público(s) responsables en la entidad cabeza del sector administrativo que lidera el proyecto normativo

_____

Nombre y firma del (los) servidor(es) público(s) responsables de otras entidades