

Entidad originadora:	MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA
Fecha (dd/mm/aaaa):	18/06/2026
Proyecto de Decreto:	“Por el cual se adiciona la sección 5 al Capítulo 6 del Título III de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1073 de 2015, relacionada con la implementación de infraestructura de carga para vehículos eléctricos en parqueaderos asociados a edificaciones pertenecientes a entidades públicas del orden nacional, y se dictan otras disposiciones”.

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

El artículo 334 de la Constitución Política establece que la dirección general de la economía estará a cargo del Estado, el cual intervendrá, por mandato de la ley, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, con el fin de racionalizar la economía, mejorar la calidad de vida de los habitantes, distribuir equitativamente las oportunidades y preservar un ambiente sano.

En el mismo sentido, el artículo 2 de la Ley 143 de 1994, corresponde al Ministerio de Minas y Energía formular y dirigir la política en materia de uso racional y eficiente de la energía, promover el desarrollo de fuentes energéticas sostenibles y definir criterios para el aprovechamiento eficiente de los recursos energéticos del país.

En concordancia con lo anterior, el artículo 1 de la Ley 697 de 2001 declaró el Uso Racional y Eficiente de la Energía como un asunto de interés social, público y de conveniencia nacional, fundamental para asegurar el abastecimiento energético pleno y oportuno, la competitividad de la economía colombiana, la protección al consumidor y la promoción del uso de energías no convencionales de manera sostenible con el medio ambiente y los recursos naturales.

Por su parte, la Ley 1715 de 2014 estableció disposiciones orientadas a promover la gestión eficiente de la energía y el desarrollo de Fuentes No Convencionales de Energía Renovable (FNCER). En particular, el numeral 7 del artículo 5 definió la eficiencia energética como la relación entre la energía aprovechada y la total utilizada en cualquier proceso de la cadena energética, mientras que el literal a) del numeral 1 del artículo 6 asignó al Ministerio de Minas y Energía la función de expedir lineamientos de política energética en materia de gestión eficiente de la energía.

Así mismo, el artículo 237 de la Ley 2294 de 2023, mediante el cual se modificó el artículo 30 de la Ley 1715 de 2014, estableció obligaciones para las entidades públicas en materia de auditorías energéticas, implementación de medidas de eficiencia energética, incorporación de Fuentes No Convencionales de Energía Renovable y reporte de resultados a la Unidad de Planeación Minero

Energética (UPME), con el propósito de avanzar hacia una gestión energética más eficiente en las edificaciones pertenecientes a las administraciones públicas.

En el marco de las políticas de transición energética y descarbonización del transporte, la Ley 1964 de 2019 promovió el uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones en el territorio nacional, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.

En particular, el artículo 8 de la citada ley estableció una obligación progresiva para el Gobierno Nacional consistente en garantizar una cuota mínima del treinta por ciento (30%) de vehículos eléctricos dentro de los vehículos que anualmente sean comprados o contratados para su uso, teniendo en cuenta las necesidades de cada entidad y la infraestructura disponible.

En este sentido, la incorporación progresiva de vehículos eléctricos en las entidades públicas requiere el desarrollo de infraestructura de carga como condición habilitante para garantizar el cumplimiento efectivo de las metas nacionales de movilidad eléctrica, eficiencia energética y transición energética.

De igual manera, el artículo 2 de la Ley 2294 de 2023 estableció que hace parte integral del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida” el documento denominado “Bases del Plan Nacional de Desarrollo”, el cual contempla dentro de la transformación “Transformación productiva, internacionalización y acción climática” el componente “Transición energética justa, segura, confiable y eficiente”, incluyendo el pilar “Ascenso tecnológico del sector transporte y promoción de la movilidad activa”, orientado a promover la descarbonización progresiva del transporte y la adopción de tecnologías de bajas y cero emisiones.

En desarrollo de estos lineamientos, el Ministerio de Minas y Energía expidió la Resolución 40156 de 2022, mediante la cual se adoptó el Plan de Acción Indicativo 2022-2030 para el desarrollo del Programa de Uso Racional y Eficiente de la Energía (PROURE), instrumento principal de política pública orientado a promover la eficiencia energética en Colombia.

- **Metas nacionales de movilidad eléctrica y necesidad de infraestructura de carga**

La Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica publicada en 2019 por el Ministerio de Minas y Energía, en articulación con el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, la Unidad de Planeación Minero Energética (UPME) y el Departamento Nacional de Planeación (DNP), estableció la meta de alcanzar 600.000 vehículos eléctricos al año 2030.

De igual manera, la Estrategia Nacional de Infraestructura de Carga publicada en 2024 por el Ministerio de Minas y Energía proyectó la necesidad de contar con aproximadamente 20.000 puntos de carga al año 2030, con el propósito de soportar el crecimiento esperado de la movilidad eléctrica en el país.

En este contexto, la infraestructura de carga constituye uno de los principales elementos habilitantes para la consolidación de la movilidad eléctrica, debido a que permite garantizar condiciones mínimas de operación, confiabilidad y acceso para los usuarios y para las entidades públicas que incorporen vehículos eléctricos en sus flotas institucionales.

Así mismo, el despliegue de infraestructura de carga representa un elemento estratégico para la modernización tecnológica de la infraestructura pública, la gestión eficiente de la energía y la reducción progresiva de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero asociadas al transporte.

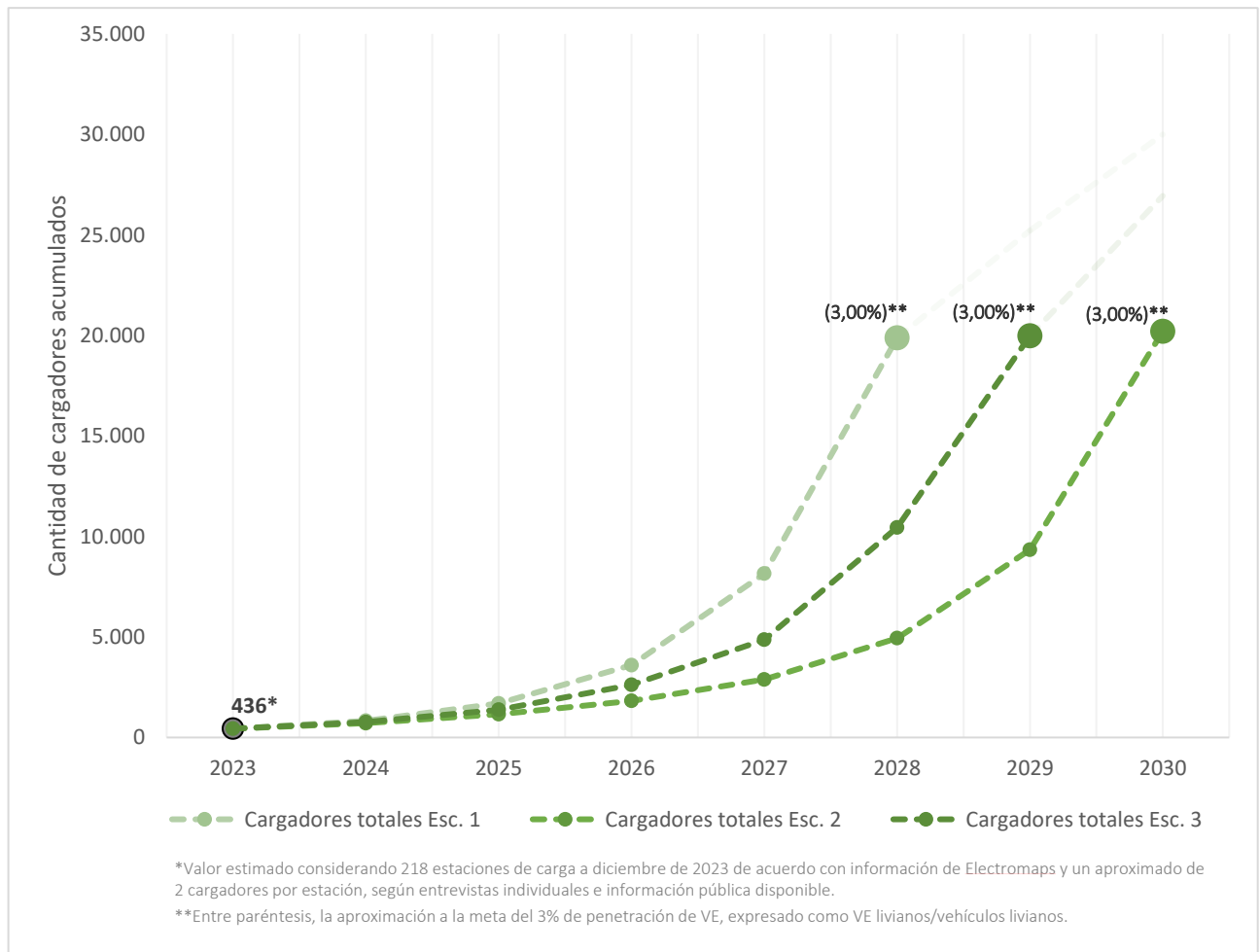


Figura 1: Metas estimadas de cargadores totales en Colombia bajo los distintos escenarios de proyección

Fuente: Estrategia nacional de infraestructura de carga, 2024, Ministerio de Minas y Energía

- **Barreras identificadas:**

La estrategia Nacional de Infraestructura de carga expedida por el Ministerio de Minas y Energía en el año 2024, con apoyo del Banco Mundial y Deloitte, identificó como barrera regulatoria la dificultad en el despliegue a gran escala de la infraestructura de carga para vehículos eléctricos en Colombia por falta de requerimientos por parte de las entidades encargadas de la planificación urbana que obliguen a incluir una cuota mínima de espacios de estacionamiento para vehículos eléctricos con sus cargadores en las nuevas edificaciones. Esta carencia de normativas específicas conlleva la consecuencia de que no se realicen las mejoras necesarias en la infraestructura eléctrica de los nuevos edificios, lo que podría resultar en una insuficiencia de puntos de carga accesibles para satisfacer la creciente demanda de vehículos eléctricos. Si bien es cierto, el Gobierno estableció en el Artículo 7 de la Ley 1964 de 2019, por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones que, las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo deberán destinar un porcentaje mínimo del dos por ciento (2%) del total de plazas de parqueo habilitados, para el uso preferencial de vehículos eléctricos.

En este sentido, esta barrera regulatoria hace referencia a las nuevas edificaciones no incluidas en dicho artículo, como son por ejemplo, lugares de trabajo, edificios residenciales, edificios públicos, etc. Un ejemplo de país que también ha desarrollado esta medida es España, el cual se regula en el Real Decreto Ley 21/2021 que todos los edificios existentes de uso distinto al residencial privado (centros de trabajo, centros comerciales y de ocio, instalaciones deportivas, centros educativos...) que tengan más de 20 plazas de aparcamiento deberán instalar puntos de recarga para coche eléctrico en sus parkings, estableciendo así un porcentaje mínimo del 5 por ciento (5%) de plazas de parqueo.

Además, es importante destacar que la implementación exitosa de infraestructura de carga de vehículos eléctricos implica una planificación cuidadosa tanto a nivel del sistema de distribución eléctrica dentro de los edificios como en la infraestructura de la red eléctrica de distribución. Para que los cargadores de vehículos eléctricos sean más accesibles y asequibles, es esencial que las entidades de planificación urbana, los promotores de edificios y los proveedores de equipos eléctricos integren la infraestructura de carga en los planes de diseño de edificios desde el inicio del proceso de elaboración del proyecto y su construcción, con objeto de asegurar que las redes eléctricas disponen de la capacidad necesaria para la implementación de los cargadores.

Una recomendación efectiva para superar esta barrera es la implementación de requisitos específicos que exijan una cuota mínima de espacios de estacionamiento designados para vehículos eléctricos y la incorporación de la infraestructura necesaria en los tableros de conexión de los nuevos edificios.

Esto no solo garantizaría la disponibilidad de lugares de estacionamiento con capacidad de carga, sino que también permitiría a los operadores de redes eléctricas planificar de manera más eficiente para satisfacer la demanda de carga de vehículos eléctricos. Adicionalmente, se podría revisar mediante un estudio la cuota mínima de las plazas de parqueo definidas en el Ley 1964 de 2019, con objeto de conocer el grado de utilización de dichas plazas, así como, la necesidad de incrementar la cuota mínima, en su caso.

Adicionalmente, se identificó como barrera la falta de coordinación entre el nivel de compromiso de las autoridades locales en el despliegue de la infraestructura de carga de vehículos eléctricos es una barrera política significativa que afecta la adopción de la movilidad eléctrica en Colombia. Esta falta de coordinación se manifiesta debido a que hay una variación significativa en el nivel de compromiso mostrado por las autoridades locales, lo que resulta en diferentes enfoques en la instalación de infraestructura de carga de vehículos eléctricos.

Un pequeño número de ciudades han estado muy comprometidas con la agenda asociada a la Estrategia de Movilidad Eléctrica desde hace varios años y, como resultado, han desarrollado una mayor infraestructura de recarga de vehículos eléctricos. Entre estas ciudades se encuentran: Bogotá, Medellín, Pereira, Armenia, Cali y Envigado. Sin embargo, persisten diferencias significativas en los niveles de compromiso entre estas ciudades.

Sin embargo, otras ciudades de Colombia aún no han explorado seriamente la provisión de infraestructuras públicas de recarga o recientemente, han empezado a hacerlo. Por lo que el despliegue de infraestructura de carga supone un reto para estas autoridades locales.

A nivel nacional, la falta de compromiso uniforme de las autoridades locales crea desafíos para el despliegue a gran escala de la red de infraestructura de carga de vehículos eléctricos en Colombia.

Para lograr una transición efectiva hacia la movilidad eléctrica, es necesario un enfoque coordinado y una inversión estratégica en infraestructura a nivel nacional. Esto implica la necesidad de establecer objetivos y estándares nacionales para la infraestructura de carga, lo que permitiría un despliegue más equitativo y eficiente en todo el país y promovería una transición más rápida hacia una movilidad eléctrica sostenible.

En última instancia, la falta de coordinación en la provisión de infraestructura de carga puede influir en la decisión de las personas de adquirir un vehículo eléctrico. Las personas que viven en áreas con poca infraestructura de carga pueden encontrar más difícil y menos conveniente utilizar un vehículo eléctrico en comparación con aquellos que viven en áreas bien atendidas. Para abordar esta barrera política, es fundamental que el gobierno colombiano trabaje en estrecha colaboración con las autoridades locales y establezca políticas que fomenten una inversión equitativa y una expansión coherente de la infraestructura de carga de vehículos eléctricos en todo el país.

- **Alternativas de solución**

Se identificó como estrategia la revisión del marco de política debe ser parte de una estrategia más amplia para promover la movilidad eléctrica y el despliegue de la infraestructura de carga. La revisión del marco de políticas y directrices colombianas que aborden medidas específicas basadas en

incentivos públicos para la infraestructura de carga es fundamental para facilitar la adopción de la movilidad eléctrica y el despliegue de la infraestructura de carga.

- i. Desarrollo de políticas específicas que consideren la planificación de procedimientos y requisitos que apliquen particularmente a proyectos asociados con la infraestructura de carga. Esto implica tener en cuenta los mecanismos adoptados por las autoridades públicas para promover la infraestructura de carga de acceso público. En este sentido, el objetivo de estas políticas específicas será promover la ejecución de proyectos de infraestructura de carga mediante incentivos públicos.

En el marco de estas políticas, para determinar los procedimientos y los requisitos a cumplir por los agentes que quieran acceder a dichos incentivos, se puede realizar a través de: (i) autorizaciones directas para el despliegue de infraestructura de carga pública, y (ii) procesos de licitación pública.

- ii. Desarrollo de directrices comunes que establezcan requisitos adicionales para el despliegue y operación de la infraestructura de carga pública financiada o respaldada por las autoridades públicas.

Estas directrices pueden incluir estándares técnicos, criterios de ubicación estratégica y consideraciones ambientales para garantizar un despliegue eficaz y sostenible.

Después de identificar las barreras que enfrentan los actores clave en el ecosistema de la infraestructura de carga de vehículos eléctricos en Colombia, es crucial identificar las acciones que puedan mitigar, así como eliminar dichas barreras para para estimular y asegurar un despliegue robusto en este ecosistema en constante evolución.

En este sentido, como conclusión de la Estrategia Nacional de Infraestructura de Carga se identifican las áreas que requieren atención y un desarrollo continuo para alcanzar un despliegue exitoso en la infraestructura de carga de vehículos eléctricos en el país.

Principales marcos normativos que podrían incentivar el despliegue a gran escala dado el contexto actual de Colombia en tono a la infraestructura pública de carga de vehículos eléctricos



Figura 2: Identificación estrategias

Fuente: Estrategia nacional de infraestructura de carga, 2024, Ministerio de Minas y Energía

Con el propósito de avanzar en el desarrollo ordenado y progresivo de infraestructura de carga para vehículos eléctricos, la Estrategia Nacional de Infraestructura de Carga definió recomendaciones y líneas de acción orientadas a la construcción de una hoja de ruta nacional para el despliegue de dicha infraestructura, entre las cuales se encuentran las siguientes:

La Línea de Acción 1 de la Estrategia Nacional de Infraestructura de Carga establece la necesidad de incentivar el desarrollo de infraestructura de carga privada en lugares de residencia y trabajo, con el fin de acelerar la adopción de vehículos eléctricos y fortalecer el despliegue nacional de infraestructura de carga.

En este sentido, la implementación de infraestructura de carga en edificaciones pertenecientes a entidades públicas del orden nacional contribuye al desarrollo de dicha línea de acción, al promover la incorporación progresiva de puntos de carga en lugares de trabajo y permanencia institucional, generando condiciones habilitantes para la movilidad eléctrica y facilitando la adopción de vehículos eléctricos en las flotas oficiales.

Así mismo, el presente proyecto normativo busca fortalecer el despliegue ordenado y progresivo de infraestructura de carga en el sector público, en concordancia con las metas nacionales de transición energética, movilidad sostenible y descarbonización del transporte.

Línea de acción 1: estímulo de la demanda	Descripción	Instituciones y rol ²⁰	Prioridad
Incentivar la infraestructura de carga privada para acelerar la demanda y el despliegue nacional.	Una de las principales razones que incentivará la adopción del vehículo eléctrico por parte de la ciudadanía es la disponibilidad de instalar un punto de carga en sus propios domicilios o en sus lugares de trabajo. Así pues, la adopción de puntos de carga privados aumentará el número de vehículos eléctricos , aumentando la demanda de la infraestructura de carga pública .	La entidades del gobierno (en cabeza del MME), los propietarios de puntos de carga, las empresas de generación y distribución de energía eléctrica, tendrán como rol establecer los procesos, estándares y protocolos para llevar a cabo la conexión a la red eléctrica, lograr potencia de carga de cara a los estándares internacionales; articular especificaciones técnicas de obras civiles y protocolos para instalación de infraestructura de carga.	

Figura 3: Línea de acción 1: Estimulo de la demanda

Fuente: Estrategia nacional de infraestructura de carga, 2024, Ministerio de Minas y Energía

La Línea de Acción 4 de la Estrategia Nacional de Infraestructura de Carga establece la necesidad de promover medidas orientadas a optimizar los costos y facilitar el despliegue de infraestructura de carga mediante la incorporación de requisitos mínimos y previsiones de infraestructura en nuevas construcciones y estacionamientos asociados.

En particular, la estrategia identificó la importancia de integrar infraestructura de carga desde las etapas de diseño, planeación y desarrollo de las edificaciones, con el fin de reducir costos futuros de adecuación, facilitar la expansión progresiva de infraestructura de carga y fortalecer las condiciones habilitantes para la movilidad eléctrica.

En este sentido, el presente proyecto normativo se articula con dicha línea de acción al establecer lineamientos para la implementación progresiva de infraestructura de carga en parqueaderos asociados a edificaciones pertenecientes a entidades públicas del orden nacional, incorporando criterios relacionados con preinstalación eléctrica, escalabilidad, capacidad de expansión futura y gestión eficiente de la infraestructura energética.

Línea de acción 4: optimización de costos y otros ingresos complementarios asociados a la operación	Descripción	Instituciones y rol ²³	Prioridad
Acompañar a los Gobiernos locales en el desarrollo de los planes de movilidad sostenible para que se incluyan aspectos de infraestructura de carga.	Este acompañamiento implica colaborar en la planificación urbana para identificar ubicaciones estratégicas para estaciones de carga, integrar la infraestructura de carga en nuevas construcciones y desarrollos urbanos, y asegurar que las regulaciones locales faciliten la implementación y expansión de estas instalaciones.	El Ministerio de Minas y Energía coordinará con el DNP el acompañamiento y direccionamiento a los gobiernos locales para establecer los lineamientos y políticas necesarias para que se incluyan aspectos de infraestructura de carga en los instrumentos de planeación territorial.	●●
Revisión de las cuotas mínimas de estacionamiento para VE e infraestructura de carga en Colombia.	Establecer cuotas mínimas obligatorias puede incentivar a los desarrolladores inmobiliarios a integrar la infraestructura de carga desde la fase de planificación, garantizando que la creciente demanda de estos servicios sea satisfecha.	El Ministerio de Minas y Energía coordinará con el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio y el DNP la revisión y análisis para establecer cuotas mínimas de estacionamiento para VE e infraestructura de carga.	●●
Establecer requisitos mínimos para la instalación de infraestructura de carga en nuevas construcciones con estacionamiento asociado, incluidas aquellas que se	Al hacer obligatoria la inclusión de puntos de carga en los nuevos desarrollos y en proyectos de renovación significativa , se fomenta la infraestructura necesaria para la transición hacia una movilidad más limpia y eficiente.	El Ministerio de Minas y Energía en un trabajo interinstitucional con el DNP, el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio y el gremio sectorial, establecerá los requisitos mínimo para la instalación de infraestructura de carga.	●●

Figura 4: Línea de acción 4: Optimización de costos y otros ingresos complementarios
Fuente: Estrategia nacional de infraestructura de carga, 2024, Ministerio de Minas y Energía

En este contexto, la implementación de infraestructura de carga para vehículos eléctricos en edificaciones pertenecientes a entidades públicas del orden nacional constituye una medida orientada a fortalecer las condiciones habilitantes para la movilidad eléctrica, promover la modernización tecnológica de la infraestructura pública, avanzar en el cumplimiento de las metas nacionales de transición energética y contribuir al desarrollo de medidas de uso racional y eficiente de la energía en el sector público.

Por lo anterior, resulta necesario adicionar la Sección 5 al Capítulo 6 del Título III de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1073 de 2015, con el fin de establecer lineamientos para la implementación gradual de infraestructura de carga para vehículos eléctricos en los parqueaderos asociados a edificaciones pertenecientes a entidades públicas del orden nacional.

- **Clasificación de edificaciones y criterios de proporcionalidad regulatoria**

Con el fin de garantizar una implementación progresiva, técnicamente viable y proporcional de infraestructura de carga para vehículos eléctricos en las edificaciones pertenecientes a entidades públicas del orden nacional, el proyecto normativo incorpora una clasificación de edificaciones basada en la cantidad de cupos de parqueadero asociados a cada edificación.

La clasificación propuesta busca reconocer las diferencias existentes entre las entidades públicas en términos de tamaño de la infraestructura de parqueaderos, capacidad eléctrica disponible, intensidad potencial de uso de la infraestructura de carga, disponibilidad presupuestal y capacidad operativa para implementar medidas asociadas a movilidad eléctrica y eficiencia energética.

En este sentido, el proyecto normativo establece las siguientes categorías:

Categoría I: edificaciones con menos de diez (10) cupos de parqueadero.

Categoría II: edificaciones con diez (10) a veintinueve (29) cupos de parqueadero.

Categoría III: edificaciones con treinta (30) a cincuenta y nueve (59) cupos de parqueadero.

Categoría IV: edificaciones con sesenta (60) o más cupos de parqueadero.

La incorporación de dichas categorías permite establecer obligaciones diferenciadas y proporcionales, evitando imponer cargas regulatorias homogéneas sobre edificaciones con características técnicas, operativas y presupuestales significativamente distintas.

Particularmente, las edificaciones con menor número de cupos de parqueadero pueden presentar mayores limitaciones asociadas a disponibilidad de espacio, restricciones físicas, capacidad eléctrica instalada o condiciones de operación, razón por la cual el proyecto normativo incorpora criterios de gradualidad y proporcionalidad que permitan una implementación razonable y progresiva de infraestructura de carga.

Por otra parte, las edificaciones con mayor capacidad de parqueaderos presentan un mayor potencial de incorporación de vehículos eléctricos institucionales, mayor posibilidad de rotación y uso de infraestructura de carga y mejores condiciones para la implementación de soluciones de gestión energética, balanceo de carga y expansión futura de infraestructura eléctrica.

Así mismo, la clasificación por categorías permite incorporar criterios de escalabilidad y planeación progresiva de infraestructura de carga, considerando que un punto de carga puede atender múltiples vehículos eléctricos durante una semana mediante esquemas de rotación y gestión eficiente de la carga.

En este contexto, el esquema de categorización propuesto permite evitar el sobredimensionamiento de infraestructura de carga en etapas iniciales de adopción de movilidad eléctrica, promoviendo una implementación gradual y financieramente sostenible, acorde con las necesidades reales de las entidades públicas y con el estado actual de penetración de vehículos eléctricos en las flotas institucionales.

- **Rol del sector público**

La implementación de infraestructura de carga para vehículos eléctricos en edificaciones pertenecientes a entidades públicas del orden nacional constituye una medida orientada no solo al cumplimiento de las metas nacionales de transición energética y movilidad sostenible, sino también al fortalecimiento del rol del Estado como actor demostrativo en la adopción de tecnologías de bajas y cero emisiones.



FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA



T-GJ-F-01

11-08-2023

V-1

En efecto, las entidades de la Rama Ejecutiva del orden nacional desempeñan un papel estratégico en la implementación de políticas públicas asociadas a eficiencia energética, transición energética y descarbonización del transporte, particularmente en el marco de las metas establecidas en la Ley 1964 de 2019, el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 y las estrategias nacionales de movilidad eléctrica e infraestructura de carga.

En este sentido, la incorporación progresiva de infraestructura de carga en edificaciones públicas del orden nacional permite generar señales institucionales orientadas a promover la adopción de vehículos eléctricos, fortalecer las condiciones habilitantes para la movilidad eléctrica y contribuir al desarrollo progresivo del ecosistema de infraestructura de carga en el país.

Así mismo, la implementación de infraestructura de carga en edificaciones públicas facilita el cumplimiento de las obligaciones previstas en el artículo 8 de la Ley 1964 de 2019 relacionadas con la incorporación progresiva de vehículos eléctricos en las flotas oficiales, permitiendo que las entidades públicas cuenten con condiciones mínimas de operación para este tipo de tecnologías.

De igual manera, el despliegue progresivo de infraestructura de carga en el sector público puede contribuir a dinamizar el mercado asociado a tecnologías de movilidad eléctrica, servicios energéticos, soluciones de gestión inteligente de carga e infraestructura eléctrica, promoviendo procesos de modernización tecnológica y fortalecimiento de capacidades institucionales.

El proyecto normativo limita su ámbito de aplicación a las entidades de la Rama Ejecutiva del orden nacional, considerando que el Gobierno Nacional cuenta con competencia directa para establecer lineamientos aplicables a las entidades que integran su estructura administrativa, así como para orientar la implementación de medidas asociadas a eficiencia y transición energética justa en las edificaciones pertenecientes a dichas entidades.

Adicionalmente, la implementación progresiva en el orden nacional permite avanzar de manera gradual y coordinada en el desarrollo de infraestructura habilitante para la movilidad eléctrica, generando experiencia institucional, capacidades técnicas y mecanismos de seguimiento que posteriormente puedan servir como referencia para otros niveles de la administración pública.

2. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

El presente decreto aplica a las entidades de la Rama Ejecutiva del orden nacional, que tengan a su cargo edificaciones con parqueaderos asociados.

3. VIABILIDAD JURÍDICA

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

El proyecto de decreto se fundamenta en un conjunto de normas constitucionales, legales y reglamentarias que se encuentran **vigentes** y que habilitan la intervención del Gobierno Nacional en materia de eficiencia energética, movilidad eléctrica y modernización de infraestructura pública. Las normas relevantes son:

1. Constitución Política

- **Artículo 189.11:** Potestad reglamentaria del Presidente.
- **Artículo 334:** Intervención del Estado en la economía.
- **Artículo 365:** Finalidad social y regulación de los servicios públicos.

Todas estas disposiciones se encuentran **vigentes** y constituyen el fundamento constitucional directo del decreto.

2. Normas legales del sector energético

- **Ley 143 de 1994, artículo 2:** Competencias del Ministerio de Minas y Energía en política energética.
- **Ley 697 de 2001, artículo 1:** Declara el uso racional y eficiente de la energía como asunto de interés nacional.
- **Ley 1715 de 2014:**
 - Art. 5 y 6: Definiciones y competencias en eficiencia energética.
 - Art. 30: Modificado por el art. 237 de la Ley 2294 de 2023.

Todas estas normas están **vigentes**, siendo especialmente relevante la modificación del artículo 30 de la Ley 1715, que impone obligaciones a edificaciones públicas en eficiencia energética y FNCE.

3. Normas sobre movilidad eléctrica

- **Ley 1964 de 2019:**
 - Art. 7: Cupos preferenciales para vehículos eléctricos.
 - Art. 8: Cuota mínima del 30% de vehículos eléctricos en compras públicas.

Ambas disposiciones están **vigentes** y constituyen el fundamento legal directo para exigir infraestructura de carga en entidades públicas.

4. Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026

- **Ley 2294 de 2023:**
 - Art. 2: Incorpora las Bases del PND.
 - Art. 237: Modifica el art. 30 de la Ley 1715.

Vigente. El decreto desarrolla obligaciones expresas del PND en transición energética y movilidad sostenible.

5. Normativa reglamentaria y de política pública

- **Decreto 1073 de 2015:** Vigente. Es el DUR del sector Minas y Energía.
- **CONPES 3934 de 2018:** Vigente como política pública.

- **Resolución 40156 de 2022 (PROURE 2022–2030):** Vigente.
- **Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (2019):** Vigente.
- **Estrategia Nacional de Infraestructura de Carga (2024):** Vigente.

6. Normas procedimentales

- **Ley 1437 de 2011, art. 8:** Publicidad de proyectos normativos.
- **Decreto 270 de 2017, art. 2.1.2.1.14:** Procedimiento de publicación.
- **Decreto 1074 de 2015, art. 2.2.2.30.5:** Consulta a la SIC.

Todas vigentes y aplicables al trámite del decreto.

De otra parte, con relación a la Competencia del Presidente de la República

El Presidente cuenta con competencia para expedir el decreto con base en:

- **Artículo 189.11 CP:** Potestad reglamentaria.
- **Leyes 143 de 1994, 697 de 2001, 1715 de 2014 y 1964 de 2019:** que requieren desarrollo reglamentario.
- **Ley 2294 de 2023:** que impone obligaciones específicas a edificaciones públicas.

El decreto no crea obligaciones nuevas sin soporte legal, sino que **operacionaliza mandatos legales existentes**, especialmente:

- La cuota del 30% de vehículos eléctricos (Ley 1964).
- Las obligaciones de eficiencia energética y FNCE en edificaciones públicas (Ley 1715 modificada).
- Las metas del PND en transición energética.

Por tanto, **la competencia está plenamente acreditada.**

Así mismo, con relación a la proporcionalidad y razonabilidad

El decreto establece obligaciones graduales, diferenciadas por categorías de edificaciones y con plazos razonables (2027–2028). Esto cumple los principios de:

- Proporcionalidad
- Gradualidad
- Planeación
- Sostenibilidad fiscal

Articulación con políticas públicas

El decreto se integra con:

- PROURE
- Estrategia de Movilidad Eléctrica
- Estrategia de Infraestructura de Carga
- PND 2022–2026

Lo cual garantiza coherencia normativa y política.

Excepciones y tratamientos diferenciales

El artículo 2.2.3.6.5.11 permite mecanismos alternativos cuando existan limitaciones técnicas, jurídicas o presupuestales. Esto evita cargas imposibles y respeta el principio de **no regresividad** en eficiencia energética.

Seguridad jurídica

El decreto:

- No invade competencias del Congreso.
- No crea tributos ni modifica leyes.
- No afecta derechos adquiridos.
- Se ajusta al marco constitucional y legal vigente.

Del análisis normativo y jurisprudencial se concluye que:

1. **El decreto es constitucionalmente válido**, pues desarrolla leyes vigentes y mandatos del PND.
2. **La competencia del Presidente está plenamente acreditada** conforme al artículo 189.11 CP y jurisprudencia reiterada.
3. **El contenido del decreto es razonable, proporcional y fiscalmente sostenible**, conforme a la doctrina constitucional.
4. **El decreto desarrolla mandatos constitucionales ambientales**, especialmente en transición energética y mitigación del cambio climático.
5. **No se identifican vicios de competencia, procedimiento o contenido** que afecten su validez jurídica.
6. **La jurisprudencia constitucional respalda plenamente la intervención estatal en eficiencia energética, movilidad eléctrica y modernización de infraestructura pública.**

3.2 Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada

1. Constitución Política

- **Artículo 189.11:** Potestad reglamentaria del Presidente.
- **Artículo 334:** Intervención del Estado en la economía.
- **Artículo 365:** Finalidad social y regulación de los servicios públicos.

Todas estas disposiciones se encuentran **vigentes** y constituyen el fundamento constitucional directo del decreto.

2. Normas legales del sector energético

- **Ley 143 de 1994, artículo 2:** Competencias del Ministerio de Minas y Energía en política energética.
- **Ley 697 de 2001, artículo 1:** Declara el uso racional y eficiente de la energía como asunto de interés nacional.
- **Ley 1715 de 2014:**
 - Art. 5 y 6: Definiciones y competencias en eficiencia energética.
 - Art. 30: Modificado por el art. 237 de la Ley 2294 de 2023.

Todas estas normas están **vigentes**, siendo especialmente relevante la modificación del artículo 30 de la Ley 1715, que impone obligaciones a edificaciones públicas en eficiencia energética y FNCE.

3. Normas sobre movilidad eléctrica

- **Ley 1964 de 2019:**
 - Art. 7: Cupos preferenciales para vehículos eléctricos.
 - Art. 8: Cuota mínima del 30% de vehículos eléctricos en compras públicas.

Ambas disposiciones están **vigentes** y constituyen el fundamento legal directo para exigir infraestructura de carga en entidades públicas.

4. Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026

- **Ley 2294 de 2023:**
 - Art. 2: Incorpora las Bases del PND.
 - Art. 237: Modifica el art. 30 de la Ley 1715.

Vigente. El decreto desarrolla obligaciones expresas del PND en transición energética y movilidad sostenible.

5. Normativa reglamentaria y de política pública

- **Decreto 1073 de 2015:** Vigente. Es el DUR del sector Minas y Energía.
- **CONPES 3934 de 2018:** Vigente como política pública.
- **Resolución 40156 de 2022 (PROURE 2022–2030):** Vigente.
- **Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (2019):** Vigente.
- **Estrategia Nacional de Infraestructura de Carga (2024):** Vigente.

6. Normas procedimentales

	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	 <div style="display: inline-block; vertical-align: middle;"> SIG <small>Sistema Integrado de Gestión del Medio Ambiente</small> </div>		
		T-GJ-F-01		
		<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">11-08-2023</td> <td style="width: 50%; text-align: center;">V-1</td> </tr> </table>	11-08-2023	V-1
11-08-2023	V-1			

- **Ley 1437 de 2011, art. 8:** Publicidad de proyectos normativos.
- **Decreto 270 de 2017, art. 2.1.2.1.14:** Procedimiento de publicación.
- **Decreto 1074 de 2015, art. 2.2.2.30.5:** Consulta a la SIC.

Todas vigentes y aplicables al trámite del decreto.

3.3 Análisis de las disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas

El proyecto no deroga, subroga, modifica, ni sustituye disposiciones reglamentarias existentes. Su contenido se limita a adicionar una nueva Sección 5 al Capítulo 6 del Título III de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1073 de 2015, la cual tiene como objeto establecer lineamientos para la implementación de infraestructura de carga para vehículos eléctricos en los parqueaderos asociados a edificaciones pertenecientes a entidades públicas del orden nacional, con el fin de promover la movilidad eléctrica, la transición energética justa, la eficiencia energética, la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, así como la modernización de la infraestructura pública.

Ahora bien, el decreto es jurídicamente válido, pues desarrolla leyes que ordenan eficiencia energética, movilidad eléctrica y modernización de edificaciones públicas.

La potestad reglamentaria del Presidente (Art. 189.11 CP) se ejerce adecuadamente para operacionalizar obligaciones legales.

Las normas más relevantes que fundamentan el decreto son:

- Art. 334 y 365 CP
- Ley 143 de 1994
- Ley 697 de 2001
- Ley 1715 de 2014 (y su modificación por Ley 2294 de 2023)
- Ley 1964 de 2019
- Ley 2294 de 2023 (PND)
- CONPES 3934 de 2018
- PROURE 2022–2030

El decreto **crea obligaciones claras, progresivas y proporcionadas** para las entidades públicas. Introduce un **marco técnico y operativo** para garantizar la transición energética en el sector público. Las excepciones previstas garantizan **flexibilidad jurídica** y evitan cargas desproporcionadas.

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.

Mediante correo electrónico del 18 de junio de 2026, el Grupo de Defensa Judicial, Extrajudicial y Asuntos Constitucionales de la Oficina Asesora Jurídica emitió el informe sobre decisiones judiciales, señalando lo siguiente:

De manera atenta, remito informe solicitado para expedir el proyecto de resolución "Por el cual se adiciona la sección 5 al Capítulo 6 del Título III de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1073 de 2015, relacionada con la implementación de infraestructura de carga para vehículos eléctricos en parqueaderos asociados a edificaciones pertenecientes a entidades públicas del orden nacional, y se dictan otras disposiciones". Para la elaboración del mismo se verificó la base de datos de los procesos judiciales que manejamos de la OAJ y otras fuentes de información oficial disponibles:

Artículos 189, 334 y 365 de la Constitución Política

Artículo 2 de la Ley 143 de 1994

Artículo 1 de la Ley 697 de 2001

Artículo 8 de la Ley 1437 de 2011

Artículos 5 y 6 de la Ley 1715 de 2014,

Ley 1964 de 2019

Artículos 2 y 237 de la Ley 2294 de 2023

Decreto 1073 de 2015

Resolución MME 40156 de 2022

Una vez revisada la base de datos, se tiene que, contra las normas consultadas, no aparecen a la fecha demandas y/o notificaciones efectuadas según información que reposa en los archivos. Así mismo se consultó la página de SUIN-JURISCOL y no se encontraron anotaciones de vigencia, por lo que se encuentra aparentemente "vigente".

Tampoco aparecen en la página de la Corte Constitucional demandas contra estas disposiciones normativas que se encuentren pendientes o con sentencia, de acuerdo con lo cual se entiende que están surtiendo plenos efectos.

3.5 Circunstancias jurídicas adicionales

En cumplimiento de lo dispuesto en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, en concordancia con lo establecido en las Resoluciones 40310 y 41304 de 2017 expedidas por el Ministerio de Minas y Energía (MME), el texto del proyecto de resolución se publicó para comentarios de la ciudadanía en la página web del MME, entre los días xx de xxx de 2026 y xx de xxxx de 2026; y los comentarios recibidos fueron debidamente analizados y resueltos en la matriz establecidas para tal efecto.

Una vez analizado y resuelto el cuestionario de la abogacía de la competencia por parte de la Oficina de Asuntos Regulatorios y Empresariales del Ministerio, esa Dependencia concluyó que no fue necesario remitir el acto normativo a concepto de abogacía de la competencia ante la Superintendencia de Industria y Comercio, ya que las medidas a implementar por medio del presente acto administrativo no afectan la libre competencia de las empresas del mercado eléctrico nacional.

4. IMPACTO ECONÓMICO

La implementación de las medidas previstas en el presente proyecto normativo podrá generar costos asociados a la elaboración de diagnósticos técnicos, diseños eléctricos, adecuaciones de infraestructura, adquisición e instalación de equipos de carga para vehículos eléctricos, certificaciones RETIE, sistemas de monitoreo y demás actividades requeridas para la puesta en operación de infraestructura de carga en parqueaderos asociados a edificaciones pertenecientes a entidades públicas del orden nacional.

No obstante, el proyecto normativo incorpora criterios de gradualidad, proporcionalidad y flexibilidad presupuestal, en la medida en que:

- La obligación de implementación se estructura conforme a categorías de edificaciones y capacidad de parqueaderos.
- Se prevé una etapa inicial de diagnóstico técnico y planeación institucional.
- La ejecución de las inversiones se articula con los anteproyectos de presupuesto de la vigencia fiscal 2028.
- Se contemplan tratamientos diferenciales cuando existan limitaciones técnicas, jurídicas, operativas o presupuestales.
- Se permite la utilización de diferentes mecanismos de financiación y ejecución conforme al ordenamiento jurídico vigente.

En consecuencia, la implementación de la infraestructura de carga podrá realizarse de manera progresiva y acorde con las capacidades presupuestales de cada entidad pública.

Como referencia técnica y económica, durante la vigencia 2024, el Ministerio de Minas y Energía celebró el contrato CAO-0009-2024 con la empresa DINA ENERGY S.A.S., correspondiente al diseño, instalación y certificación RETIE de seis (6) puntos de carga para vehículos eléctricos.

De acuerdo con dicha factura, el valor total del proyecto ascendió a SESENTA Y CUATRO MILLONES QUINIENTOS VEINTISIETE MIL SETECIENTOS CUARENTA Y NUEVE PESOS (\$64.527.749 COP), incluyendo:

- Diseño detallado según RETIE, memorias de cálculo, planos eléctricos y diagramas unifilares.
- Informe técnico de instalación.
- Instalación eléctrica de seis (6) puestos de carga para vehículos eléctricos.
- Certificación RETIE de la infraestructura instalada.

Lo anterior equivale a un costo promedio aproximado de DIEZ MILLONES SETECIENTOS CINCUENTA Y CUATRO MIL SEISCIENTOS VEINTICINCO PESOS (\$10.754.625 COP) por punto de carga instalado para el año 2024, incluyendo actividades de ingeniería, instalación y certificación.

Tomando como referencia las proyecciones de inflación del Banco de la República y del Marco Fiscal de Mediano Plazo, y considerando que las entidades públicas deberán incluir los recursos correspondientes en los anteproyectos de presupuesto para la vigencia fiscal 2028. Para efectos de estimación indicativa, se consideraron los siguientes supuestos de inflación anual:

Año	Inflación
2025	5.2%
2026	6.4%*
2027	3.8%*
2028	3.5%*

Fuente: Elaboración propia con datos del Banco de la República

En este sentido, para efectos de planeación presupuestal institucional, el costo estimado de implementación integral por punto de carga para el año 2028 podría ubicarse en aproximadamente TRECE MILLONES DE PESOS (\$13.000.000 COP), dependiendo de variables tales como:

- Capacidad eléctrica disponible en la edificación.
- Necesidad de expansión de acometidas y tableros eléctricos.
- Distancia entre los puntos de carga y la infraestructura eléctrica existente.
- Obras civiles requeridas.
- Potencia y tecnología de los cargadores.
- Sistemas de balanceo o gestión inteligente de carga.
- Condiciones constructivas y operativas de cada parqueadero.
- Costos asociados a certificación y cumplimiento RETIE.

Debe señalarse que los valores anteriores constituyen referencias indicativas para fines de planeación presupuestal y no corresponden a tarifas oficiales ni a costos estandarizados obligatorios, toda vez que cada entidad deberá adelantar sus respectivos diagnósticos técnicos, estudios previos y procesos contractuales conforme a las particularidades de sus edificaciones y necesidades institucionales. Así mismo, el impacto económico del proyecto normativo se encuentra mitigado por diversos factores:

1. El despliegue será gradual y proporcional al tamaño de la infraestructura de parqueaderos.
2. No todas las entidades requerirán adecuaciones eléctricas de alta complejidad.
3. Un mismo punto de carga puede atender múltiples vehículos mediante esquemas de rotación y gestión de carga.
4. Las entidades podrán articular estas inversiones con programas de eficiencia energética, modernización de infraestructura y proyectos con Fuentes No Convencionales de Energía Renovable.
5. La infraestructura podrá implementarse de forma escalable, permitiendo expansiones futuras según el crecimiento de la demanda de movilidad eléctrica.

5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

La implementación de las disposiciones previstas en el presente proyecto normativo no implica, por sí misma, la apropiación automática de recursos adicionales del Presupuesto General de la Nación ni la creación inmediata de obligaciones de gasto centralizadas a cargo del Ministerio de Minas y Energía.

Las obligaciones previstas se enmarcan en un esquema de implementación gradual, progresiva y proporcional, conforme a las capacidades técnicas, operativas y presupuestales de cada entidad pública del orden nacional.

En este sentido, el proyecto normativo establece expresamente que cada entidad será responsable de planear, gestionar y destinar los recursos necesarios para el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con la implementación de infraestructura de carga para vehículos eléctricos, de conformidad con:

- El principio de planeación presupuestal;
- El marco fiscal aplicable;
- Las disponibilidades presupuestales de cada entidad;
- Las reglas de sostenibilidad fiscal;
- Y los instrumentos de programación presupuestal vigentes.

Así mismo, el proyecto prevé que, a más tardar el 30 de mayo de 2027, las entidades públicas deberán elaborar el inventario de parqueaderos asociados a sus edificaciones, realizar el diagnóstico técnico preliminar y formular el respectivo plan de implementación, incluyendo la incorporación de los recursos requeridos en los anteproyectos de presupuesto correspondientes a la vigencia fiscal 2028, la cual esta alineada con el artículo 2.2.6.7.6 del Decreto 2104 de 2023.

En consecuencia, la regulación propuesta no exige ejecuciones presupuestales inmediatas durante la entrada en vigencia del decreto, sino que incorpora un periodo de planeación institucional que permite a las entidades programar progresivamente las inversiones requeridas dentro de sus ciclos ordinarios de formulación presupuestal.

6. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN.

El presente proyecto normativo genera un impacto ambiental positivo, en la medida en que promueve la implementación progresiva de infraestructura de carga para vehículos eléctricos en edificaciones pertenecientes a entidades públicas del orden nacional, contribuyendo al fortalecimiento de la movilidad eléctrica, la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero asociadas al transporte y al cumplimiento de las metas nacionales de transición energética y descarbonización. Así mismo, el proyecto no genera impactos negativos directos sobre el patrimonio cultural de la Nación, debido a que no establece intervenciones específicas sobre bienes de interés cultural y contempla la posibilidad de aplicar tratamientos diferenciales cuando existan limitaciones técnicas, jurídicas u operativas asociadas a determinadas edificaciones.

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

No aplica. Sin embargo se cuenta con el sustento de viabilidad técnica conforme se observa en el presente documento.

ANEXOS:



FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA



T-GJ-F-01

11-08-2023

V-1

Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de incorporación en la agenda regulatoria)	X
Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo	N/A
Informe de observaciones y respuestas	X
Concepto de Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio	X
Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública	N/A
Cuestionario de abogacía de la competencia	X

Aprobó:

DANIEL AUGUSTO EL SAIEH SÁNCHEZ
Jefe Oficina Asesora Jurídica

JUAN CARLOS BEDOYA CEBALLOS
Jefe Oficina de Asuntos Regulatorios y
Empresariales

Elaboró:

Revisó:

Aprobó: