

FORMATO: INFORME GLOBAL DE OBSERVACIONES PROCESO: GESTIÓN A LA POLÍTICA DE ESPACIO URBANO Y TERRITORIAL Versión: 8.0 Fecha: 09/05/2025 Código: GPD-F-02						
Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación						
En cumplimiento del Decreto 1081 de 2015 artículo 2.1.2.1.14. Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación expedidos con firma del presidente de la República						
Datos básicos						
Nombre de la entidad		Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio				
Responsable del proceso		Francisco Javier Jairo Balcázar, Javier Valencia Palencia				
Nombre del proyecto de regulación		"Por la cual se regulan los lineamientos mínimos que confluyen a garantizar que los edificios de uso residencial y comercial cuenten con una acometida de electricidad para carga o el repostaje de vehículos eléctricos y se dictan otras disposiciones"				
Objetivo del proceso de regulación		Tiene el propósito de regular los lineamientos mínimos a nivel nacional, con miras a garantizar que los edificios de uso residencial y comercial, cuya licencia de construcción se radique en legal y debida forma, cuenten con una acometida de electricidad para carga o el repostaje de vehículos eléctricos. Esta regulación pretende atender la obligación determinada en el artículo 10 de la Ley 1964 de 2019, formulando 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 estas entidades, para regular los lineamientos técnicos específicos e incentivos correspondientes, en consideración de las características y desarrollo de su mismo territorio.				
Fecha de publicación del informe		Descripción de la consulta				
Tiempo total de duración de la consulta		15 días calendario				
Fecha de inicio		Lun, 24/05/2025				
Fecha de finalización		Lun, 04/06/2025				
Enlace donde estuvo la consulta pública		https://consultaspublicas.gov.co/temas-y-servicios/consultas-publicas/por-la-cual-se-regulan-los-lineamientos-minimos-que-confluyen-garantizar-que-los-edificios-de-uso-residencial-y-comercial-cuenten-con-una-acometida-para-carga-o-el-repostaje-de-vehiculos-electricos-y-se-dictan-otras-disposiciones				
Canales o medios dispuestos para la difusión del proyecto		Página MVCT				
Canales o medios dispuestos para la recepción de comentarios		votaciones@movimiento.gov.co				
Resultados de la consulta						
Número de Total de participantes		14				
Número total de comentarios recibidos		75				
Número de comentarios aprobados		35				
Número de comentarios no aprobados		40				
Número total de artículos del proyecto		12				
Número total de artículos del proyecto con comentarios		12				
Número total de artículos del proyecto modificados		12				
Consolidado de observaciones y respuestas						
FO PI A	Fecha de recepción	Ramitante	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad	
1	26/09/2025	CARLOS ARON LIZABAZO SALAZAR	Si bien es cierto el proyecto establece lineamientos a futuro para la instalación de cargadores en proyectos nuevos, el mismo ignora la regulación para la instalación de cargadores en edificios ya construidos, situación en la cual los encontramos muchos propietarios de carros eléctricos, que a pesar de tener parquaderos privados en el cuerpo donde residen, se les ha negado por los asambleas la posibilidad de cobrar su cargador, vulnerando enteramente sus derechos bajo esas mismas condiciones en el territorio.	No aceptada	Agradecemos la observación y la propuesta de mejoras, es necesario precisar que conforme a lo establecido en el artículo 2 de la iniciativa normativa, estos lineamientos aplicarán para proyectos de construcción de edificaciones destinadas a uso residencial y comercial, que radiquen en legal y debida forma solicitudes de licencia de construcción en las modalidades de obra nueva, ampliación o modificación, siendo así que el alcance de la propuesta también incluye aquellas edificaciones existentes que cuenten con licencia urbanística en las modalidades de ampliación o modificación de obra y que cumplan con los mínimos necesarios para su exigencia. En relación con lo anterior, es pertinente indicar que, si bien la exigencia reglamentada para edificaciones existentes se origina a partir de la autorización contenida en la licencia urbanística respectiva, en los lineamientos formulados se contempla una orientación dirigida a promover, de manera voluntaria, que los propietarios de edificaciones sometidas al régimen de propiedad horizontal cuenten medios habituales y la indicación de los parámetros técnicos a seguir, en la búsqueda de la instalación de equipos de recarga de vehículos eléctricos en sus parquaderos.	
			No obstante lo anterior, se reitera que, en el alcance actual, la obligación no comprende el cableado ni los equipos de conexión o repostaje para la recarga, lo cual limita la posibilidad de que esta Cartera pueda establecer lineamientos técnicos específicos sobre dichos elementos, esto en atención a lo referido en la Ley 1964 del 2019.			
2	30/09/2025	EDISON MORA CURSUCURU S BOGOTÁ	Teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 2.2.6.1.2.3 del Decreto 1077 de 2015, "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Vivienda, Ciudad y Territorio", en el que se establecen los parámetros que deben ser observados para la revisión de los proyectos, y que señala de manera expresa lo siguiente: (...) "De los que punto de vista técnico, urbanístico, arquitectónico y urbanístico, debe ser sometido a la revisión de los proyectos de construcción de edificaciones, en el caso de las edificaciones de uso residencial y comercial, se debe tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 10 de la Ley 1964 de 2019, en lo que respecta a la instalación de cargadores de vehículos eléctricos, indicando el porcentaje de cupos de parquaderos que cuente con sistema de conducción de cables y en relación con el porcentaje mínimo exigido, de que trata el artículo 10 de la Ley 1964 de 2019."	Aceptada	Agradecemos la consideración, y con el propósito de fortalecer la propuesta normativa, se formula el siguiente ajuste, precisando que será en el documento del proyecto arquitectónico (párrafo 5 del artículo 5 Resolución 462 del 2017) entendido como documento adicional exigible para la expedición de la licencia de construcción, en donde deberán incorporarse de manera expresa las acometidas eléctricas necesarias para cumplir el número de parquaderos obligatorios, de acuerdo con el porcentaje de exigencia establecido en la presente resolución. En consecuencia, la modificación quedará redactada así: "ARTÍCULO 10°. REGLAS PARA LA EXIGENCIA DE LA MEDIDA. Para toda solicitud de licencia de construcción para uso comercial o residencial en el ámbito de aplicación de la presente resolución, se deberá aportar dentro del proyecto arquitectónico, como parte de la documentación exigida para la expedición de la licencia, la descripción del esquema de conexión utilizado para el edificio, así como la descripción de la conducción principal y las canalizaciones dispuestas, indicando el porcentaje de cupos de parquaderos que cuente con sistemas de conducción de cables y en relación con el porcentaje mínimo exigido."	
3	2/10/2025	DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN	OBSERVACIONES GENERALES La lectura del artículo se percibe fragmentada y desarticulada entre los artículos, por lo cual se sugiere revisar si algunos artículos pueden plantearse como párrafos complementarios que corroboren cohesión y permitan la aplicación de las medidas, particularmente frente a la "exigencia de acometida eléctrica en cupos de parquaderos" (artículo 3).	Aceptada	Agradecemos el comentario se hace el ajuste del artículo 3 y 4, con el ánimo de facilitar su interpretación concentrando los asuntos pertinentes a la EXIGENCIA DE ACOMETIDA ELÉCTRICA EN CUPOS DE PARQUEADEROS en el artículo 3 y lo correspondiente DETERMINACIÓN DEL PORCENTAJE DE EXIGENCIA en el artículo 4.	
4	2/10/2025	DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN	Para dar mayor claridad jurídica y técnica, se sugiere añadir un artículo inicial con definiciones clave.	Aceptada	En consideración de la observación y teniendo en cuenta las definiciones dadas desde la Ley 1964 del 2019 así como de las previstas en las normas nacionales en materia como el Decreto 1077 de 2015, la Ley 675 de 2001 y el Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas - RETIE, se analiza la sugerencia e integra en el documento técnico adaptado por la resolución, un glosario de las definiciones relevantes en desarrollo y cumplimiento de lo dispuesto en la propuesta normativa. Esto con el fin de tener unas definiciones generales que faciliten la comprensión, implementación y aplicación de la norma.	
5	2/10/2025	DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN	En el artículo 5 se menciona que las edificaciones sometidas antes de la entrada en vigor de las medidas de la resolución podrán implementar estas instalaciones de acuerdo con lo establecido en el artículo 5 de la misma normativa, se considera oportuno la inclusión de un artículo específico que agrupe la facilidad para la aplicación de las medidas para edificaciones existentes (...)	Aceptada	Agradecemos el comentario se hace el ajuste incluyendo un artículo que agrupe las medidas y los lineamientos especiales en relación con las medidas para edificaciones existentes, en el sentido de agrupar las directrices oportunas para este tipo de situaciones. Dicho artículo se propone de la siguiente forma: "ARTÍCULO 6°. CONDICIONES ESPECIALES PARA EDIFICACIONES EXISTENTES. Las edificaciones cuya licencia de construcción haya sido radicada en debida forma con anterioridad a los lineamientos técnicos establecidos en la presente resolución, podrán ajustarse a lo mencionado en el artículo 5 para con ello implementar la acometida de electricidad para carga o el repostaje de vehículos eléctricos que facilite la instalación posterior de cualquiera de los posibles esquemas de carga, todo lo anterior a cargo de los interesados en la acción."	
6	2/10/2025	DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN	Con respecto al número mínimo de vehículos eléctricos registrados se sugiere dar claridad del cual será el número mínimo de vehículos para que la medida sea exigible o relacionar el artículo en donde se mencionen.	Aceptada	Agradecemos el comentario se hace el ajuste incluyendo mencionado en un párrafo del ámbito la necesidad de determinar lo relacionado en los artículos 3 y 4 de la presente resolución, en lo referente a la exigencia de la medida y a la forma de su determinación. Dicho artículo se propone de la siguiente forma: "Párrafo 1. Para todos los efectos, se deberán observar los artículos 3 y 4 de la presente resolución, en lo referente a la exigencia de la medida y a la forma de su determinación."	
7	2/10/2025	DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN	ARTÍCULO 2. ÁMBITO DE APLICACIÓN. (...) Con respecto al número mínimo de vehículos eléctricos registrados se sugiere dar claridad del cual será el número mínimo de vehículos para que la medida sea exigible o relacionar el artículo en donde se mencionen.	Aceptada	Agradecemos el comentario se hace el ajuste incluyendo mencionado en un párrafo del ámbito la necesidad de determinar lo relacionado en los artículos 3 y 4 de la presente resolución, en lo referente a la exigencia de la medida y a la forma de su determinación. Dicho artículo se propone de la siguiente forma: "Párrafo 1. Para todos los efectos, se deberán observar los artículos 3 y 4 de la presente resolución, en lo referente a la exigencia de la medida y a la forma de su determinación."	
8	2/10/2025	DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN	ARTÍCULO 3. EXIGENCIA DE ACOMETIDA ELÉCTRICA EN CUPOS DE PARQUEADEROS. (...) Se requiere aclarar la forma en la que se calculará la capacidad de carga para vehículos eléctricos o bien remitir a la normativa o reglamentación en la que se establece dicho cálculo.	Aceptada	Agradecemos el comentario se hace el ajuste incluyendo mencionado en un párrafo del ámbito la necesidad de determinar lo relacionado en los artículos 3 y 4 de la presente resolución, en lo referente a la exigencia de la medida y a la forma de su determinación. Dicho artículo se propone de la siguiente forma: "Párrafo 1. Para todos los efectos, se deberán observar los artículos 3 y 4 de la presente resolución, en lo referente a la exigencia de la medida y a la forma de su determinación."	
9	2/10/2025	DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN	ARTÍCULO 4. DETERMINACIÓN DEL PORCENTAJE DE EXIGENCIA DE CUPOS DE PARQUEADEROS. (...) En lo relacionado con el artículo 2 del artículo 4 de la propuesta, este incorpora en el artículo correspondiente a la DETERMINACIÓN DEL PORCENTAJE DE EXIGENCIA.	Aceptada	Se evalúa conjuntamente a otras observaciones al respecto y se deja en el artículo 3 como es indicado.	
10	2/10/2025	DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN	ARTÍCULO 5. CONDICIONES MINIMAS. (...) Se ha planteado un mecanismo de articulación con el Ministerio de Minas y Energía para asegurar que el Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas (RETIE) contemple específicamente los nuevos requerimientos técnicos y económicos de seguridad que este resolución?	Aceptada	Agradecemos el comentario relacionado con la posible diferenciación de criterios entre edificaciones residenciales y comerciales o de servicios. No obstante, es pertinente aclarar que el alcance de la norma no pretende establecer distinciones entre estos tipos de edificaciones ya que está orientada a habilitar parquaderos privados por medio de acometidas eléctricas inherentemente a su destinación residencial y comercial.	
11	6/10/2025	DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN	ARTÍCULO 6°. INFORMACIÓN BASE PARA LA DETERMINACIÓN DEL PORCENTAJE DE EXIGENCIA DE LA MEDIDA. (...) Se considera que este artículo podría ser un párrafo complementario del artículo 4, toda vez que se relaciona directamente con el cálculo del porcentaje de exigencia de la medida.	No aceptada	Agradecemos el comentario relacionado con la posible diferenciación de criterios entre edificaciones residenciales y comerciales o de servicios. No obstante, es pertinente aclarar que el alcance de la norma no pretende establecer distinciones entre estos tipos de edificaciones ya que está orientada a habilitar parquaderos privados por medio de acometidas eléctricas inherentemente a su destinación residencial y comercial.	
12	6/10/2025	DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN	ARTÍCULO 7°. REPORTE DE LA DETERMINACIÓN Y APLICACIÓN DEL PORCENTAJE DE EXIGENCIA DE LA MEDIDA. (...) Se sugiere fijar un plazo para que el MVCT expida el mecanismo para el registro de los reportes.	Aceptada	Agradecemos el comentario relacionado con la posible diferenciación de criterios entre edificaciones residenciales y comerciales o de servicios. No obstante, es pertinente aclarar que el alcance de la norma no pretende establecer distinciones entre estos tipos de edificaciones ya que está orientada a habilitar parquaderos privados por medio de acometidas eléctricas inherentemente a su destinación residencial y comercial.	
13	6/10/2025	DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN	ARTÍCULO 8°. INCENTIVO SUBSIDIARIO EN LA MEDIDA. (...) Se articulo se menciona un régimen de gratuidad que no se evidencia en el proyecto de resolución, por lo que se sugiere relacionar el artículo específico en donde se mencione o bien incluirlo.	Aceptada	Agradecemos el comentario relacionado con la posible diferenciación de criterios entre edificaciones residenciales y comerciales o de servicios. No obstante, es pertinente aclarar que el alcance de la norma no pretende establecer distinciones entre estos tipos de edificaciones ya que está orientada a habilitar parquaderos privados por medio de acometidas eléctricas inherentemente a su destinación residencial y comercial.	
14	6/10/2025	ACOMOVES	1. Observación sobre edificaciones residenciales y comerciales (Art. 1 y 2 del punto de resolución) En desarrollo en el Artículo 1 (Objeto) y Artículo 2 (Ámbito de aplicación) designar entre edificaciones residenciales y comerciales o de servicios, ya que sus requerimientos y patrones de uso difieren y pueden afectar cada una de ellas de manera diferente. En edificaciones residenciales, debe garantizarse la penetración de ductos, canalizaciones y capacidad eléctrica para que cada propietario pueda instalar su cargador, o disponer de un número mínimo de cargadores (resistencia y capacidad en zonas comunes al momento de la entrega. El principal objetivo es proveer al residente de una opción funcional y confiable para cargar su vehículo en casa considerando el futuro crecimiento en el uso de estos vehículos. En edificaciones comerciales o de servicios abiertas al público, se recomienda exigir cargaderos instalados desde la entrega de la obra, asegurando su operación continua, accesibilidad y señalización. El objetivo es ofrecer a los clientes, consumidores o usuarios de estas edificaciones espacios de carga funcionalidad y seguridad, lo que a su vez resulta útil para los propietarios ya que estas facilidades atraen a la población usuaria de este tecnología.	No aceptada	Agradecemos el comentario relacionado con la posible diferenciación de criterios entre edificaciones residenciales y comerciales o de servicios. No obstante, es pertinente aclarar que el alcance de la norma no pretende establecer distinciones entre estos tipos de edificaciones ya que está orientada a habilitar parquaderos privados por medio de acometidas eléctricas inherentemente a su destinación residencial y comercial.	

15	6/10/2025	ACOMOVES	<p>2. Indicación de un glosario técnico (nuevo artículo sugerido o parágrafo del Art. 1°)</p> <p>Para mejorar la incorporación de un glosario técnico dentro de la redacción que define claramente conceptos básicos como EV-capacidad (positiva), EV-ready (falta), EVSE installed (instalado), manejo de demanda eléctrica y cubren por utilizar espacios en carga de vehículos, así como de tecnologías necesarias para el buen funcionamiento de estos espacios. La autoridad debe sugerir reglas y normas al mismo tiempo que faciliten la implementación práctica por parte de constructores, usuarios y autoridades.</p>	Aceptada	<p>Agradecemos el comentario relacionado con la incorporación de un glosario técnico. En efecto, en el anexo técnico, que hace parte integral de la resolución se incluyen las definiciones técnicas de la Ley 1964 de 2019 que se refieren a las normas técnicas aplicables en la materia.</p> <p>Se aclara que estas definiciones serán de carácter general, dado que el alcance de la norma no contempla la adopción de conceptos asociados con la demanda de energía para la carga de vehículos eléctricos, tales como EV-capacidad (positiva), EV-ready (falta) o EVSE installed (instalado). Lo anterior, en razón a que el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio no tiene competencia para pronunciarse sobre aspectos técnicos, los cuales corresponden directamente al Ministerio de Minas y Energía, en la calidad de calificador del sector.</p>
16	6/10/2025	ACOMOVES	<p>3. Parámetros mínimos y escalabilidad Parágrafo 2 del Art. 2°</p> <p>Además del cálculo proporcional basado en el número de vehículos eléctricos registrados por municipio (Art. 4°), se propone establecer un mínimo mínimo obligatorio de diez (2) cargadores instalados y operativos en todas las edificaciones dentro del ámbito de aplicación.</p> <p>Respecto al Parágrafo 2 del Art. 2, se indica no incluir el cumplimiento de la medida a los proyectos de Vivienda de Interés Social (VIS), de Interés Prioritario (VIP) ni a los proyectos con menos de 30 copas de parqueadero o un porcentaje de edificación menor al 20%.</p> <p>Adicionalmente, se propone incorporar una ruta de escalabilidad progresiva que permita ampliar la infraestructura de recarga conforme crezca la penetración de vehículos eléctricos, en línea con la Ley 1964 de 2019 y la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica.</p>	No aceptada	<p>Agradecemos el comentario relacionado con el ajuste solicitado. Frente a ello, se realizan las siguientes aclaraciones:</p> <p>• El alcance de la norma busca según el artículo 10 de la Ley 1964 de 2019 hacer garantizar que los edificios de uso residencial y comercial cuenten con una acometida eléctrica que permita la carga o repostaje de vehículos eléctricos, por esta razón, la norma no propone establecer un mínimo de cargadores instalados y operando en todas las edificaciones dentro del ámbito de aplicación, dado que el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio no tiene competencia para pronunciarse sobre aspectos técnicos. En defecto y uno posterior dependerá de los intereses en habilitar el sistema de carga. En consecuencia, el proyecto normativo no incluye la instalación del cableado ni de los equipos de recarga, sino únicamente la instalación de un número de parqueaderos con una o más acometidas eléctricas según el porcentaje de exigencia definido.</p> <p>• Frente a la solicitud de incluir los proyectos VIS y VIP, es necesario precisar que la excepción a la competencia atribuida a esta Cartera se encuentra contemplada en el parágrafo del artículo 10 de la Ley 1964 de 2019, el cual establece: "Los proyectos de Vivienda de Interés Social y de Interés Prioritario estarán exceptuados del cumplimiento de la obligación contemplada en el presente artículo". En este sentido, conforme a la voluntad del legislador, estos proyectos se encuentran exceptuados de la obligación, sin perjuicio de que en desarrollos normativos posteriores la exigencia pueda hacerse aplicable a este tipo de proyectos.</p> <p>• La propuesta normativa está planteada para adaptarse al crecimiento de los vehículos eléctricos que requieren infraestructura de recarga en zonas de estacionamiento. Con este propósito, los desarrolladores y constructores de los proyectos de edificaciones destinadas al uso residencial y comercial que tengan una área destinada para parqueaderos privados con más de treinta copas deberán contar con el porcentaje de estos cuente con una acometida de electricidad que permita la futura instalación de equipos de recarga. Por esta razón, la exigencia se formula con condicionamientos asociados a la existencia u obligatoriedad de estacionamientos, permitiendo que la habilitación se ajuste progresivamente conforme aumenta la necesidad real de carga de vehículos eléctricos.</p>
17	6/10/2025	ACOMOVES	<p>4. Determinación del porcentaje de exigencia</p> <p>Ajuste la ecuación:</p>	No aceptada	<p>Agradecemos el comentario relacionado con el ajuste de la ecuación para la determinación del porcentaje de exigencia, en particular respecto a la posible inclusión de nuevos elementos dentro de sus parámetros, como EVs municipales y EVs máximos del conjunto.</p> <p>No obstante, dicha inclusión dentro del alcance de la norma propuesta no establece la exigencia de que los edificios de uso residencial y comercial cuenten con las acometidas eléctricas destinadas a la carga o repostaje de vehículos eléctricos, así como otras disposiciones complementarias.</p> <p>En este sentido, la incorporación de parámetros relacionados con el uso energético y la capacidad de energía requerida para la carga de vehículos eléctricos no se encuentra contemplada en el proyecto de resolución ni en la ecuación.</p>
18	6/10/2025	ACOMOVES	<p>5. Incorporación de regímenes prácticos Intermedios (Art. 3 y Art. 4°)</p> <p>En desarrollo de los artículos 3 y 4, se sugiere armonizar los criterios con las regímenes prácticos de California, Reino Unido y la Unión Europea, donde se exige entre el 10% y el 20% de los estacionamientos y se adopta un esquema escalonado en función del nivel de desarrollo del parque vehicular eléctrico. Esta medida futura reforme y armonice la norma con los estándares internacionales IEC 61851 y IEC 61850, relacionados también por la Resolución 40723 de 2024 Parámetros mínimos y escalabilidad.</p>	No aceptada	<p>Agradecemos el comentario relativo a la incorporación de regímenes prácticos internacionales y a la sugerencia de establecer porcentajes fijos entre diez y el veinte por ciento de los estacionamientos para la futura instalación de la infraestructura de recarga, con el propósito de reflejar un crecimiento escalonado del parque vehicular eléctrico. No obstante, es preciso señalar que el proyecto normativo ya incorpora el principio de gradualidad, en virtud del cual el porcentaje exigido de acometida aumenta de manera progresiva conforme se incrementa el número de vehículos eléctricos registrados en cada municipio o distrito.</p> <p>Esta metodología permite asegurar una implementación proporcional, diferenciada y sostenible, ajustada a las realidades territoriales y al estado actual de desarrollo del sector de la movilidad eléctrica en el país, y evita la adopción automática de estándares o parámetros provenientes de otros contextos que podrían no resultar compatibles con las particularidades normativas, técnicas y socioeconómicas del ámbito nacional.</p>
19	6/10/2025	ACOMOVES	<p>6. Gestión inteligente y escalabilidad Parágrafo 1 del Art. 5°</p> <p>En relación con el artículo 5 (Condicionantes técnicos), se recomienda incluir la obligatoriedad de implementar sistemas de gestión inteligente de carga (smart charging) y la instalación de medidores o submedidores individuales por punto de recarga, en concordancia con los lineamientos del RETE y la Resolución 40222 de 2021 del Ministerio de Minas y Energía, que establecen los requisitos de seguridad, interoperabilidad y eficiencia energética para las instalaciones eléctricas destinadas a la carga de vehículos eléctricos. Estas medidas permitirán optimizar el consumo de energía en los edificios, garantizar la transparencia en los costos de energía y facilitar la aplicación de tarifas flexibles o esquemas de incentivos diferenciados de energía en general subvenciones para las construcciones de flotas eléctricas.</p> <p>Adicionalmente, se enfatiza que, conforme al inciso tercero del parágrafo artículo 5, la instalación de un punto de recarga en un código individual de parqueadero solo se realiza previa la consentimiento de la copropiedad, sin necesidad de autorización expresa de la asamblea o consejo de administración, siempre que se cumplan los estándares técnicos y de seguridad eléctrica establecidos por la normativa vigente. Consideramos correcta esta interpretación, en tanto armoniza con el principio de promoción de la movilidad eléctrica establecido en la Ley 1964 de 2019 y evita barreras administrativas para los usuarios que deseen instalar cargadores privados en propiedad horizontal.</p>	No aceptada	<p>Agradecemos el comentario relacionado con la inclusión en el artículo 5 de la obligatoriedad de implementar un sistema de gestión inteligente de carga y la instalación de medidores o submedidores individuales en los puntos de recarga. No obstante, dicha propuesta excede al alcance de la norma, cuyo propósito es establecer los requisitos de que los edificios de uso residencial y comercial cuenten con las acometidas eléctricas destinadas a la carga o repostaje de vehículos eléctricos, parte con disposiciones complementarias asociadas que permitan su implementación efectiva en atención a la competencia conferida en el artículo 10 de la Ley 1964 de 2019 según lo dispuesto en los artículos 1, 2 y 3.</p> <p>En este sentido, la incorporación de parámetros relacionados con sistemas de carga inteligente y con la instalación de medidores o submedidores no se encuentra contemplada en el proyecto normativo. Sin embargo, tal como se señala en el artículo 5, el proyecto sí establece condiciones mínimas que garantizan la seguridad, el cumplimiento de los lineamientos técnicos del Ministerio de Minas y Energía y la adecuada habilitación de la infraestructura para permitir la futura instalación de equipos de recarga.</p>
20	6/10/2025	ACOMOVES	<p>7. Transparencia tarifaria y señalización para Vehículos Eléctricos. (Art. 5 y Art. 5.1)</p> <p>Se sugiere que el Art. 5 señalice que el costo del servicio de recarga se realice preferentemente por energía consumida (kWh), con posibilidad de tarifas por tiempo o por ocupación reducida. Toda tarifa deberá ser pública y estar sujeta al control.</p> <p>En el marco del Art. 1 (Condiciones con respecto de control público y movilidad), se recomienda agregar señalización estandarizada conforme al Manual de Señalización Vial y a la ISO 7001, para garantizar que los espacios sean aptos para vehículos eléctricos en proceso de carga, con sanciones locales por ocupación indebida. Es necesario que las autoridades de movilidad puedan exigir y hacer cumplir reglas en los espacios destinados para los vehículos eléctricos, especialmente en edificaciones comerciales y oficinas.</p>	Aceptada	<p>Agradecemos el comentario relacionado con la inclusión de disposiciones adicionales en el artículo 5, en especial el referente al costo del servicio de recarga, el cual se realice preferentemente por energía consumida (kWh). No obstante, se reitera que el proyecto de resolución no incluye disposiciones que establezcan los costos o tarifas de acuerdo con la energía consumida, pues el parágrafo 1 del artículo 10 de la Ley 1964 de 2019 limitó esta competencia al Ministerio de Minas y Energía, entidad que tiene la función de establecer las obligaciones y responsabilidades de las empresas prestadoras del servicio público de energía y del funcionamiento del servicio público de energía, considerando que será esta última quien asuma el costo del consumo.</p> <p>En el proyecto de la anterior, se hace necesario aclarar que la obligación propuesta no incluye la instalación del cableado ni de los equipos de recarga, sino únicamente la obligación de que los edificios de uso residencial y comercial cuenten con una acometida eléctrica según el porcentaje de exigencia definido. En consecuencia, los desarrolladores deberán considerar dicho porcentaje, la capacidad de carga, las acometidas requeridas y las medidas de seguridad correspondientes, con el fin de permitir la futura instalación del cableado y de los equipos de recarga, ajustándose la propuesta normativa para facilitar su interpretación.</p> <p>En el proyecto de la anterior, se hace necesario aclarar que el procedimiento y los términos aplicables al funcionamiento urbano se encuentran establecidos en el Decreto 1077 de 2015, en concordancia con lo dispuesto en la Ley 388 de 1997. Por tanto, la Ley 1964 de 2019 no otorga competencia ni facultades para modificar dicho procedimiento en el marco de los esquemas de incentivos económicos que las autoridades territoriales adopten para promover la movilidad eléctrica en el ámbito local.</p>
21	6/10/2025	ACOMOVES	<p>8. Incentivos urbanísticos y administrativos (Art. 9°)</p> <p>Se sugiere incluir un artículo adicional que disponga que el Ministerio de Vivienda, en coordinación con el Ministerio de Minas y Energía, actualice los lineamientos técnicos de esta resolución cada tres años, con base en la evolución tecnológica y normativa de la infraestructura de carga, conforme al principio de mejora continua.</p>	No aceptada	<p>Además de lo anterior, es necesario indicar que, conforme a lo establecido en el artículo 5 de la Ley 1964 de 2019, las entidades territoriales pueden desarrollar, promover y facilitar acciones tendientes a impulsar la instalación de aquellas relacionadas con la infraestructura asociada. En consecuencia, corresponde a la entidad territorial definir los incentivos, formas de otorgación y las medidas necesarias para acceder a ellos, también en atención a la competencia conferida que el artículo 10 de la Ley 1964 de 2019 otorga a las entidades territoriales.</p> <p>Finalmente, se hace necesario aclarar que el procedimiento y los términos aplicables al funcionamiento urbano se encuentran establecidos en el Decreto 1077 de 2015, en concordancia con lo dispuesto en la Ley 388 de 1997. Por tanto, la Ley 1964 de 2019 no otorga competencia ni facultades para modificar dicho procedimiento en el marco de los esquemas de incentivos económicos que las autoridades territoriales adopten para promover la movilidad eléctrica en el ámbito local.</p>
22	6/10/2025	ACOMOVES	<p>9. Artículo adicional sugerido: Seguramiento y actualización técnica (nuevo Art. 13)</p> <p>Se sugiere incluir un artículo adicional que disponga que el Ministerio de Vivienda, en coordinación con el Ministerio de Minas y Energía, actualice los lineamientos técnicos de esta resolución cada tres años, con base en la evolución tecnológica y normativa de la infraestructura de carga, conforme al principio de mejora continua.</p>	No aceptada	<p>Agradecemos la observación relacionada con la propuesta de incorporar un nuevo orientado a establecer la obligación de que el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, en coordinación con el Ministerio de Minas y Energía, actualice cada tres años los lineamientos técnicos previos en el proyecto normativo, atendiendo a la evolución tecnológica en materia de infraestructura de carga.</p> <p>En respuesta, es preciso señalar que dicha propuesta excede el alcance del presente proyecto de resolución, cuyo propósito principal es establecer las condiciones mínimas para que las edificaciones de uso residencial y comercial cuenten con acometidas eléctricas destinadas a la carga o repostaje de vehículos eléctricos, en concordancia con las disposiciones del artículo 10 de la Ley 1964 de 2019, que establece a los municipios y distritos de carácter especial, el 1, 2 y 3 a la competencia referenciada en esta materia.</p> <p>En este sentido, el proyecto normativo no tiene por objeto regular aspectos técnicos propios de los equipos o sistemas de carga, ni constituye el instrumento para definir disposiciones de actualización de los lineamientos técnicos de esta resolución, sino que el propósito es establecer el cumplimiento integral de la normativa técnica vigente expedida por el Ministerio de Minas y Energía, incluyendo el Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas (RETE) y demás regulaciones aplicables. Sin embargo, el alcance del acto administrativo no incluye convertirlas en el medio de verificación, seguimiento o actualización de los reglamentos técnicos del sector energético, ni en un instrumento de actualización normativa periódica.</p>
23	6/10/2025	ACOMOVES	<p>10. Artículo adicional sugerido: Seguramiento y actualización técnica (nuevo Art. 14)</p> <p>Con el fin de evitar adelantarse en las redes internas de las edificaciones y optimizar la estabilidad del sistema eléctrico, se recomienda que la resolución establezca un límite máximo de potencia por cargador individual, correspondiente a la carga total en fase 2 residencial (hasta 7.680). Esta carga se utilizará en estacionamientos destinados para instalaciones domiciliarias o de uso privado, dado que permite realizar la recarga prepagada durante la noche, aprovechando la tarifa de menor demanda de la red eléctrica y las tarifas valle.</p> <p>La adopción de este límite técnico contribuye a evitar problemas de congestión y caídas de tensión, disminuye la necesidad de subdimensionar transformadores y acometidas y garantiza la compatibilidad con la infraestructura eléctrica existente en edificaciones residenciales.</p> <p>En el marco de la Ley 1964 de 2019, se sugiere incluir la posibilidad de limitar la potencia máxima, siempre que el cálculo de la capacidad del tablero principal de conformar, así como los lineamientos del RETE y demás regulaciones aplicables.</p> <p>Desde ACOMOVES se reitera nuestro compromiso con la construcción de una normativa viable, moderna y adaptable a la evolución tecnológica presente y futura, considerando las mejoras del presente parágrafo que permiten la actualización de los estándares técnicos de esta resolución, en concordancia con el principio de mejora continua.</p> <p>Agradecemos la apertura de la comunidad civil organizada y quienes desean a profundizar en estas recomendaciones y hacer conocer sus opiniones o reacciones de fondo.</p>	No aceptada	<p>Agradecemos el comentario relacionado con la inclusión de un artículo adicional orientado a seguramiento y actualización técnica. No obstante, dicha propuesta excede al alcance de la norma, cuyo propósito es limitar la instalación de una acometida eléctrica que permita la carga o repostaje de vehículos eléctricos, en concordancia con las disposiciones del artículo 10 de la Ley 1964 de 2019, que establece a los municipios y distritos de carácter especial, el 1, 2 y 3 a la competencia referenciada en esta materia.</p> <p>En este sentido, el proyecto normativo no tiene por objeto regular aspectos técnicos propios de los equipos o sistemas de carga, ni constituye el instrumento para definir disposiciones de actualización de los lineamientos técnicos de esta resolución, sino que el propósito es establecer el cumplimiento integral de la normativa técnica vigente expedida por el Ministerio de Minas y Energía, incluyendo el Reglamento Técnico de Instalaciones Eléctricas (RETE) y demás regulaciones aplicables. Sin embargo, el alcance del acto administrativo no incluye convertirlas en el medio de verificación, seguimiento o actualización de los reglamentos técnicos del sector energético, ni en un instrumento de actualización normativa periódica.</p>
24	6/10/2025	CURACURIA URBANA PRIMERA DE SINCELEO	<p>1. ¿Puede indicarse cuál es la norma o ley específica a la que debe hacerse referencia para solicitar el cumplimiento de lo dispuesto en esta Resolución?</p>	No aceptada	<p>La norma habilitante para la presente propuesta es la Ley 1964 de 2019, en especial su artículo 10.</p>
25	6/10/2025	CURACURIA URBANA PRIMERA DE SINCELEO	<p>2. Como consultante, ¿se debe solicitar al constructor o diseñador un documento escrito que relacione la cantidad de parqueaderos a generar y los destinados a este uso, o es suficiente que esta información se incluya directamente en los planos, especificando cuáles serán destinados a dicho uso?</p>	Aceptada	<p>Agradecemos la consideración, y con el propósito de fortalecer la propuesta normativa, se formula el siguiente ajuste, precisando que será que en el documento del proyecto arquitectónico, incluyendo como documento adicional exigible para la expedición de la licencia de construcción, en donde deberá incorporarse de manera expresa los aspectos técnicos necesarios para cumplir el número de parqueaderos requeridos, de acuerdo con el porcentaje de exigencia establecido en el presente resolución.</p> <p>En consecuencia, la modificación quedará redactada así:</p> <p>"ARTÍCULO 9°. REGLAS PARA LA EXIGENCIA DE LA MEDIDA. Para toda solicitud de licencia de construcción para uso comercial o residencial en el ámbito de aplicación de la presente resolución, se deberá adjuntar como parte de la documentación exigida para la expedición de la licencia, la descripción del esquema de conexión utilizado para el edificio, así como la descripción de la conexión principal y los cableados necesarios, indicando el porcentaje de carga de parqueaderos que cuente con sistemas de conducción de cables y en relación con el porcentaje mínimo exigido."</p>
26	6/10/2025	CURACURIA URBANA PRIMERA DE SINCELEO	<p>3. ¿Es posible revisar alguna carta o reunión en la que se explique detalladamente la aplicación de la fórmula mencionada?</p>	No aceptada	<p>En relación con lo consultado respecto a una eventual obligación específica de las cartillas ministeriales para divulgar o difundir los normas que exigen, se precisa que el ordenamiento jurídico colombiano no establece una obligación material o procedimental distinta a la ya contemplada en la Ley 1437 de 2011 y el Decreto 1088 de 2015 y en las reglas propias sobre publicidad y transparencia aplicables a los actos administrativos de carácter general. La publicidad de los actos administrativos de alcance general es un deber inherente a la función pública, no una obligación específica de las cartillas ministeriales.</p> <p>En consecuencia, no existe obligación normativa adicional que requiera a los ministerios la divulgación correspondiente a autoridades de su acto administrativo, más allá de los canales oficiales de publicación y transparencia requeridos para la validez y exigibilidad de la norma. La divulgación posterior que realicen las entidades sobre sus normas es una actividad propia de la gestión pública, no una obligación específica de las cartillas ministeriales.</p> <p>En este sentido, la propuesta contempla que los desarrolladores y constructores obligados al cumplimiento de esta prerrogativa deberán considerar el porcentaje de exigencia para los parámetros, el cálculo de la capacidad de carga para dichos parámetros, así como el RETE y las medidas de seguridad requeridas para garantizar la posterior instalación del cableado y de los equipos de recarga o repostaje para la recarga de vehículos eléctricos.</p> <p>Finalmente, es necesario aclarar que, conforme a lo señalado por el artículo 10 de la Ley 1964 de 2019, se estableció que: "En los casos de la carga deberá contar con las medidas de seguridad necesarias orientadas a que sea el respectivo propietario quien asuma el costo del consumo". Dicho así, el costo de la tarifa, así como los gastos asociados al cableado y a los equipos de recarga, deberán ser asumidos por el propietario o interesado.</p>
27	6/10/2025	CELSIA	<p>De manera general, consideramos que la iniciativa es positiva y estratégica para la modificación de la movilidad eléctrica en el país, sin embargo, consideramos indispensable que el Ministerio de Vivienda actualice este proyecto normativo con el RETE, el Ministerio de Minas y Energía y la Superintendencia de Servicios Públicos Domiciliarios (SSPD), dado que la gestión de la movilidad eléctrica y la función de las recargas corresponden al ámbito propio del sector regulado energético y no únicamente al urbanístico.</p>	No aceptada	<p>De reitera que el proyecto de resolución no incluye lineamientos técnicos referidos a los costos o tarifas de acuerdo con la energía consumida, pues el parágrafo 1 del artículo 10 de la Ley 1964 de 2019 limitó esta competencia al Ministerio de Minas y Energía, entidad que tiene la función de establecer las obligaciones y responsabilidades de las empresas prestadoras del servicio público de energía y del funcionamiento del servicio público de energía, considerando que será esta última quien asuma el costo del consumo. Sin perjuicio de lo anterior, se hace necesario aclarar que la obligación propuesta no incluye la instalación del cableado ni de los equipos de recarga, sino únicamente la habilitación de un número de parqueaderos con una o más acometidas eléctricas según el porcentaje de exigencia definido. En consecuencia, los desarrolladores deberán considerar dicho porcentaje, la capacidad de carga, las acometidas requeridas y las medidas de seguridad correspondientes, con el fin de permitir la futura instalación del cableado y de los equipos de recarga, ajustándose la propuesta normativa para facilitar su interpretación. En la relación con la entidad competente para dar los requisitos de protección y cableado y con el propósito de brindar mayor claridad, se precisa que la entidad responsable será el Ministerio de Minas y Energía, como calificador del sector.</p>
28	6/10/2025	CELSIA	<p>La fórmula establecida en el Artículo 9 de la resolución de porcentaje de exigencia en la instalación de acometidas para dar origen en una edificación residencial de la capacidad eléctrica exigida. En particular, el ajuste de la ecuación del porcentaje de exigencia, lo cual favorece los costos de infraestructura. Si el transformador es de propiedad del Operador de Red (OR), dichos costos se trasladan al componente de distribución de Costa (Unidad de prestación del servicio CUS).</p>	No aceptada	<p>En concordancia con lo observado, es necesario mencionar que el alcance actual de la obligación no comprende el cableado ni los equipos de conexión o repostaje para la recarga, tal como se establece en el artículo 5 de la Ley 1964 de 2019, el cual establece que los edificios de uso residencial y comercial cuenten con una acometida eléctrica destinada a la carga o repostaje de vehículos eléctricos, en concordancia con las disposiciones del artículo 10 de la Ley 1964 de 2019, que establece a los municipios y distritos de carácter especial, el 1, 2 y 3 a la competencia referenciada en esta materia.</p> <p>En este sentido, la propuesta contempla que los desarrolladores y constructores obligados al cumplimiento de esta prerrogativa deberán considerar el porcentaje de exigencia para los parámetros, el cálculo de la capacidad de carga para dichos parámetros, así como el RETE y las medidas de seguridad requeridas para garantizar la posterior instalación del cableado y de los equipos de recarga o repostaje para la recarga de vehículos eléctricos.</p> <p>Finalmente, es necesario aclarar que, conforme a lo señalado por el artículo 10 de la Ley 1964 de 2019, se estableció que: "En los casos de la carga deberá contar con las medidas de seguridad necesarias orientadas a que sea el respectivo propietario quien asuma el costo del consumo". Dicho así, el costo de la tarifa, así como los gastos asociados al cableado y a los equipos de recarga, deberán ser asumidos por el propietario o interesado.</p>
29	6/10/2025	CELSIA	<p>De recomendación establecer un mínimo obligatorio de acometidas en parqueaderos privados que consideren también futuras instalaciones, así como la posibilidad de cargadores compartidos en zonas comunes cuando la capacidad del transformador limite las conexiones individuales. Estas cargadores podrán ser gestionados por la administración de la copropiedad, con posibilidad de facturación y deducción de impuestos al mantenimiento y expuesto de la infraestructura de carga.</p>	No aceptada	<p>Al respecto se hace oportuno señalar que de acuerdo con lo previsto en el artículo 2 de la iniciativa normativa, estas medidas recaen exclusivamente sobre las áreas destinadas a parqueaderos privados o, en su defecto, a estacionamientos en edificaciones no ajenas con estas mismas naturaleza. En el alcance actual, la obligación no comprende el cableado, ni los equipos de conexión o repostaje para la recarga eléctrica, menor el determinar medidas para la administración y funcionamiento del sistema de recarga en los parqueaderos comerciales.</p>
30	6/10/2025	CELSIA	<p>Para garantizar la viabilidad de la medida, se sugiere adoptar un cronograma progresivo de implementación, con metas escalonadas de exigencia (ejemplo: 2025: 5%, 2026: 10%, 2029: 20%), en línea con las metas de la LPMSE establecidas en la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica y las proyecciones de demanda de esta misma entidad, para Vehículos Eléctricos.</p>	No aceptada	<p>Se aclara que la propuesta publicada se limita a temas de infraestructura, es decir, consiste en asegurar que las edificaciones de uso residencial y comercial dispongan de las acometidas eléctricas necesarias para permitir la futura instalación de la infraestructura de recarga. En este sentido, la propuesta no establece la obligación de que los edificios de uso residencial y comercial cuenten con acometidas eléctricas destinadas a la carga o repostaje de vehículos eléctricos, en concordancia con las disposiciones del artículo 10 de la Ley 1964 de 2019, que establece a los municipios y distritos de carácter especial, el 1, 2 y 3 a la competencia referenciada en esta materia.</p> <p>En este sentido, los porcentajes de las acometidas orientados a proyecciones estadísticas propias del modelo, por lo cual no pueden ser adoptados a la luz de la LPMSE, el cual establece que la determinación de la medida de exigencia, se realiza en función de los reportes del registro de vehículos eléctricos a nivel nacional.</p> <p>En consecuencia, y conforme a los datos recopilados año a año, dicho porcentaje variará de acuerdo con el número de vehículos eléctricos registrados en cada municipio o distrito, siendo así que dicha observación ya está incorporada en la propuesta.</p>
31	6/10/2025	CELSIA	<p>La emisión de proyectos de Vivienda de Interés Social (VIS) y Vivienda de Interés Prioritario (VIP) podría limitar el acceso de los hogares de estratos bajos a la infraestructura de carga. Se recomienda evaluar su inclusión gradual mediante esquemas de incentivos o la exigencia de porcentaje reducidos.</p>	No aceptada	<p>Al respecto, es necesario precisar que la excepción a la competencia atribuida a esta Cartera para proyectos VIS y VIP, se encuentra contemplada en el parágrafo del artículo 10 de la Ley 1964 de 2019, el cual establece:</p> <p>"Parágrafo 2°. Los proyectos de Vivienda de Interés Social y de Interés Prioritario estarán exceptuados del cumplimiento de la obligación contemplada en el presente artículo."</p> <p>En este sentido, conforme a la voluntad del legislador encamada a establecer incentivos para que las edificaciones nuevas cuenten con acometida eléctrica destinada a la carga de vehículos eléctricos, se encuentra la limitante de que los proyectos VIS y VIP se encuentran exceptuados de dicha obligación. Lo anterior, sin perjuicio de que en desarrollos normativos posteriores la exigencia pueda hacerse aplicable también a este tipo de proyectos, según se ajuste la directriz antes referida.</p>

[illegible]

74	7/10/2025	EPM	<p>ARTÍCULO 4. DETERMINACIÓN DEL PORCENTAJE DE EXIGENCIA. Para la determinación del porcentaje de exigencia referida en el presente capítulo, los distritos y municipios de categoría especial, 0, 1, 2 y 3 deberán de establecer a partir del número de vehículos eléctricos registrados en su jurisdicción. Para tal efecto, los distritos y municipios de categoría especial, 0, 1, 2 y 3 tendrán que suministrar la información del número de vehículos eléctricos registrados en su jurisdicción de forma anual, en el primer trimestre del año y en la plataforma o medio informático que el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio determine para tal fin. Una vez cumplido dicho obligación, se deberá de consultar en la herramienta que disponga esta Corporación, el porcentaje de exigencia obligatoria para cada distrito y municipio. Este porcentaje se determinará aplicando la siguiente ecuación:</p> <p>No se debe limitar la posibilidad de tener carga para vehículos eléctricos en viviendas o instalaciones comerciales solo a municipios de mayores ingresos, en cualquier municipio sea uno de vehículos eléctricos necesitan tener acceso a carga en sus viviendas. Es suficiente con el rubro de la obligación para construcciones VIB o VIP. Con la implementación de la tecnología, los municipios de categorías 4, 5 y 6 también avanzarán en la incorporación de vehículos eléctricos, excluidos de esta exigencia es contrario a que no puedan avanzar.</p> <p>La fórmula consiste en número de vehículos registrados, en la medida en que ingresen más vehículos se aplicará la fórmula.</p> <p>Si en el Artículo 10 de la Ley 1984 de 2019 que se reglamente con este proyecto de Resolución indica que el Ministerio debe reglamentar lo que corresponde a distritos y municipios de categoría especial, 0, 1, 2 y 3, esto no significa que no pueda reglar lo que se debe aplicar a los municipios de categorías 4, 5 y 6. La fórmula consiste en el crecimiento del parque automotor.</p>	No aceptado	<p>El alcance de la norma consiste en asegurar que las edificaciones de uso residencial y comercial dispongan de las acometidas eléctricas necesarias para habilitar la infraestructura de carga de vehículos eléctricos. El proyecto de resolución desarrolla lo previsto en el Artículo 10 de la Ley 1984 de 2019, el cual define de manera expresa su ámbito de aplicación. Dicho artículo establece:</p> <p>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 (...) cuenten con una acometida de electricidad para carga o repostaje de vehículos eléctricos."</p> <p>En consecuencia, la aplicación de la medida exclusivamente a los distritos y municipios de categoría especial, 0, 1, 2 y 3 responde estrictamente al marco legal vigente. En relación con la observación según la cual limitar la obligación a determinadas categorías municipales podría restringir el acceso a infraestructura de carga en territorios con menores ingresos, se precisa que:</p> <p>La exclusión de municipios de categorías 4, 5 y 6 no se fundamenta en criterios económicos (ingresos, IPC o capacidad adquisitiva).</p> <p>El alcance del proyecto se ajusta estrictamente a lo dispuesto por la Ley 1984 de 2019, que únicamente faculta la reglamentación para las categorías especial, 0, 1, 2 y 3. Adicionalmente, la determinación del porcentaje de exigencia no incorpora variables económicas, sino que se soporta en la proyección del crecimiento del parque automotor eléctrico. Para ello:</p> <p>1 Se emplearon datos oficiales provenientes de los boletines de la ANEP y del portal del MINTIC.</p> <p>2 Se aplicó un modelo de predicción para estimar la evolución del número de vehículos eléctricos registrados por municipio para el periodo 2025-2030.</p> <p>3 Los lineamientos permitieron establecer el porcentaje de exigencia, asegurando una asignación progresiva alineada con el crecimiento real del parque automotor eléctrico y no con consideraciones socioeconómicas.</p>
75	7/10/2025	EPM	<p>Parágrafo. Los distritos y municipios de categoría especial, 0, 1, 2 y 3 deberán comunicar a nivel local la determinación del porcentaje de aplicación de las medidas exigidas por la presente Resolución. Para tal fin podrá usar cualquier medio digital que garantice el concreto cumplimiento a los lineamientos en el desarrollo de proyectos de uso residencial y comercial en el ámbito de aplicación de la medida. Mientras no se tengan registrados vehículos eléctricos en el municipio o distrito, no se aplica la exigencia establecida.</p> <p>No se debe limitar la posibilidad de tener carga para vehículos eléctricos en viviendas o instalaciones comerciales solo a municipios de mayores ingresos, en cualquier municipio sea uno de vehículos eléctricos necesitan tener acceso a carga en sus viviendas. Es suficiente con el rubro de la obligación para construcciones VIB o VIP. Con la implementación de la tecnología, los municipios de categorías 4, 5 y 6 también avanzarán en la incorporación de vehículos eléctricos, excluidos de esta exigencia es contrario a que no puedan avanzar.</p> <p>La fórmula consiste en número de vehículos eléctricos registrados, en la medida en que ingresen vehículos se aplicará la fórmula para determinar el porcentaje exigido.</p>	No aceptado	<p>Agradecemos la observación y la propuesta formulada, es necesario precisar que, conforme a lo establecido en el proyecto de resolución "Por la cual se reglamentan los lineamientos mínimos que confieren a garantizar que los edificios de uso residencial y comercial cuenten con una acometida de electricidad para carga o repostaje de vehículos eléctricos y se dictan otras disposiciones", se definen de manera expresa el objeto y el ámbito de aplicación de la norma.</p> <p>En este sentido, el artículo 1 establece que la resolución tiene por objeto determinar los lineamientos mínimos para que los distritos y municipios de categoría especial, 0, 1, 2 y 3, en el marco de sus funciones y autonomía, garanticen que los edificios de uso residencial y comercial cuenten con una o más acometidas de electricidad para carga o repostaje de vehículos eléctricos.</p> <p>El presente marco normativo, el alcance de la resolución se limita a garantizar la disponibilidad de acometidas eléctricas en edificaciones de uso residencial y comercial dentro de los municipios expresamente definidos, sin reglar lineamientos técnicos sobre la instalación de equipos de carga ni extender la obligación a otras categorías municipales.</p> <p>En consecuencia, la observación relacionada con la inclusión de municipios de categorías 4, 5 y 6 escapa al ámbito de aplicación del proyecto, el cual se fundamenta en las competencias, capacidades institucionales y criterios técnicos previstos para los municipios de categoría especial, 0, 1, 2 y 3, establecidos en la Ley 1984 de 2019, permitiendo una implementación proporcional, diferenciada y sostenible, acorde con las realidades territoriales.</p> <p>Al mismo, la determinación del porcentaje de exigencia se encuentra asociada a número de vehículos eléctricos registrados y proyectados. No obstante, se reitera que la medida no restringe el acceso a la carga de vehículos eléctricos, sino que se limita a establecer lineamientos mínimos de infraestructura dentro del alcance territorial previsto, en pos de que otros municipios, en ejercicio de su autonomía, adopten disposiciones similares.</p>
76	7/10/2025	EPM	<p>ARTÍCULO 5. CONDICIONES MÍNIMAS. (...) Si bien se declaran por las condiciones para carga individual de vehículos, por eficiencia y realización de obras se debe buscar que desde el diseño y construcción de proyectos de vivienda o comerciales de propiedad nacional, se implementen las acometidas necesarias para la instalación de puntos de carga comunes, a los que puedan acceder los propietarios o inquilinos, para acometidas para cada parqueadero resulte más costoso. Los operadores de energía pueden operar los puntos de recarga y cobrar a cada usuario el acceso a la plataforma de recarga y el consumo correspondiente.</p> <p>Es necesario que cada opción tendida se habilite para propietarios e inquilinos, tener puntos de carga instalados en primer consumo, cubriendo las necesidades y brinda la posibilidad de carga a todos sus habitantes. Cada vez hay más vehículos eléctricos y los propietarios buscan tener una solución que los beneficie a todos y en por ello que las administraciones de estas instalaciones están solicitando a las empresas de servicios públicos que les brinde el cumplimiento de VE en parqueaderos de vehículos o zonas comunes, a los que puedan acceder todos los usuarios, y manifestar que la corporación está dispuesta a pagar la instalación de acometida y equipos, costo que están dispuestos a asumir los propietarios en cuotas extras de administración.</p>	No aceptado	<p>Agradecemos la observación y la propuesta de mejora, es necesario precisar que, conforme a lo establecido en el artículo 2 de la iniciativa normativa, estos lineamientos aplicarán para proyectos de construcción de edificaciones destinadas a uso residencial y comercial, que incluyan en legal y debida forma solicitudes de licencia de construcción en las modalidades de obra nueva, ampliación o modificación. En este sentido, el alcance de la propuesta también incluye aquellas edificaciones existentes que cuenten con licencia urbanística en las modalidades de ampliación o modificación de obra.</p> <p>En relación con la anterior, es pertinente indicar que, si bien la exigencia reglamentaria para edificaciones existentes se origina a partir de la autorización contenida en la licencia urbanística respectiva, los lineamientos se formulan como una referencia general orientada a promover, de manera voluntaria, que los copropietarios de edificaciones sometidas al régimen de propiedad horizontal que cuenten con medios habituales y la instalación de los parámetros técnicos a seguir, en la búsqueda de la instalación de equipos de recarga de vehículos eléctricos en sus parqueaderos.</p>
77	7/10/2025	EPM	<p>ARTÍCULO 6. INFORMACIÓN BASE PARA LA DETERMINACIÓN DEL PORCENTAJE DE EXIGENCIA DE LA MEDIDA. Los datos que servirán como insumo a los distritos y municipios de categoría especial, 0, 1, 2 y 3 para establecer el número de vehículos eléctricos registrados en su jurisdicción corresponden a los registrados en el Registro Único Nacional de Tránsito.</p> <p>No se debe limitar la posibilidad de tener carga para vehículos eléctricos en viviendas o instalaciones comerciales solo a municipios de mayores ingresos, en cualquier municipio sea uno de vehículos eléctricos necesitan tener acceso a carga en sus viviendas. Es suficiente con el rubro de la obligación para construcciones VIB o VIP. Con la implementación de la tecnología, los municipios de categorías 4, 5 y 6 también avanzarán en la incorporación de vehículos eléctricos, excluidos de esta exigencia es contrario a que no puedan avanzar.</p> <p>La fórmula consiste en número de vehículos eléctricos registrados, en la medida en que ingresen vehículos se aplicará la fórmula para determinar el porcentaje exigido.</p>	No aceptado	<p>El alcance de la norma es garantizar que edificios residenciales y comerciales cuenten con acometidas eléctricas para la carga de vehículos eléctricos.</p> <p>Este proyecto de resolución implementa el Artículo 10 de la Ley 1984 de 2019, que establece explícitamente su ámbito de aplicación. Dicho artículo es el siguiente:</p> <p>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. Por lo tanto, la aplicación a los municipios de categoría especial, 0, 1, 2 y 3 se basa estrictamente en el mandato normativo.</p>
78	7/10/2025	EPM	<p>ARTÍCULO 11. COORDINACIÓN CON AUTORIDADES DE CONTROL URBANO. Corresponde a las autoridades de planeación de los distritos y municipios de categoría especial, 0, 1, 2 y 3 velar por el cumplimiento de las medidas establecidas en la presente resolución desde observancia la facultad de control urbanístico en lo que sea pertinente conforme a la Ley 1801 del 2016.</p> <p>No se debe limitar la posibilidad de tener carga para vehículos eléctricos en viviendas o instalaciones comerciales solo a municipios de mayores ingresos, en cualquier municipio sea uno de vehículos eléctricos necesitan tener acceso a carga en sus viviendas. Es suficiente con el rubro de la obligación para construcciones VIB o VIP. Con la implementación de la tecnología, los municipios de categorías 4, 5 y 6 también avanzarán en la incorporación de vehículos eléctricos, excluidos de esta exigencia es contrario a que no puedan avanzar.</p>	No aceptado	<p>El alcance de la norma es garantizar que edificios residenciales y comerciales cuenten con acometidas eléctricas para la carga de vehículos eléctricos.</p> <p>Este proyecto de resolución implementa el Artículo 10 de la Ley 1984 de 2019, que establece explícitamente su ámbito de aplicación. Dicho artículo es el siguiente:</p> <p>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. Por lo tanto, la aplicación a los municipios de categoría especial, 0, 1, 2 y 3 se basa estrictamente en el mandato normativo.</p>
79	8/10/2025	Transmisión	<p>Resuelto por parte del área técnica de TMSA el proyecto de resolución del MINTIC "Por la cual se reglamentan los lineamientos mínimos que confieren a garantizar que los edificios de uso residencial y comercial cuenten con una acometida de electricidad para carga o el repostaje de vehículos eléctricos y se dictan otras disposiciones", se observa que la fórmula propuesta en el artículo 4 (Determinación del Porcentaje de Exigencia, no se de fácil interpretación y al consultar el documento técnico "Análisis estadístico para la determinación de los porcentajes de la medida", en su numeral 4. Ecuación de la distribución de raíz cuadrada en la estimación de los porcentajes, se establece que:</p> <p>X= El valor original por convertir (cantidad de vehículos eléctricos en un municipio)</p> <p>Y= el valor máximo posible en el conjunto de vehículos eléctricos</p> <p>Por consiguiente, en el numeral 5 -Ejemplo práctico, establecen los siguientes valores:</p> <p>X=487</p> <p>Y=42761</p> <p>Se recomienda verificar estas cifras en consideración a las definiciones de las variables y la posibilidad de haber invertido las mismas.</p>	Aceptado	<p>Agradecemos la observación formulada. No obstante, el caso señalado corresponde únicamente a un ejemplo ilustrativo en el cual el cálculo es correcto, las variables no se encuentran invertidas y la fórmula ha aplicado conforme a su definición. La confusión se origina por algunos redondeos intermedios presentes en la versión inicial del documento (por ejemplo, utilizar (32775) como 181.009 en lugar de su valor de 181). Con las definiciones precisas X = número de vehículos eléctricos del municipio (147) Y = el valor máximo observado en el conjunto (32775) el porcentaje resultante mediante la transformación de raíz cuadrada es +2,4218%, plenamente consistente con la metodología establecida.</p>