



# ANALES DEL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C. PROYECTOS DE ACUERDO

AÑO III N°. 3361 DIRECTOR (E): CARLOS ARTURO DUARTE CUADROS MAYO 03 DEL AÑO 2022

## TABLA DE CONTENIDO

Pág.

<b>PROYECTO DE ACUERDO N° 270 DE 2022 PRIMER DEBATE</b> “POR EL CUAL SE PROMUEVE E INCENTIVA LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE MEDIANTE EL TRÁNSITO GRADUAL A ENERGÍA ELÉCTRICA NO CONTAMINANTE PARA VEHÍCULOS, TAXIS, SERVICIO PÚBLICO ESPECIAL, MOTOS Y DEMÁS MEDIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARÁCTER OFICIAL Y PARTICULAR EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	5090
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------

## PROYECTO DE ACUERDO N° 270 DE 2022

### PRIMER DEBATE

**“POR EL CUAL SE PROMUEVE E INCENTIVA LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE MEDIANTE EL TRÁNSITO GRADUAL A ENERGÍA ELÉCTRICA NO CONTAMINANTE PARA VEHÍCULOS, TAXIS, SERVICIO PÚBLICO ESPECIAL, MOTOS Y DEMÁS MEDIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARÁCTER OFICIAL Y PARTICULAR EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

#### I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

##### 1. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de acuerdo pretende promover e incentivar el tránsito a una movilidad urbana sostenible en el Distrito Capital, cumpliendo las disposiciones de la Ley 1964 de 2019, “POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL USO DE VEHICULOS ELECTRICOS EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, con el propósito de minimizar la contaminación ambiental y las enfermedades respiratorias de los ciudadanos de Bogotá, producidas por la contaminación generada por los vehículos de combustión; asimismo, lograr las metas de los ODS exigidos a Colombia en el Acuerdo de París 2015.

##### 2. ANTECEDENTES

El presente proyecto tiene como antecedente el proyecto 239 del 2021 con ponencia positiva por las honorables concejales María Clara Name Ramírez y María Susana Muhamad González. No se contaron con comentarios de la administración y el proyecto fue archivado.

Mediante la Ley 164 de 1994, el Congreso de la República de Colombia aprobó la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre Cambio Climático, cuyo objetivo es la

estabilización de concentraciones de gases efecto invernadero-GEI en la atmósfera, a un nivel que impida interferencias antropógenos peligrosos en el sistema climático.

Uno de los primeros antecedentes lo encontramos en la Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo, la cual se celebró del 3 al 14 de junio de 1992. En esta se reafirmó la Declaración de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente, aprobada en Estocolmo el 16 de junio de 1972, cuyo objetivo fue el de establecer una alianza mundial nueva y equitativa, mediante la creación de nuevos niveles de cooperación entre los Estados, los sectores claves de las sociedades y las personas, procurando alcanzar acuerdos internacionales en los que se respeten los intereses de todos y se proteja la integridad del sistema ambiental y de desarrollo mundial.

De otra parte, se reconoció “la naturaleza integral e interdependiente de la Tierra, nuestro hogar”, esbozando entre sus principios:

Principio 1: Los seres humanos constituyen el centro de las preocupaciones relacionadas con el desarrollo sostenible. Tienen derecho a una vida saludable y productiva en armonía con la naturaleza.

Principio 4: A fin de alcanzar el desarrollo sostenible, la protección del medio ambiente deberá constituir parte integrante del proceso de desarrollo y no podrá considerarse en forma aislada.

Principio 8: Para alcanzar el desarrollo sostenible y una mejor calidad de vida para todas las personas, los estados deberían reducir y eliminar las modalidades de producción y consumo insostenibles y fomentar políticas demográficas apropiadas.

Principio 15: Con el fin de proteger el medio ambiente, los estados deberán aplicar ampliamente el criterio de precaución conforme a sus capacidades. Cuando haya peligro de daño grave o irreversible, la falta de certeza científica absoluta no deberá utilizarse como razón para postergar la adopción de medidas eficaces en función de los costos para impedir la degradación del medio ambiente.

Principio 17: Deberá emprenderse una evaluación del impacto ambiental... respecto de cualquier actividad propuesta que probablemente haya de producir un impacto negativo considerable en el medio ambiente...

Principio 21: Debería movilizarse la creatividad, los ideales y el valor de los jóvenes del mundo para forjar una alianza mundial orientada a lograr el desarrollo sostenible y asegurar un mejor futuro para todos.

Principio 25: La paz, el desarrollo y la protección del medio ambiente, son interdependientes e inseparables.

Años después, en septiembre del año 2000, 189 países adoptaron la Declaración del Milenio, en el marco de la Asamblea General de Naciones Unidas, en la cual se comprometieron a alcanzar, en un plazo de quince años, ocho objetivos orientados a solucionar los principales problemas del desarrollo global, conocidos como los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM). El balance en cuanto a su cumplimiento fue positivo y marcó un punto de partida para elaborar una agenda de desarrollo sostenible.

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible (Rio+20), celebrada en junio de 2012, identificó la necesidad de ampliar la visión de desarrollo contemplada en la Declaración del Milenio. También se entendió la importancia de establecer metas más ambiciosas a nivel mundial, para mejorar la calidad de vida de la población. Colombia jugó un papel protagónico, al proponer la estructuración de esta nueva agenda global de

desarrollo, orientada a solucionar los principales obstáculos identificados en los años de implementación de los ODM.

En septiembre de 2015, se logró la adopción de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, con 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), participando 193 países miembros de la ONU. La nueva agenda adopta una visión transformadora del desarrollo, planteando retos importantes en términos institucionales y de política necesarios para su implementación. En el caso de Colombia, los desafíos pueden ejemplificarse en la necesidad de fortalecer la coordinación interinstitucional para promover acciones transversales, la capacidad del Gobierno (en todos los niveles) para cuantificar los avances de las metas propuestas, la alineación de la agenda con los instrumentos de política territorial y la coordinación de acciones con diferentes actores sociales.

Los ODS constituyen un elemento integrador de todas las agendas que actualmente adelanta el país en materia de desarrollo, así como un marco que permite alinear de manera coherente acciones tanto públicas como privadas, alrededor de un objetivo común. En este sentido, el Gobierno nacional ha aunado esfuerzos con diferentes sectores de la sociedad para el alistamiento y efectiva implementación de la Agenda 2030 y la articulación de los ODS con los Planes de Desarrollo; el proceso de ingreso a la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE); el Acuerdo de París para la lucha contra el cambio climático y la estrategia de Crecimiento Verde. Lo anterior, como apuesta transversal para el desarrollo de las políticas del país.

El Documento CONPES 3918 define un conjunto de indicadores y metas para el seguimiento a la implementación de los ODS, sus respectivos responsables, el plan de fortalecimiento

estadístico necesario para robustecer los sistemas de información, la estrategia de territorialización de los ODS y los lineamientos para la interlocución con actores no gubernamentales.

Es así como el presente proyecto de acuerdo pretende alinearse dentro de los objetivos del CONPES 3918, al apoyar, de manera directa o indirecta, al cumplimiento de los objetivos 1, 2, 3, 7, 8 11, 13 y 17 de los ODS.

En este orden de ideas, se puede observar una paridad con el Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024 “Un Nuevo Contrato Social y Ambiental Para el Siglo XXI”, cuyas metas se relacionan directamente en un 67% con las del CONPES 3918.

Este proyecto no registra antecedentes en el Concejo de Bogotá; no obstante, aborda e involucra varios propósitos del Plan de Desarrollo Distrital 2020-2024, a saber: el Propósito 2: “Cambiar nuestros hábitos de vida para reverdecer a Bogotá y adaptarnos y mitigar el cambio climático”; el Propósito 4: “Hacer de Bogotá-Región un modelo de movilidad,

creatividad y productividad incluyente y sostenible; y el Propósito 5: “Construir Bogotá- Región con gobierno abierto, transparente y ciudadanía consciente”. Es así que, para el caso del Propósito 2, el presente proyecto adhiere a 4 de los 8 Logros de Ciudad establecidos, como son el logro 1: “Formular y ejecutar estrategias concertadas de adaptación y mitigación de la crisis climática”; el logro 3: “Intervenir integralmente áreas estratégicas de Bogotá, teniendo en cuenta las dinámicas patrimoniales, ambientales, sociales y culturales”; el logro 5: “Reconocer y proteger todas las formas de vida, en particular la fauna urbana”; y el logro 6: “Reducir la contaminación ambiental atmosférica, visual y auditiva y el impacto en morbilidad y mortalidad por esos factores”.

### **3. JUSTIFICACIÓN**

Bogotá, como epicentro del país, albergando alrededor del 17% de la población nacional e involucrando entre el 40% y 60% del tránsito industrial y comercial, además de ser una de las capitales más importantes de América Latina, genera gran impacto y repercusiones de diferente índole en el país y la región, con sus acciones, razón por la cual debería ser referente nacional e internacional en estos asuntos de Gestión de Calidad Ambiental. Según la “Tercera Comunicación Nacional Sobre el Cambio Climático”, en la ciudad capital circulan alrededor de 2,2 millones de vehículos. De esa cifra, 52.400 son taxis, los cuales, a pesar de representar solamente el 2,38% del total de unidades, en cuanto al consumo de combustibles, su participación sube al 12,3%.

En consecuencia, los taxis en Bogotá despiden diariamente, más de 2 toneladas de CO<sub>2</sub> al aire de Bogotá. El resto de los vehículos despiden más de 12.000 toneladas de CO<sub>2</sub> al día: cuando se implementa en la ciudad el Día sin Carro, se reducen en 12.000 toneladas las emisiones de CO<sub>2</sub> en Bogotá.

Bogotá cuenta con equipos de monitoreo de material particulado, así como 16 estaciones –una móvil- que registran datos de óxidos de nitrógeno, monóxido de carbono, dióxido de azufre y ozono y material particulado. Con esto se pretende suministrar la información analizada en forma regular y eficiente, para de esta manera conocer, en tiempo real, el estado de la calidad del aire de la ciudad.

Según la Convención Marco de Las Naciones Unidas Sobre el Cambio Climático, Colombia tiene una meta de reducir el 20% de los GEI (y hasta el 30%, con ayuda internacional), como aporte a la meta de evitar llegar a un incremento de 2 grados en la temperatura media global, y se constituye en un avance hacia el cumplimiento de los ODS, de manera articulada al Acuerdo de París, que plantean desafíos en el largo plazo, los cuales tienen como fin atender las bases estructurales de la problemática global que impiden el desarrollo y el crecimiento económico.

Por lo anterior, se espera que para el año 2030, tanto los ODS como las metas de reducción GEI del Acuerdo de París se encuentren articuladas y apunten a un mismo objetivo final, que es alcanzar las bases para un verdadero Desarrollo Sostenible.

Los principales factores que contaminan el aire son: Material Particulado, Ozono, Óxidos de Azufre, Nitrógeno y Monóxido de carbono, siendo este último, un agente extremadamente tóxico y en constante aumento en nuestra ciudad.

Un automóvil genera alrededor de 20 libras de CO<sub>2</sub> por galón de gasolina, -depende de la tecnología, calidad del combustible, mantenimiento, velocidad/aceleración-.

Pero la contaminación producida por los motores de combustión no sólo es CO<sub>2</sub>; un taxi a gasolina de más de 6 años, que recorra 230 km al día –promedio en Bogotá-, le aporta a la atmósfera, además de unos 92 kg. de CO<sub>2</sub>, unos 460 gr. de Óxido Nitroso (N<sub>2</sub>O), 46 gr. de Metano (CH<sub>4</sub>), 1.380 gr. de compuestos volátiles, 9,2 Kg. De Monóxido de Carbono (CO). A esto se le sumaría la contaminación producida por los buses y vehículos de carga que operan con combustible fósil.

### **Enfermedades ligadas a la contaminación**

Estudios de la Secretaría Distrital de Ambiente, con entidades gubernamentales e internacionales, han mostrado resultados preocupantes para Bogotá, al observar que las

enfermedades respiratorias agudas (ERA) son la principal causa de morbilidad de la población vulnerable. Estas enfermedades tuvieron un aumento significativo del año 2011, 25,470 casos/año, a 31,529 casos/año en el 2012.

Haciendo un análisis más detallado de los casos, se observan coincidencias entre las localidades más afectadas (Ciudad Bolívar, San Cristóbal, Bosa, Kennedy, Suba), con las localidades que presentan una mayor concentración de PM10.

Esta relación indica intrínsecamente que el principal motivo para la presencia de estas enfermedades, es la contaminación del aire. Con respecto a los demás contaminantes, todos generan problemas a la salud, sin embargo, el PM2.5 es uno de los más dañinos. En Bogotá, a pesar de haber alcanzado unos niveles por debajo de la norma de calidad del aire, estudios de la Organización Mundial de la Salud indican una mayor peligrosidad que el PM10, porque pueden alcanzar las zonas periféricas de los bronquiolos y alterar el intercambio de gases en los pulmones.

Es por esto que hoy en día es urgente, y debería ser prioritaria, la elaboración –y pronta ejecución- de un plan de sustitución total del parque automotor operado por gasolina y diésel, en la ciudad de Bogotá, comenzando por los vehículos de servicio público, a través del cual, la Alcaldía trabajaría en alianza con el gobierno, el sector bancario (créditos Verdes, entre otros) y las empresas de transporte y demás involucradas, buscando la adjudicación de subsidios y créditos de bajo costo a los propietarios de los vehículos de combustión que realicen la transformación a eléctricos.

¿Cuál sería la solución a esta situación?

Es indiscutible que los automotores que funcionan por combustión serán desplazados por aquellos que no generen emisiones contaminantes al ambiente. Es una realidad, que va a pasos acelerados en todo el mundo, por lo que debe comenzar en Bogotá, de inmediato, con los vehículos de transporte público, asimismo incentivar al resto de la ciudadanía a transformar sus autos a otras formas de energía más limpia –por ahora a eléctrica y luego a hidrógeno-, de igual forma incentivar la venta de estos vehículos en el Distrito.

¿Se deberían reemplazar los taxis y demás vehículos operados por gasolina, diésel y/o gas, por vehículos eléctricos –o híbridos-?

La respuesta es afirmativa, pero se enfrenta a dos “obstáculos”: el primero, es que en Colombia este tipo de automóviles tiene precios muy elevados; el segundo es que, si no salen de circulación los vehículos reemplazados, se incrementarían enormemente los problemas de

movilidad, y la contaminación seguiría incrementándose con el uso y desgaste de los vehículos de combustión.

¿Cuál podría ser, entonces, la solución?

Existen en Bogotá y Medellín, empresas dedicadas a la conversión de vehículos de combustión, a vehículos eléctricos. Si bien este trabajo es costoso, su precio es mucho menor que el de un vehículo eléctrico nuevo, pues oscila entre 22 y 29 millones; pero representaría grandes beneficios, que veremos adelante. Ahora bien, es de esperarse que, con la implementación de políticas e incentivos para la transformación, se incremente el número de empresas dedicadas a esto, lo que reduciría considerablemente los costos.

De otra parte, si el SENA se involucra desarrollando talleres especializados para este trabajo, lo que, además de otros beneficios, ocasionaría una mayor reducción de los costos de transformación, y generaría un buen número de puestos de trabajo adicionales.

Otros beneficios de realizar la conversión de los vehículos

Además de la eliminación de emisión de Gases de Efecto Invernadero (cada vehículo dejaría de emitir unos 51 gramos diarios de CO<sub>2</sub>), se eliminan los altísimos niveles de contaminación auditiva y las emisiones de calor que genera la combustión.

### **Autonomía de un vehículo eléctrico**

Gracias a los rápidos avances tecnológicos en esta área, hoy en día la autonomía de un vehículo eléctrico puede ser de 350 kilómetros y más. Ahora bien, como no es recomendable descargar por completo la batería, ni recargarla al 100%, la autonomía real disminuiría al 80% de la teórica, es decir, 280 kilómetros, lo cual sigue siendo un rango bastante amplio, para desplazamientos dentro del Distrito Capital.

Es así como si se tiene en cuenta que un taxi en Bogotá recorre entre 230 y 250 kilómetros cada día, podría trabajar con una sola carga en un día, disminuyendo o, incluso, eliminando los tiempos de parada por recarga. De otra parte, los avances tecnológicos permiten contar con “Centros de Carga” que recargar una batería en apenas 15 minutos.

### **La red de recarga**

No obstante, y pensando en que el proyecto genere sensibilización de los particulares, se deberá contar con una red de recarga rápida extendida, capaz de dar servicio a una gran cantidad de

vehículos. Si bien es cierto que aún estamos lejos de esta situación, se estima que la mayor presencia de vehículos eléctricos haría que las redes de recarga rápida en la ciudad (para aquellos que no dispongan de un punto de recarga en su casa, oficina o empresa) se desarrollen enormemente, convirtiéndose en un negocio rentable para la industria.

### **La vida útil de la batería de un carro híbrido**

Hoy en día, la durabilidad de una batería para un vehículo es de alrededor de 150.000 kilómetros. Valga decir que la autonomía de los vehículos híbridos es mayor que la de los vehículos eléctricos, e irá en aumento con la aparición de nuevos avances tecnológicos, que, por cierto, vienen acelerados a este respecto. Es así como las baterías modernas son muy fiables y es muy poco probable que en menos de 10 años hayan perdido mucha capacidad de carga.

Algo adicional para tener en cuenta es que, a diferencia de los vehículos de combustión, los vehículos eléctricos gastan mucho “combustible” en el tránsito en ciudad que en carretera.

### **El costo**

Hoy en día, el principal obstáculo para comprar un vehículo eléctrico o convertir uno de combustión a eléctrico, es **el costo**. Pero es importante tener presente el costo total de propiedad a lo largo de la vida útil de un carro, que es mucho más favorable en el caso del eléctrico, por el menor costo del combustible, mantenimiento, revisiones, etc.

### **Reciclaje y contaminación de las baterías de los vehículos eléctricos**

En la actualidad, en el proceso de tratamiento de las baterías de ion de litio como residuo (reciclaje), se recuperan entre el 50% y el 80%. Debido a esto, la mayoría de los fabricantes ha apostado por la reutilización de estas baterías, en lugar de su reciclaje.

Cuando las baterías ya no son utilizables como reserva de energía para los vehículos eléctricos, se destinan a otros usos, como sistemas de alimentación de emergencia, para iluminar campos de fútbol o para estaciones de carga, entre otros usos.

Cuanto más se recicle, menos costos hay que asumir para la minería de los metales que las forman. El proceso de reciclaje es refinado y minimiza el impacto medioambiental, ahorra en costos de extracción del metal, optimiza el consumo de energía y se tratan de forma adecuada todos los residuos tóxicos.

## II. FUNDAMENTO JURÍDICO

### 1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA

Artículo 2. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución.

Artículo 11. El derecho a la vida es inviolable...

Sobre este artículo, la sentencia C – 595 incluye la siguiente referencia a la sentencia T-411 de 1992: “La persona es el sujeto, la razón de ser y fin último del poder político, por lo que se constituye en norte inalterable en el ejercicio del poder y su relación con la sociedad. Es a partir del respeto por la vida humana que adquiere sentido el desarrollo de la comunidad y el funcionamiento del Estado”.

Artículo 49. Modificado. A.L. 2/09, art. 1º. La atención de la salud y el saneamiento ambiental son servicios públicos a cargo del Estado. Se garantiza a todas las personas el acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud.

Artículo 58. Se garantizan la propiedad privada y los demás derechos adquiridos con arreglo a las leyes civiles, los cuales no pueden ser desconocidos ni vulnerados por leyes posteriores. Cuando de la aplicación de una ley expedida por motivos de utilidad pública o interés social, resultaren en conflicto los derechos de los particulares con la necesidad por ella reconocida, el interés privado deberá ceder al interés público o social.

La propiedad es una función social que implica obligaciones. Como tal, le es inherente una función ecológica.

Artículo 67. La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura.

La educación formará al colombiano en el respeto a los derechos humanos, a la paz y a la democracia; y en la práctica del trabajo y la recreación, para el mejoramiento cultural, científico, tecnológico y para la protección del ambiente.

Artículo 79. Todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.

Es deber del Estado proteger la diversidad e integridad del ambiente, conservar las áreas de especial importancia ecológica y fomentar la educación para el logro de estos fines.

Artículo 80. El Estado planificará el manejo y aprovechamiento de los recursos naturales, para garantizar su desarrollo sostenible, su conservación, restauración o sustitución.

Además, deberá prevenir y controlar los factores de deterioro ambiental, imponer las sanciones legales y exigir la reparación de los daños causados.

Artículo 88. La ley regulará las acciones populares para la protección de los derechos e intereses colectivos, relacionados con el patrimonio, el espacio, la seguridad y la salubridad públicos, la moral administrativa, el ambiente, la libre competencia económica y otros de similar naturaleza que se definen en ella. También regulará las acciones originadas en los daños ocasionados a un número plural de personas, sin perjuicio de las correspondientes acciones particulares.

Artículo 95. La calidad de colombiano enaltece a todos los miembros de la comunidad nacional...

Son deberes de la persona y del ciudadano: ...

8. Proteger los recursos culturales y naturales del país y velar por la conservación de un ambiente sano;

9. Contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad.

Artículo 267. El control fiscal es una función pública que ejercerá la Contraloría General de la República, la cual vigila la gestión fiscal de la administración y de los particulares o entidades que manejen fondos o bienes de la Nación...

La vigilancia de la gestión fiscal del Estado incluye el ejercicio de un control financiero, de gestión y de resultados, fundado en la eficiencia, la economía, la equidad y la valoración de los costos ambientales. En los casos excepcionales, previstos por la ley, la Contraloría podrá ejercer control posterior sobre cuentas de cualquier entidad territorial...

Artículo 268. El Contralor General de la Republica tendrá las siguientes atribuciones:

...

7. Presentar al Congreso de la República un informe anual sobre el estado de los recursos naturales y del ambiente.

Artículo 277. El Procurador General de la Nación, por sí o por medio de sus delegados y agentes, tendrá las siguientes funciones:

...

4. Defender los intereses colectivos, en especial el ambiente.

Artículo 300. Modificado. A.L. 1/96, art. 2º. Corresponde a las asambleas departamentales, por medio de ordenanzas:

...

2. Expedir las disposiciones relacionadas con la planeación, el desarrollo económico y social, el apoyo financiero y crediticio a los municipios, el turismo, el transporte, el ambiente, las obras públicas, las vías de comunicación y el desarrollo de sus zonas de frontera.

Artículo 313. Corresponde a los concejos:

...

9. Dictar las normas necesarias para el control, la preservación y defensa del patrimonio ecológico y cultural del municipio.

Artículo 317. Sólo los municipios podrán gravar la propiedad inmueble. Lo anterior no obsta para que otras entidades impongan contribución de valorización.

La ley destinará un porcentaje de estos tributos, que no podrá exceder del promedio de las sobretasas existentes, a las entidades encargadas del manejo y conservación del ambiente y de los recursos naturales renovables, de acuerdo con los planes de desarrollo de los municipios del área de su jurisdicción.

Artículo 333. La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común...

La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones...

La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.

Artículo 334. La dirección general de la economía estará a cargo del Estado. Este intervendrá, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de los bienes, y en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo y la preservación de un ambiente sano.

Artículo 339. Habrá un plan nacional de desarrollo conformado por una parte general y un plan de inversiones de las entidades públicas del orden nacional. En la parte general se señalarán los propósitos y objetivos nacionales de largo plazo y las estrategias y orientaciones generales de la política económica, ambiental y social, en especial las estrategias gubernamentales de lucha contra la pobreza. El plan de inversiones públicas contendrá los presupuestos plurianuales de los principales programas, estrategias, y proyectos de inversión pública nacional y la especificación de los recursos financieros requeridos para su ejecución.

Las entidades territoriales elaborarán y adoptarán de manera concertada entre ellas y el Gobierno Nacional, Planes de Desarrollo con el objeto de asegurar el uso eficiente de sus recursos, desarrollar estrategias de lucha contra la pobreza, y el desempeño adecuado de las funciones que les hayan sido asignadas por la Constitución y la ley.

Artículo 340. Habrá un Consejo Nacional de Planeación integrado por representantes de las entidades territoriales y de los sectores económicos, sociales, ecológicos, comunitarios y culturales. El Consejo tendrá carácter consultivo y servirá de foro para la discusión del Plan Nacional de Desarrollo.

Artículo 361. Modificado. A.L. 5/2011, art. 2 Los ingresos del Sistema General de Regalías se destinarán al financiamiento de proyectos para el desarrollo social, económico y ambiental de las entidades territoriales.

Artículo 366. El bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades sociales del Estado. Será objetivo fundamental de su actividad la solución de las necesidades insatisfechas de salud, de educación, de saneamiento ambiental y de agua potable.

La Constitución muestra, en conclusión, la relevancia del medio ambiente como bien a proteger por sí mismo y su relación estrecha con los seres que habitan la tierra.

“La conservación y la perpetuidad de la humanidad dependen del respeto incondicional al entorno ecológico, de la defensa a ultranza del medio ambiente sano, en tanto factor insustituible que le permite existir y garantizar una existencia y vida plenas. Desconocer la importancia que tiene el medio ambiente sano para la humanidad es renunciar a la vida misma, a la supervivencia presente y futura de las generaciones”.

Con fundamento en lo anterior, es que, en el contexto constitucional y jurídico colombiano, el Medio Ambiente no solo reviste el carácter de objetivo de principio dentro del Estado Social de Derecho, el de Derecho Colectivo y el de deber constitucional (en cuanto a su protección), sino, además, el de Derecho Fundamental, dada su imperiosa conexión con el Derecho a la Vida y a la Salud de las personas.

## 2. NORMATIVIDAD AMBIENTAL Y SANITARIA

### Leyes

- LEY 23 DE 1973. POR LA CUAL SE CONCEDEN FACULTADES EXTRAORDINARIAS AL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA PARA EXPEDIR EL CÓDIGO DE RECURSOS NATURALES Y DE PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.

Artículo 1. Es objeto de la presente ley prevenir y controlar la contaminación del medio ambiente, y buscar el mejoramiento, conservación y restauración de los recursos naturales renovables, para defender la salud y el bienestar de todos los habitantes del territorio nacional.

- LEY 1450 DE 2011. POR LA CUAL SE EXPIDE EL PLAN NACIONAL DE DESARROLLO, 2010-2014.

Artículo 90. Recursos locales para proyectos y programas de infraestructura vial y de transporte. Los municipios o distritos mayores a 300.000 habitantes, podrán establecer tasas por uso de áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida para evitar congestión urbana. El Gobierno Nacional reglamentará los criterios para determinar dichas áreas.

Los recursos obtenidos por concepto de las tasas adoptadas por las mencionadas entidades territoriales, se destinarán a financiar proyectos y programas de infraestructura vial, transporte público y programas de mitigación de contaminación ambiental vehicular.

- LEY 1964 DE 2019. POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL USO DE VEHICULOS ELECTRICOS EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.

Artículo 1. Objeto. La presente Ley tiene por objeto generar esquemas de promoción al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.

Artículo 3. Impuesto sobre Vehículos Automotores. Adiciónese el párrafo 5° al artículo 145 de la Ley 488 de 1998 el cual quedará así:

Parágrafo 5. Para los vehículos eléctricos, las tarifas aplicables no podrán superar en ningún caso, el uno por ciento (1%) del valor comercial del vehículo.

Artículo 5. Incentivos al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones otorgados por parte de las entidades territoriales. Las entidades territoriales podrán desarrollar, promover y ofertar la adopción de esquemas de incentivos económicos para impulsar la movilidad eléctrica a nivel territorial tales como, descuentos sobre el registro o impuesto vehicular, tarifas diferenciadas de parqueaderos o exenciones tributarias.

Artículo 6. Restricción a la circulación vehicular. Los vehículos eléctricos y de cero emisiones estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de sus modalidades que la autoridad de tránsito local disponga, (pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad.

Artículo 7. Parqueaderos preferenciales. Las entidades públicas y los establecimientos comerciales que ofrezcan al público sitios de parqueo, en los

municipios de categoría especial y los de primera y segunda categoría de acuerdo con lo establecido en la Ley 617 de 2000, deberán destinar un porcentaje mínimo del dos por ciento (2%) del total de plazas de parqueo habilitados, para el uso preferencial de vehículos eléctricos.

El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente Ley, deberá reglamentar vía decreto, la identificación de los parqueaderos preferenciales a los que se refiere el presente artículo, incluyendo un logotipo y color para los mismos.

En ningún caso, el inciso anterior podrá atentar contra las plazas de parqueo para personas de movilidad reducida que consagra la Ley 1287 de 2009 ni la prioridad a los cicloparqueaderos que contempla la Ley 1811 de 2016.

Artículo 9. Estaciones de carga rápida. Dentro de los tres (3) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, los municipios de categoría especial, excluyendo de estos a Buenaventura y Tumaco, podrán garantizar que existan en su territorio, como mínimo, cinco (5) estaciones de carga rápida en condiciones funcionales. Para la construcción de la infraestructura de las estaciones de que trata el presente artículo, los municipios podrán realizar asociaciones público privadas.

Parágrafo 1. En el mismo período de tiempo, Bogotá, D. C., deberá garantizar que existan como mínimo, veinte (20) estaciones de carga rápida en condiciones funcionales.

Parágrafo 2. La baja oferta de vehículos eléctricos no podrá ser una causal que exima a los municipios de cumplir la anterior disposición.

Parágrafo 3. La instalación de las estaciones de carga rápida es responsabilidad de los municipios. Sin embargo, el funcionamiento de las mismas será garantizado por las respectivas empresas de energía que prestan el servicio a cada municipio.

Parágrafo 4. En concordancia con el objeto de la presente ley, los municipios 3 quedarán facultados para desarrollar infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en espacio público.

Artículo 10. Disposiciones urbanísticas. Las autoridades de planeación de los distritos y municipios de categoría especial, a, 1°, 2 y 3 T 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.

Parágrafo 1. Para efectos del cumplimiento de la obligación establecida en el presente artículo, el constructor deberá dejar la infraestructura de soporte cercana al lugar de parqueo, sin incluir cableado, equipos de conexión para la recarga o repostaje correspondiente. Por su parte, el Ministerio de Minas y Energía establecerá las obligaciones y responsabilidades de las empresas prestadoras del servicio público de energía y del propietario del inmueble con respecto a la presente obligación.

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.

- LEY 09 DEL 24 DE ENERO DE 1979. POR LA CUAL SE DICTAN MEDIDAS SANITARIAS.

## TÍTULO I. DE LA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE DE LAS EMISIONES ATMOSFÉRICAS

Artículo 41. El Ministerio de Salud fijara las normas sobre calidad del aire, teniendo en cuenta los postulados de la presente ley y los artículos 73 a 76 del Decreto-Ley 2811 de 1974.

Artículo 45. Cuando las emisiones a la atmosfera de una fuente, sobrepasen o puedan sobrepasar los límites establecidos en las normas, se procederá a aplicar los sistemas de tratamiento que le permitan cumplirlos.

Artículo 48. En cumplimiento de las normas de emisiones atmosféricas, el Ministerio de Salud podrá:

- a) Exigir el cambio, modificación o adición de los elementos que, a su juicio, contribuyan a mejorar la calidad de las descargas provenientes de fuentes móviles; b) Impedir la circulación de fuentes móviles, cuando por las características del modelo, combustible o cualquier factor, exista la posibilidad de ser inoperante cualquier medida correctiva;
- c) Condicionar la circulación de fuentes móviles, cuando ello sea necesario, en atención a las características atmosféricas y urbanísticas de las zonas de tránsito.

## TÍTULO III SALUD OCUPACIONAL

Artículo 84. Todos los empleadores están obligados a:

- d) Adoptar medidas efectivas para proteger y promover la salud de los trabajadores... para prevenir enfermedades y accidentes de trabajo.
  - g) Realizar programas educativos sobre los riesgos para la salud a que estén los trabajadores y sobre los métodos de prevención y control.
- LEY 99 DEL 22 DE DICIEMBRE DE 1993. POR LA CUAL SE CREA EL MINISTERIO DEL MEDIO AMBIENTE, SE REORDENA EL SECTOR PÚBLICO ENCARGADO DE LA GESTIÓN Y CONSERVACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE Y LOS RECURSOS NATURALES RENOVABLES, SE ORGANIZA EL SISTEMA NACIONAL AMBIENTAL, SINA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.

Exige la Planificación de la gestión ambiental de proyectos.

Artículo 1º. Principios Generales Ambientales. La política ambiental colombiana seguirá los siguientes principios generales:

1. El proceso de desarrollo económico y social del país se orientará según los principios universales y del desarrollo sostenible contenidos en la Declaración de Rio de Janeiro de junio de 1992 sobre Medio Ambiente y Desarrollo.

10. La acción para la protección y recuperación ambientales del país, es una tarea conjunta y coordinada entre el Estado, la comunidad, las organizaciones no gubernamentales y el sector privado. El Estado apoyará e incentivará la conformación de organismos no gubernamentales para la protección ambiental y podrá delegar en ellos algunas de sus funciones.

14. Las instituciones ambientales del Estado se estructurarán teniendo como base criterios de manejo integral del medio ambiente y su interrelación con los procesos de planificación económica, social y física.

Artículo 3°. Del Concepto de Desarrollo Sostenible. Se entiende por desarrollo sostenible el que conduzca al crecimiento económico, a la elevación de la calidad de la vida y al bienestar social, sin agotar la base de recursos naturales renovables en que se sustenta, ni deteriorar el medio ambiente o el derecho de las generaciones futuras a utilizarlo para la satisfacción de sus propias necesidades.

Artículo 5°. Funciones del Ministerio. Corresponde al Ministerio del Medio Ambiente:

10. Determinar las normas ambientales mínimas y las regulaciones de carácter general sobre medio ambiente a las que deberán sujetarse los centros urbanos y asentamientos humanos y las actividades mineras, industriales, de transporte y en general todo servicio o actividad que pueda generar directa o indirectamente daños ambientales;

11. Dictar regulaciones de carácter general tendientes a controlar y reducir las contaminaciones geosférica, hídrica, del paisaje, sonora y atmosférica, en todo el territorio nacional;

25. Establecer los límites máximos permisibles de emisión, descarga, transporte o depósito de substancias, productos, compuestos o cualquier otra materia que pueda afectar el medio ambiente o los recursos naturales renovables...

33. Promover... la realización de programas de sustitución de los recursos naturales no renovables, para el desarrollo de tecnologías de generación de energía no contaminantes ni degradantes.

- LEY 388 DE 1997. “LEY DE DESARROLLO TERRITORIAL”

Artículo 1. Objetivos. La presente Ley tiene por objetivos: Garantizar que la utilización del suelo por parte de sus propietarios se ajuste a la función social de la propiedad y permita hacer efectivos los derechos constitucionales a la vivienda y a los servicios públicos domiciliarios, y velar por la creación y la defensa del espacio público, así como por la protección del medio ambiente y la prevención de desastres.

Artículo 3º. Función pública del urbanismo. El ordenamiento del territorio constituye en su conjunto, una función pública, para el cumplimiento de los siguientes fines: (...)

2. Atender los procesos de cambio en el uso del suelo y adecuarlo en aras del interés común, procurando su utilización racional en armonía con la función social de la propiedad a la cual le es inherente una función ecológica, buscando el desarrollo sostenible.

- LEY 629 DE 2000. POR MEDIO DE LA CUAL SE APRUEBA EL “PROTOCOLO DE KYOTO DE LA CONVENCIÓN MARCO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO”.

## **DECRETOS**

- DECRETO 2811 DE 1974. POR EL CUAL SE DICTA EL CÓDIGO NACIONAL DE RECURSOS NATURALES RENOVABLES Y DE PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE.

Artículo 1.- El ambiente es patrimonio común. El Estado y los particulares deben participar en su preservación y manejo, que son de utilidad pública e interés social.

La preservación y manejo de los recursos naturales renovables también son de utilidad pública e interés social.

Artículo 2.- Fundado en el principio de que el ambiente es patrimonio común de la humanidad y necesario para la supervivencia y el desarrollo económico y social de los pueblos, este Código tiene por objeto:

1. Lograr la preservación y restauración del ambiente y la conservación, mejoramiento y utilización racional de los recursos naturales renovables, que aseguren el desarrollo armónico del hombre y de dichos recursos, la disponibilidad permanente de estos y la máxima participación social, para beneficio de la salud y el bienestar de los presentes y futuros habitantes del territorio nacional.

3. Regular la conducta humana, individual o colectiva y la actividad de la administración pública, respecto del ambiente y de los recursos naturales renovables y las relaciones que surgen del aprovechamiento y conservación de tales recursos y de ambiente.

Artículo 3.- De acuerdo con los objetivos enunciados, el presente Código regula:

a) El manejo de los recursos naturales renovables, a saber: 1. La atmósfera y el espacio aéreo nacional...3. La tierra, el suelo y el subsuelo...6. Las fuentes primarias de energía no agotables...

c) Los demás elementos y factores que conforman el ambiente o influyan en él, denominados en este Código elementos ambientales, como: 1. Los residuos, basuras, desechos y desperdicios. 2. El ruido...4. Los bienes producidos por el hombre, o cuya producción sea inducida o cultivada por él, en cuanto incidan o puedan incidir sensiblemente en el deterioro ambiental.

Artículo 4.- Se reconocen los derechos adquiridos por particulares con arreglo a la ley sobre los elementos ambientales y los recursos naturales renovables. En cuanto a su ejercicio, tales derechos estarán sujetos a las disposiciones de este Código.

Artículo 6.- La ejecución de la política ambiental de este Código será función del gobierno nacional, que podrá delegarla en los gobiernos seccionales o en otras entidades públicas especializadas.

Artículo 7.- Toda persona tiene derecho a disfrutar de ambiente sano. Artículo

8.- Se consideran factores que deterioran el ambiente entre otros:

a). La contaminación del aire, de las aguas, del suelo y de los demás recursos naturales renovable.

l) La acumulación o disposición inadecuada de residuos, basuras, desechos y desperdicios;

Artículo 9.- El uso de elementos ambientales y de recursos naturales renovables, debe hacerse de acuerdo con los siguientes principios:

a). Los recursos naturales y demás elementos ambientales deben ser utilizados en forma eficiente, para lograr su máximo aprovechamiento con arreglo al interés general de la comunidad.

b) Los recursos naturales y demás elementos ambientales son interdependientes. c) La utilización de los elementos ambientales... debe hacerse sin que lesione el interés general de la comunidad, o el derecho de terceros;

e) Los recursos naturales renovables no se podrán utilizar por encima de los límites permisibles que, al alterar las calidades físicas, químicas o biológicas naturales, produzcan el agotamiento o el deterioro grave de esos recursos o se perturbe el derecho a ulterior utilización en cuanto esta convenga al interés público;

### PARTE III

## MEDIOS DE DESARROLLO DE LA POLÍTICA AMBIENTAL

### TÍTULO I

#### INCENTIVOS Y ESTÍMULOS ECONÓMICOS

Artículo 13.- Con el objeto de fomentar la conservación, mejoramiento y restauración del ambiente y de los recursos naturales renovables, el gobierno establecerá incentivos económicos.

- DECRETO 02 DEL 11 DE ENERO DE 1982. POR EL CUAL SE REGLAMENTAN PARCIALMENTE EL TÍTULO I DE LA LEY 09 DE 1979 Y EL DECRETO LEY 2822 DE 1974, EN CUANTO A EMISIONES ATMOSFÉRICAS.

Artículo 3. Definición de contaminación del aire. De conformidad con el artículo 8º., literal b), del Decreto-Ley 2811 de 1974, entiéndese por contaminación del aire, la presencia o acción la presencia de los contaminantes, en condiciones tales de duración, concentración o intensidad, que afecten la vida y la salud humana, animal o vegetal, los bienes materiales del hombre o de la comunidad, o interfieran su bienestar.

Artículo 4. Definición de fuente móvil de contaminación del aire. Denominase fuente móvil de contaminación del aire, a aquella que, habilitada para desplazarse, pueda generar o emitir contaminantes.

Artículo 14. Definición norma de calidad del aire. Denominase norma de calidad del aire al nivel permisible de contaminantes presentes en él, establecido para determinar su calidad y contribuir y mantener la salud humana, animal o vegetal, y su bienestar.

- DECRETRO 948 DEL 05 DE JUNIO 1995. POR EL CUAL SE REGLAMENTAN, PARCIALMENTE, LA LEY 23 DE 1973, LOS ARTÍCULOS 33, 73, 74, 75 Y 76 DEL DECRETO LEY 2811 DE 1974; LOS ARTÍCULOS 41, 42, 43, 44, 45, 48 Y 49 DE LA LEY 9 DE 1979; Y LA LEY 99 DE 1993, EN RELACIÓN CON LA PREVENCIÓN Y

## CONTROL DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y LA PROTECCIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE.

### **Resoluciones**

- RESOLUCIÓN 005 DEL 09 DE ENERO DE 1996. POR LA CUAL SE REGLAMENTAN LOS NIVELES PERMISIBLES DE EMISIÓN DE CONTAMINANTES PRODUCIDOS POR FUENTES MÓVILES TERRESTRES A GASOLINA O DIESEL, Y SE DEFINEN LOS EQUIPOS Y PROCEDIMIENTOS DE MEDICIÓN DE DICHAS EMISIONES Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES.
- RESOLUCIÓN 909 DE 1996. POR LA CUAL SE MODIFICA PARCIALMENTE LA RESOLUCIÓN 005 DE 1996 QUE REGLAMENTA LOS NIVELES PERMISIBLES DE EMISIÓN DE CONTAMINANTES PRODUCIDOS POR FUENTES MÓVILES TERRESTRES A GASOLINA O DIESEL, Y SE DEFINEN LOS EQUIPOS Y PROCEDIMIENTOS DE MEDICIÓN DE DICHAS EMISIONES Y SE ADOPTAN OTRAS DISPOSICIONES.
- RESOLUCIÓN 453 DEL 27 DE ABRIL DE 2004. POR LA CUAL SE ADOPTAN LOS PRINCIPIOS, REQUISITOS Y CRITERIOS, Y SE ESTABLECE EL PROCEDIMIENTO PARA LA APROBACIÓN NACIONAL DE PROYECTOS DE

REDUCCIÓN DE EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO QUE OPTAN AL MECANISMO DE DESARROLLO LIMPIO, MDL.

### **Jurisprudencia**

- SENTENCIA C- 449 DEL 16 DE JULIO DE 2015. Por medio de la cual, la Corte Constitucional avaló la constitucionalidad de la facultad conferida al Ministerio del Ambiente y Desarrollo Sostenible, para definir las bases de depreciación y los costos sobre cuya base se fija el monto de las tarifas de las tasas retributivas y compensatorias por contaminación ambiental.

### **III. COMPETENCIA**

- Decreto Ley 1421 de 1993.

El Concejo Distrital de Bogotá D.C. es competente de conformidad con el artículo 12: Artículo

12°. Atribuciones. Corresponde al Concejo Distrital, de conformidad con la Constitución y a la ley:

1. Dictar las normas necesarias para garantizar el adecuado cumplimiento de las funciones y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito.

7. Dictar las normas necesarias para garantizar la preservación y defensa del patrimonio ecológico, los recursos naturales y el medio ambiente.

25. Cumplir las demás funciones que le asignen las disposiciones vigentes.

- Acuerdo 741 de 2019

Artículo 65.- INICIATIVA.

Los proyectos de acuerdo pueden ser presentados por Concejales individualmente, a través de las Bancadas de manera integrada con otros Concejales o Bancadas y por el Alcalde Mayor, por medio de sus Secretarios, Jefes de departamento administrativo o representantes legales de las entidades descentralizadas.

(...)

#### **IV. IMPACTO FISCAL**

En cumplimiento con lo establecido en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003, y, conforme a lo establecido por el Decreto Ley 1421 de 1993 y el reglamento interno del Concejo Distrital; aclaramos que la presente iniciativa no genera un impacto fiscal que implique una

modificación en el marco fiscal de mediano plazo, toda vez que no se incrementará el Presupuesto del Distrito, ni ocasionará la creación de una nueva fuente de financiación.

Su financiación será a través de la implementación de Asociaciones Público-Privadas (APP) para el desarrollo del presente proyecto de acuerdo. El objetivo principal de estos proyectos es compartir costos, riesgos e ingresos entre socios públicos y privados. El socio público a menudo es responsable de asignar terrenos adecuados, integrar de las estaciones con la plataforma de cobro en línea, las tarifas a los usuarios y la obtención de los permisos de construcción. El socio privado generalmente tiene la responsabilidad de la ejecución técnica del proyecto, la financiación, la operación y los mantenimientos mayores. Las APP son un camino prometedor para

No obstante, En este punto es de resaltar, que la Honorable Corte Constitucional mediante Sentencia C- 911 de 2007, puntualizó que el impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa.

Cordialmente,

**ARMANDO GUTIÉRREZ GONZÁLEZ**

Concejal de Bogotá D.C.

## **PROYECTO DE ACUERDO N° 270 DE 2022**

### **PRIMER DEBATE**

**“POR EL CUAL SE PROMUEVE E INCENTIVA LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE MEDIANTE EL TRÁNSITO GRADUAL A ENERGÍA ELÉCTRICA NO CONTAMINANTE PARA VEHÍCULOS, TAXIS, SERVICIO PÚBLICO ESPECIAL, MOTOS Y DEMÁS MEDIOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARÁCTER OFICIAL Y PARTICULAR EN EL DISTRITO CAPITAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

### **EL CONCEJO DE BOGOTÁ**

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el Decreto Ley 1421 de 1993, artículo 12 numerales 1, 5 y 25 .

### **ACUERDA**

**ARTÍCULO 1°. OBJETIVOS.** El presente acuerdo tiene los siguientes objetivos:

**Objetivo General:** Promover e incentivar el tránsito a una movilidad urbana sostenible en el Distrito Capital mediante el tránsito gradual a energía eléctrica no contaminante para vehículos, taxis, servicio público especial, motos y demás medios de transporte de carácter oficial y particular que circulan por el distrito capital, cumpliendo las disposiciones de la Ley 1964 de 2019, “POR MEDIO DE LA CUAL SE PROMUEVE EL USO DE VEHICULOS ELECTRICOS EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”, con el propósito de minimizar la contaminación ambiental y las enfermedades respiratorias de los ciudadanos de Bogotá, producidas por la contaminación generada por los vehículos de combustión.

**Objetivos específicos:**

1. Disminuir considerablemente los niveles de contaminación producidos por la combustión de gasolina y diésel de vehículos en el Distrito Capital.
2. Disminuir las tasas de afección y muerte ocasionadas por enfermedades respiratorias en los habitantes del Distrito Capital.
3. Alcanzar y superar las metas de los ODS exigidos a Colombia en el Acuerdo de París.
4. Posicionar a Bogotá-Región como líder mundial en protección del medio ambiente y “Ciudad Verde”.

5. Crear conciencia y cultura ciudadanas en torno del uso extensivo de energías renovables no contaminantes.
6. Lograr reducción sustancial de los costos de conversión, mediante el incentivo al consumo de estos servicios.
7. Lograr incremento considerable de la conversión y adquisición de vehículos Amigables con el medio ambiente.
8. Incentivar la reactivación económica y el empleo en el Distrito Capital, a través de la creación de talleres de conversión gasolina-eléctrico.

**ARTÍCULO 2°. DEFINICIONES.** Para el presente proyecto es necesario entrar a definir los siguientes conceptos:

- Movilidad Urbana Sostenible: Se refiere a un modelo de movilidad urbana que atenúa su impacto sobre el medio ambiente y que opera en armonía con la naturaleza; al tiempo que se enfoca en resaltar el bienestar y la calidad de vida de los ciudadanos. Como fin último de este tipo de movilidad es la satisfacción de las necesidades de transporte de la población con calidad y eficiencia, sin sacrificar el medio ambiente ni los recursos que necesitarán las generaciones futuras.
- Vehículo Eléctrico: Vehículo automotor impulsado por tecnología de motorización eléctrica, que, en virtud de la generación de su energía para propulsión, no emite emisiones contaminantes al aire ni gases de efecto invernadero.
- Estación de carga rápida: Sistema que provee energía para la carga rápida de las baterías de vehículos eléctricos y que cuenta con una potencia de salida superior a 50 kilovatios. Estación de carga lenta: Equipo que provee energía para la carga lenta de baterías de vehículos eléctricos y que tiene una potencia de salida entre 7 kilovatios y 49 kilovatios.
- Zona de Parquímetro: Zonas debidamente demarcadas y señalizadas, destinadas para el estacionamiento de vehículos en las vías públicas, previo pago de una tasa de uso a la administración distrital.

**ARTÍCULO 3°. ESTRATEGIAS.** La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Movilidad, la Secretaría Distrital de Planeación, la Secretaría Distrital de Hacienda y las demás entidades responsables y corresponsables en la materia, en coordinación con el Ministerio de Minas y Energía deberán adoptar las siguientes estrategias para lograr la implementación del presente Acuerdo:

- a. Regulares vehículos de tracción limpia, en términos de las exenciones de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de sus

modalidades dispuestas por autoridad de tránsito (pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental, entre otros).

- b. Contar como mínimo con 20 estaciones de carga rápida y deberán entregar al Concejo de Bogotá un informe de gestión y avance de las instalaciones de estas estaciones de carga rápida al término de los seis (6) meses siguientes de aprobado el presente Acuerdo, procurando cumplir con la meta dispuesta por la Ley.
- c. Aplicar criterios territoriales para las distintas formas de energía renovable, con mapas de sensibilidad y políticas de zonificación para orientar de forma clara el desarrollo del sector.
- d. Garantizar el uso adecuado de los fondos públicos, en cuanto a la coherencia entre los objetivos energéticos, climáticos y de biodiversidad de las inversiones que se financien con ellos. <sup>[1]</sup><sub>SEP</sub>
- e. Implementar medidas que permitan disponer de los recursos humanos suficientes para todo el trabajo asociado a la movilidad urbana sostenible.
- f. Establecer directrices con criterios de capacidad que garanticen que la implementación de las energías renovables se haga de forma responsable en todas las localidades del Distrito Capital.
- g. Impulsar los criterios de carácter técnico y financiero para la implementación de las disposiciones establecidas en el presente Acuerdo, desarrollando la adopción de los modelos de Asociaciones Público-Privadas (APP) establecidas por la Ley, para el desarrollo de las inversiones en infraestructura, equipos y actores necesarios para la adaptabilidad de la ciudad a la movilidad eléctrica.

#### **ARTÍCULO 4°. ESTACIONES DE CARGA.**

La Administración Distrital, en cabeza de la Secretaría Distrital de Planeación y las demás entidades responsables y corresponsables en la materia, en coordinación con el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, impulsarán de forma general, las actuaciones y proyectos necesarios para adecuar a la normatividad de construcción de la ciudad, las disposiciones necesarias para las instalaciones de autoconsumo de energías renovables en los edificios

públicos y las zonas edificadas, y de uso comercial o industrial, en virtud de lo dispuesto en el artículo 10 de la ley 1964 de 2019.

Asimismo, deberá definir la normativa del uso de suelo para el despliegue de estaciones de carga pública y, delimitar las necesidades en infraestructura de soporte a los planes de expansión a los sistemas de transporte eléctrico.

**ARTÍCULO 5°. PARQUEADEROS SOSTENIBLES.** Las entidades públicas del distrito 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, y contar por lo menos con un punto o estación de carga rápida. La administración distrital, con apoyo de la Secretaría de

Movilidad y el Departamento Administrativo de la Defensoría Del Espacio Público (DADEP), dentro de los 6 meses siguientes a la entrada en vigencia del presente acuerdo, deberá reglamentar vía decreto, la identificación de los parqueaderos preferenciales a los que se refiere el presente artículo, incluyendo un logotipo y color para los mismo; sin perjuicio de lo dispuesto sobre las plazas de parqueo para personas de movilidad reducida que consagra la Ley 1287 de 2009 ni la prioridad a los cicloparqueaderos que contempla la Ley 1811 de 2016.

**ARTÍCULO 6°. INCENTIVOS.** La secretaria Distrital de Hacienda implementará medidas para priorizar, incentivar y premiar el ahorro y la eficiencia en todos los sectores de la ciudad, para reducir la demanda de la energía fósil y así mejorar el medio ambiente, en virtud del artículo 5 de la ley 1964 de 2019 el cual determina que las entidades territoriales podrán desarrollar, promover y ofertar la adopción de esquemas de incentivos económicos para impulsar la movilidad eléctrica a nivel territorial tales como, descuentos sobre el registro o impuesto vehicular, tarifas diferenciadas de parqueaderos o exenciones tributarias.

**ARTÍCULO 7°. INICIATIVA PÚBLICA EN EL USO DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS.** Dentro de los 6 años de entrada en vigencia del presente acuerdo, la Administración Distrital deberá cumplir en todas sus entidades con una cuota mínima del 30% (Treinta por ciento) de vehículos eléctricos en los vehículos que anualmente sean comprados o contratados para su uso, teniendo en cuenta las necesidades de cada entidad, en consonancia en lo dispuesto para las entidades del orden nacional por la ley 1964 de 2019, Así mismo se aplicaran las mismas disposiciones de este artículo para los vehículos adquiridos por el Concejo de Bogotá.

**ARTÍCULO 8°. VIGENCIA.** El presente Acuerdo rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.**