



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

AÑO II N°. 4191 DIRECTOR: ELIAS APONTE BUSTAMANTE (E). JUNIO 03 DEL AÑO 2026

TABLA DE CONTENIDO

Pág.

<u>PROYECTO DE ACUERDO N° 474 DE 2026 PRIMER DEBATE</u> “POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA IDENTIFICAR BRECHAS, PROMOVER INVERSIÓN, INCENTIVAR LA INSTALACIÓN DE ELECTROLINERAS EN ZONAS DEFICITARIAS EN BOGOTÁ D.C., Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.....	8826
---	------

PROYECTO DE ACUERDO No 474 DE 2026

PRIMER DEBATE

“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA IDENTIFICAR BRECHAS, PROMOVER INVERSIÓN, INCENTIVAR LA INSTALACIÓN DE ELECTROLINERAS EN ZONAS DEFICITARIAS EN BOGOTÁ D.C., Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO.

El Acuerdo busca cerrar brechas territoriales en infraestructura de carga para vehículos eléctricos en Bogotá, mediante información pública, articulación de iniciativas públicas, privadas o mixtas, e incentivos temporales y condicionados para instalar y operar electrolinerías en zonas deficitarias, con el fin de beneficiar a la ciudadanía ampliando la cobertura de puntos de carga, reduciendo barreras para el uso de vehículos eléctricos y garantizando mayor información, seguridad, interoperabilidad y sostenibilidad en la infraestructura de carga.

De igual manera, establece la creación de un Mapa Distrital de Brechas de Infraestructura de Carga, a cargo de la Secretaría Distrital de Movilidad, que deberá publicarse en datos abiertos y servir como herramienta complementaria de planeación, priorización territorial, consulta ciudadana y orientación para inversionistas. Este mapa no sustituye la plataforma nacional CÁRGAME ni las obligaciones de reporte de los operadores.

El proyecto también propone que la Administración Distrital promueva y articule iniciativas públicas, privadas o mixtas para instalar infraestructura de carga en zonas deficitarias, pero deja claro que esto no constituye orden directa de gasto ni autorización para asignar bienes, recursos o permisos de manera directa.

Asimismo, la iniciativa contiene un incentivo tributario temporal, parcial y condicionado en el ICA para personas jurídicas que instalen, operen y mantengan electrolinerías en zonas deficitarias. La exención sería del 50% durante los tres primeros años, del 30% durante el cuarto y quinto año, y después se aplicaría el régimen tributario general. En todo caso, no podría superar los 10 años. Para acceder al incentivo, las empresas deberán acreditar operación efectiva durante al menos doce meses, cumplimiento técnico, disponibilidad mínima de 18 horas diarias, publicación de tarifas y registro contable separado de los ingresos derivados de las electrolinerías.

El proyecto incluye reglas de control, no acumulación y pérdida del beneficio, dejando a la Secretaría Distrital de Hacienda la reglamentación del reconocimiento, fiscalización y pérdida de la exención. También prevé que el beneficio solo aplique desde el período gravable siguiente a la reglamentación.

Por otro lado, exigen que las electrolinerías cumplan condiciones de seguridad, gestión del riesgo, accesibilidad, interoperabilidad y manejo ambiental; aclaran que la infraestructura pública y el alumbrado público solo podrán usarse si existe habilitación normativa, técnica y contractual; ordenan articular la expansión de puntos de carga con la planeación energética y la capacidad real de la red eléctrica, entre otros aspectos.

Finalmente, establecen que la administración deberá rendir un informe anual al Concejo sobre avances, beneficiarios, cierre de brechas y cumplimiento normativo. El Acuerdo empezará a regir desde su promulgación.

2. ASPECTOS GENERALES

El presente Proyecto de Acuerdo se fundamenta en la trayectoria histórica del Partido Político MIRA en la promoción de iniciativas orientadas a la protección ambiental, el desarrollo sostenible, la movilidad segura y la modernización responsable de las ciudades.

Desde su actividad legislativa y de control político, MIRA ha impulsado normas y propuestas encaminadas a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos mediante políticas públicas con enfoque ambiental y social. Entre ellas se destacan la participación del partido en la defensa y promoción de la Ley 1930 de 2018, orientada a la protección de ecosistemas estratégicos y la preservación ambiental; así como iniciativas relacionadas con energías limpias, sostenibilidad y mitigación de impactos derivados de actividades contaminantes.

De igual manera, el Partido MIRA en Bogotá han promovido proyectos enfocados en infraestructura urbana sostenible, adaptación al cambio climático y movilidad ambientalmente responsable; dentro de ellas se encuentra el Acuerdo Distrital 418 de 2009, mediante el cual se promovió en Bogotá la implementación de tecnologías arquitectónicas sostenibles, especialmente techos y terrazas verdes, como herramientas orientadas al fortalecimiento ambiental y urbanístico del Distrito Capital.

En coherencia con esa línea programática, el incentivo a las electrolinerías constituye una herramienta estratégica para facilitar la transición hacia tecnologías de transporte de cero y bajas emisiones, contribuyendo a la reducción de contaminantes atmosféricos, al mejoramiento de la salud pública y al cumplimiento de metas nacionales y distritales en materia de transición energética y acción climática.

Este proyecto también se armoniza con el marco normativo colombiano que promueve el uso de energías renovables y la movilidad sostenible, particularmente con la Ley 1715 de 2014, mediante la cual se fomenta la integración de fuentes no convencionales de energía renovable y tecnologías limpias dentro del sistema energético nacional.

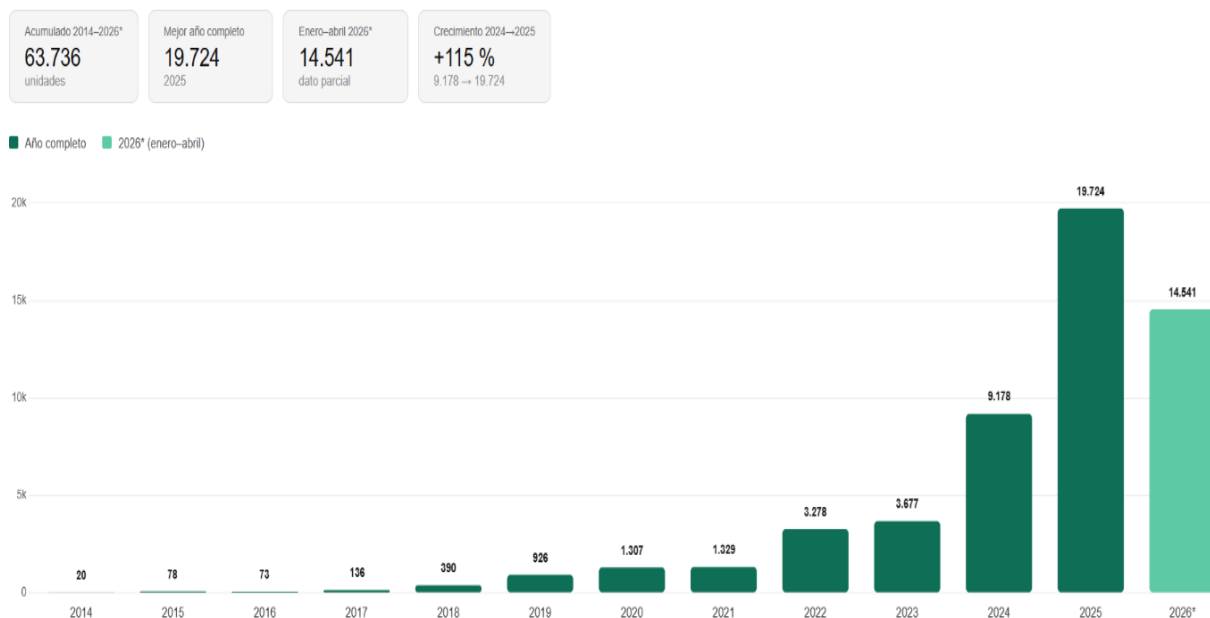
Bogotá, como principal centro urbano del país y referente regional en movilidad eléctrica, requiere fortalecer su infraestructura de carga para responder al crecimiento progresivo de vehículos eléctricos y consolidar un modelo de ciudad más limpia, innovadora y sostenible.

2.1. La electromovilidad en Colombia y Bogotá

La movilidad eléctrica en Colombia atraviesa un momento de transformación sin precedentes. Según datos de la ANDI y Fenalco, entre enero y abril de 2026 y, “de acuerdo con la información de matrículas suministrada por el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), entre enero y abril de 2026 se matricularon 14.541 vehículos eléctricos nuevos, presentando un crecimiento del 207% respecto al mismo periodo del año 2025”¹. En el acumulado de 2025 se vendieron 19.724 unidades nuevas, y el parque automotor eléctrico circulante a nivel nacional supera ya las 40.000 unidades; de las cuales, Bogotá concentra cerca de 14.100 vehículos, liderando la matrícula en el país.

Gráfica 1. Venta histórica de Vehículos Eléctricos en Colombia 2014 – 2026(p)

Unidades acumuladas al año. Para 2026 dato parcial con la acumulación al mes de abril.



Fuente: DATOS RUNT, recopilados en informe Fenalco-ANDI.

Para el año 2030, según proyecciones contenidas en el documento Conpes 4075 de 2022, se proyecta una incorporación de 600.000 vehículos, lo que implica multiplicar por 15 la flota actual, lo que exigirá una red de carga que Bogotá aún no está en la capacidad de proveer.

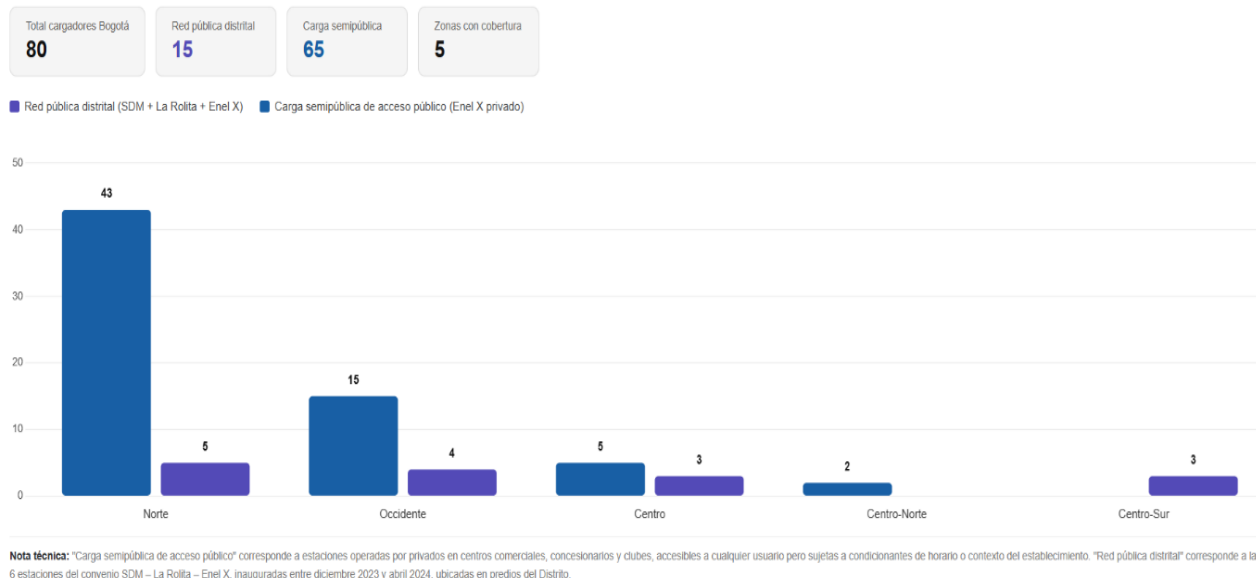
¹ Fenalco y ANDI, Informe Vehículos Eléctricos e Híbridos Abril 2026. Disponible en: [Informe Vehículos Eléctricos e Híbridos Abril 2026](#)

2.2. El déficit crítico de infraestructura de carga

A pesar del dinamismo del mercado, la infraestructura de carga pública presenta un rezago estructural severo. Según cifras del Ministerio de Minas y Energía y Andemos (2026), Colombia cuenta apenas con 229 puntos de carga de acceso público para cerca de 40.000 vehículos eléctricos, lo que arroja una relación de 174 vehículos por electrolinera.

En Bogotá la situación es igualmente crítica: actualmente se cuenta con 80 cargadores de acceso público y semipúblico operados por Enel X —65 de carga semipública y 15 de la red pública distrital (SDM / La Rolita) y alrededor de 35 puntos de acceso público para un total de 115 puntos de recarga de acceso público incluyendo las operadas por agentes privados— frente a un parque circulante estimado de 14.100 vehículos eléctricos en 2025. Ello arroja una relación de 123 vehículos eléctricos por cargador disponible cifra que es mínima, en términos comparativos, frente a las recomendaciones de la Agencia Internacional de Energía (IEA) y la Comisión Europea, según las cuales se recomienda una relación máxima de 10 a 15 vehículos eléctricos por punto de carga pública para garantizar disponibilidad razonable. La brecha del distrito equivale a más de 8 veces ese umbral mínimo recomendado.

Gráfica 2. Cargadores para equipos eléctricos por zona – Red Operada por ENEL.



Fuente: Enel X Colombia (enelx.com) · Secretaría Distrital de Movilidad · Observatorio de Movilidad Bogotá · La Rolita · Consultado: mayo 2026.

La distribución territorial de los 80 cargadores operados por ENEL es profundamente desigual. La zona Norte (localidades de Usaquén, Chapinero, Suba y Barrios Unidos) concentra 48 de los 80 cargadores, equivalentes al 60% del total, con 43 unidades de carga semipública y 5 de red pública. La zona Occidente (Fontibón, Engativá, Kennedy) cuenta con 19 cargadores (23,8%), la zona Centro con 8 (10%), la zona Centro-Norte con apenas 2 (2,5%) y la zona Centro-Sur —que comprende Puente Aranda, zona industrial y de alta densidad logística— con solo 3 cargadores (3,8%), todos ellos de red pública distrital en San Andresito de la 38.

Localidades del sur como Ciudad Bolívar, Usme, San Cristóbal, Rafael Uribe Uribe y Tunjuelito no registran ningún punto de carga público y semipúblico en la red analizada. Esta concentración implica que el 70% de las localidades de Bogotá carecen de cobertura funcional de carga eléctrica pública.

Tabla 1. Cargadores por punto de carga y zona – Bogotá D.C.

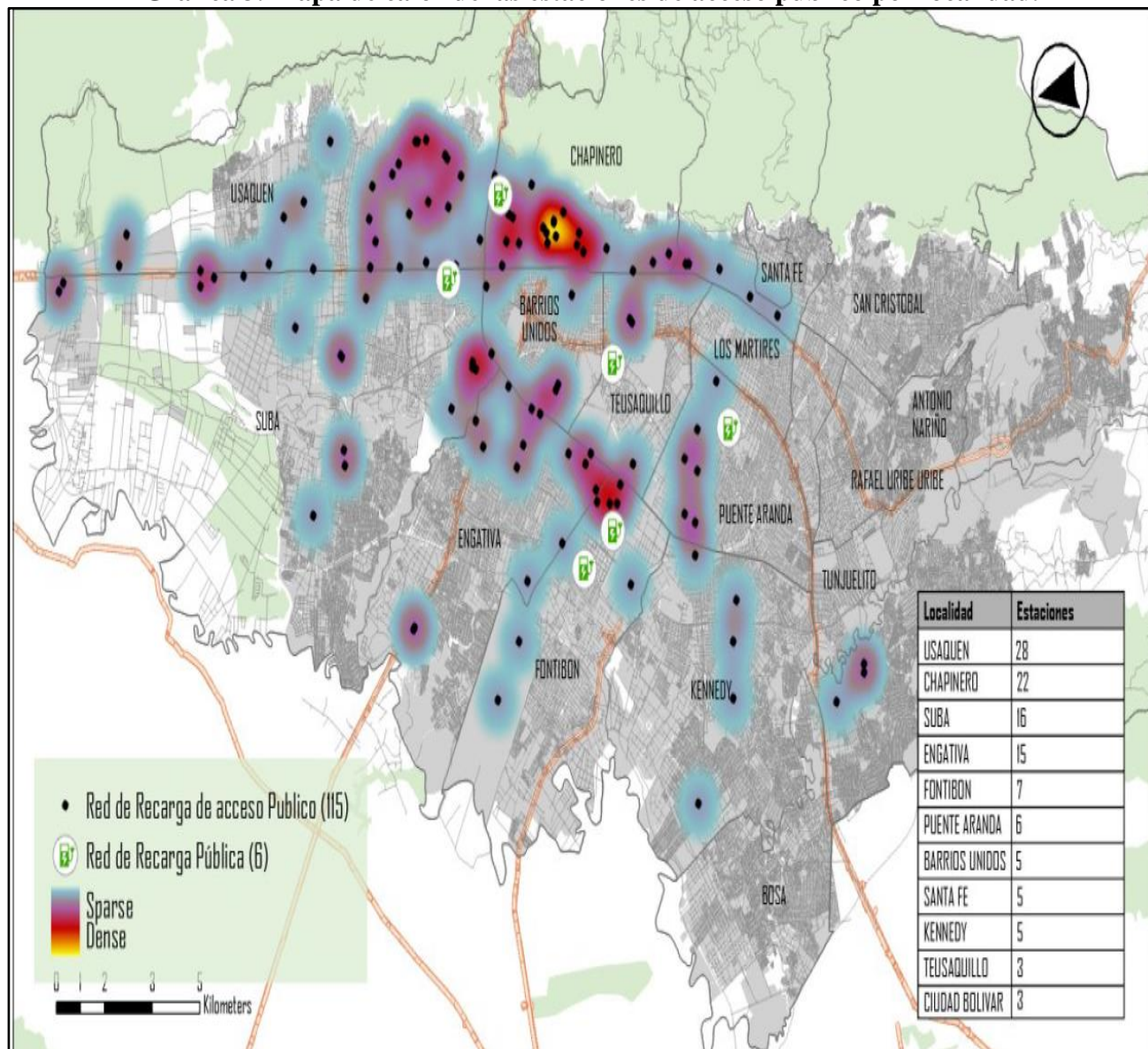
Estación	# Cargadores	Tipo / Potencia	Dirección / Ubicación	Zona	Red pública
Salitre	10	Tipo2 AC 43 kW (8 und.) + GB 150 kW (2 und.)	Calle 63 #68-99. Parqueadero Bolera El Salitre	Occidente	No
Tercer Milenio	1	GB 43 kW rápido + Tipo2 AC 43 kW	Calle 6 #11-14. Subterráneo Parque Tercer Milenio	Centro	No
Unicentro 1	3	Tipo2 AC 43 kW	Cra. 15 #124-30	Norte	No
Unicentro 2	16	Ultrarápida 150 kW (1) + Rápida 50 kW combo (1) + Tipo1 7 kW (10) + AC 43 kW Tipo2 (1) + Tipo2 7 kW (3)	Cra. 15 #124-30 (Unicentro)	Norte	No
CC Retiro	8	Tipo1 7,2 kW (3) + Tipo2 7,2 kW (1) + Schuko (1)	Calle 81-82 #11-94	Norte	No
Autogermana	2	Tipo1 7,2 kW	Calle 127B #7-15	Norte	No
Gimnasio Stark	1	Tipo1 7,2 kW	Calle 127A No 7-12	Norte	No
Estacionamiento Lugano Galerías	2	Tipo1 7,2 kW + Tipo2 7,2 kW	Cll. 53 #25-30	Centro-Norte	No
Plaza de las Américas	2	Tipo1 7,2 kW + Tipo2 7,2 kW	Carrera 71D No 6-94 Sur	Occidente	No
Concesionario Jaguar LR Morato	1	Tipo1 7,2 kW	Carrera 70 No 99A-00	Norte	No
Concesionario Dinissan Morato	1	Tipo1 7,2 kW	Carrera 70 No 101-22	Norte	No
Peláez Hermanos	1	Tipo1 7,2 kW	Calle 126 No 7-25 / Carrera 32 No 17-09	Norte	No
Concesionario Volvo Los Coches Morato	2	Tipo1 7,2 kW	Kr 70 #100-30	Norte	No
Concesionario Volvo Marcali	2	Tipo1 7,2 kW	Kr 13 #34-76	Centro	No
Plaza Imperial CC	2	Tipo1 7,2 kW + Tipo2 7,2 kW	Ak 104 No 148-07	Norte	No
Club Los Lagartos (Volvo)	2	Tipo1 7,2 kW	Calle 116 #72A-80	Norte	No
Club El Rancho (Volvo)	2	Tipo1 7,2 kW	Calle 194 No 45-20	Norte	No
CC Av. Chile (Volvo)	2	Tipo1 7,2 kW	Cl 72 No 10-84 Piso 3	Norte	No
Hotel Tequendama (Volvo)	2	Tipo1 7,2 kW	Kr 13 No 26-30 Sótano 1	Centro	No
CC Cafam (Volvo)	2	Tipo1 7,2 kW	Ak 68 No 90-88	Occidente	No
CUR Compesar	1	Tipo1 7,2 kW	Cra 69 #49a-73	Occidente	No

Alhambra Pública	(Red)	3	GBT 300 kW + CCS1 + CCS2 (carga rápida — hasta 300 kW)	Calle 114A No 45-98. Parqueadero Dist. La Alhambra	Norte (Usaquén)	Sí
Calle 97 Pública	(Red)	2	GBT 240 kW + CCS1 (carga rápida — hasta 240 kW)	Calle 97 No 10-02. Parqueadero Distrital	Norte (Chapinero)	Sí
Modelia Pública	(Red)	2	GBT 240 kW + CCS1 (carga rápida — hasta 240 kW)	Carrera 75 No 23F-27. Parqueadero Distrital Modelia	Occidente (Fontibón)	Sí
Nicolás de Federmán Pública	(Red)	3	GBT 300 kW + CCS1 + CCS2 (carga rápida — hasta 300 kW)	Calle 58A Bis #37-28. Parqueadero Distrital Federmán	Centro (Teusaquillo)	Sí
San Andresito de la 38 (Red Pública)		3	GBT 300 kW + CCS1 + CCS2 (carga rápida — hasta 300 kW)	Calle 9 No 37-44. Parqueadero Distrital San Andresito	Centro-Sur (Puente Aranda)	Sí
Terminal Salitre (Red Pública)		2	GBT 240 kW + CCS1 (carga rápida — hasta 240 kW)	DG 23 No 69A-2. Terminal de Transporte del Salitre	Occidente (Fontibón)	Sí
TOTAL BOGOTÁ		80				

Fuente: Enel X Colombia (enelx.com) · Secretaría Distrital de Movilidad · Observatorio de Movilidad Bogotá · La Rolita · Consultado: mayo 2026.

Los 15 cargadores de la red pública distrital representan apenas el 13% del total de cargadores disponibles en la ciudad y cubren solo 6 puntos de carga en 5 zonas. Con una capacidad promedio de 2,5 cargadores por estación y potencias entre 240 y 300 kW (GBT y CCS), esta red ofrece tiempos de carga rápida competitivos, pero su alcance territorial es insuficiente: atiende menos del 0,1% del parque eléctrico circulante si se aplica una rotación estándar de 4 cargas por cargador por día y una autonomía promedio de recarga de 45 minutos.

Lo expuesto, se ratifica en la respuesta dada por la Secretaría Distrital de Movilidad al Concejo de Bogotá, mediante radicado 202610002960341 en donde se presenta el mapa de calor y la distribución por localidad de las 115 estaciones de recarga de acceso público en donde se constata que el 70% de la infraestructura existente se concentra en solo 4 localidades: Usaquén (24%), Chapinero (19%), Suba (14%) y Engativá (13%).

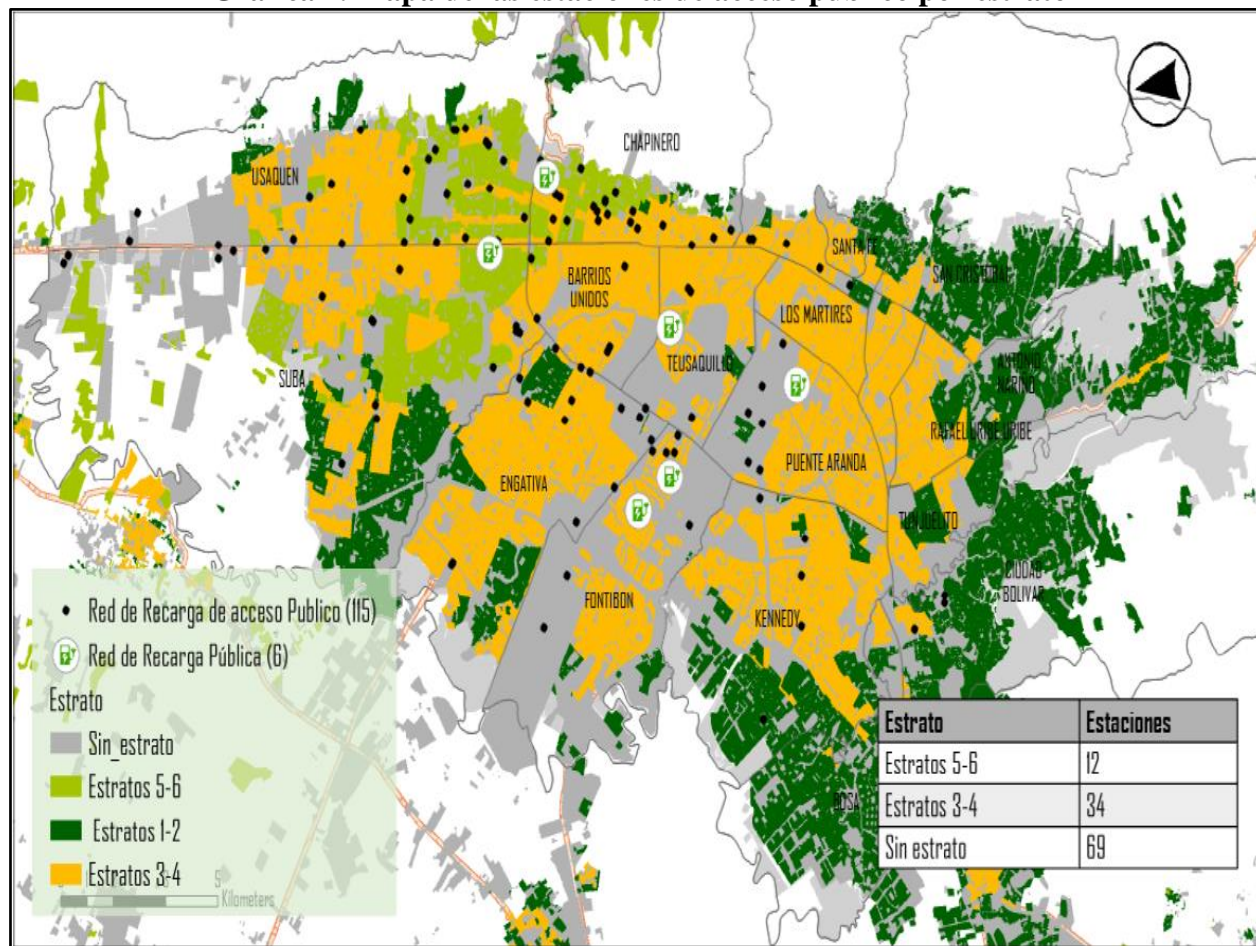
Gráfica 3. Mapa de calor de las estaciones de acceso público por localidad.

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad · marzo 2026.

En la respuesta se señala igualmente que “la mayor proporción de estaciones se ubica en zonas de estratos 3 y 4, mientras que existe una presencia más limitada en estratos 1 y 2, así como en estratos altos (5 y 6). Adicionalmente, una fracción significativa de la infraestructura se localiza en áreas clasificadas como “sin estrato”, asociadas principalmente a corredores viales, equipamientos y zonas de uso dotacional. Este comportamiento evidencia la relación entre la localización de la infraestructura y las dinámicas de uso del suelo y movilidad, así como la necesidad de continuar fortaleciendo la cobertura en sectores con menor acceso”².

² Secretaría Distrital de Movilidad al Concejo de Bogotá, radicado 202610002960341 del 24 de marzo de 2026.

Gráfica 4. Mapa de las estaciones de acceso público por estrato



Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, Dirección para la Inteligencia de la Movilidad · marzo 2026.

El panorama deficitario tiende a incrementarse dado el crecimiento en la venta de nuevos vehículos eléctricos; en particular, el CONPES 4075 de 2022 proyecta la incorporación de 600.000 vehículos eléctricos al parque nacional para 2030. Aplicando la participación histórica de Bogotá en la matrícula nacional —cerca al 35%— la ciudad podría superar los **210.000 vehículos eléctricos circulantes** en ese horizonte. Alcanzar la relación mínima recomendada de 15 VE por cargador exigiría disponer de al menos **14.000 puntos de carga** en la ciudad, frente a los 115 existentes: una brecha de **8 veces** la capacidad actual. Incluso con la meta intermedia del Ministerio de Minas y Energía de 20.000 puntos de carga para todo el país al 2030, Bogotá requeriría entre **200 y 300 nuevas electrolineras en los próximos dos años** solo para atender la demanda inmediata proyectada.

2.3. El CONPES 4075 de 2022: política nacional de transición energética

El Documento CONPES 4075 de 2022, aprobado por el Departamento Nacional de Planeación con la participación de siete ministerios, establece la Política de Transición Energética de Colombia. Su objetivo general es consolidar el proceso de transición energética mediante la formulación e implementación de acciones y estrategias intersectoriales que fomenten el crecimiento económico, energético, tecnológico, ambiental y social del país.

La política se implementará entre 2022 y 2028, contempla 97 acciones concretas y una inversión pública indicativa de \$306.378 millones de pesos, con el potencial de dinamizar inversiones público-privadas que superen los \$283 billones a 2030.

El CONPES 4075 estructura su política en cuatro ejes estratégicos, dos de los cuales tienen incidencia directa sobre el objeto del presente proyecto de acuerdo: el eje de competitividad y desarrollo económico —que identifica la baja participación de la industria nacional de transporte de cero y bajas emisiones como uno de los principales cuellos de botella— y el eje de sistema energético con bajas emisiones de GEI, que diagnostica la débil definición de alternativas de financiación, parámetros técnicos y lineamientos de interoperabilidad para el ascenso tecnológico del transporte.

El CONPES 4075 posiciona la transición energética del transporte como prioridad nacional y llama explícitamente a que las entidades territoriales alineen sus instrumentos de política con esta agenda. Este proyecto de acuerdo es la respuesta del Concejo de Bogotá a ese llamado: traduce los lineamientos nacionales del CONPES 4075 en instrumentos operativos concretos para la ciudad.

2.4. Marco normativo vigente y brechas por cerrar

Bogotá ha avanzado en la incorporación de tecnologías limpias en el sistema de transporte. El Acuerdo Distrital 732 de 2018 estableció lineamientos generales para la movilidad eléctrica; el Acuerdo Distrital 1043 de 2026 fortaleció medidas de movilidad urbana sostenible; el Acuerdo Distrital 927 de 2024 — Plan Distrital de Desarrollo “Bogotá Camina Segura”— incorporó metas de ascenso tecnológico de flotas; y el Decreto Distrital 555 de 2021 (POT) contempla disposiciones sobre infraestructura de recarga en proyectos urbanísticos. A estas normas distritales se suman la Ley 1964 de 2019, la Ley 2169 de 2021 y el CONPES 4075 de 2022 en el plano nacional. Sin embargo, persisten brechas que ninguna norma ha resuelto específicamente.

Este proyecto de acuerdo no modifica ni duplica las obligaciones, metas o instrumentos ya contenidos en las normas citadas. Busca complementarlas con herramientas operativas concretas que responden al mandato del CONPES 4075 en términos de generar herramientas de planeación territorial para el despliegue de la infraestructura de carga como es la implementación de un mapa de brechas y mecanismos de fomento o incentivos específicos para empresas privadas que inviertan en electrolinerías en zonas deficitarias.

2.5. La necesidad de incentivos para el sector privado

El CONPES 4075 diagnostica con precisión el cuello de botella: la baja participación de la industria nacional de transporte de cero y bajas emisiones se debe, entre otros factores, a la insuficiencia de herramientas de planeación y a la débil definición de alternativas de financiación para el despliegue de infraestructura de carga eléctrica. La evidencia internacional confirma que la expansión sostenida de la red no puede depender exclusivamente del sector público: en Noruega, Países Bajos y China, el 60–80% de las estaciones públicas son operadas por empresas privadas que recibieron incentivos regulatorios y fiscales en sus primeros años.

En Colombia, empresas como Terpel, Enel X, Grupo EPM, Klik Energy e ISA ya concentran cerca del 40% de las estaciones públicas nacionales. Sin embargo, la expansión hacia las zonas deficitarias del sur y el occidente de Bogotá requiere estímulos adicionales que reduzcan la incertidumbre regulatoria y mejoren la rentabilidad inicial de estos proyectos. La Ley 1964 de 2019 faculta expresamente a las entidades territoriales para establecer incentivos económicos para impulsar la movilidad eléctrica (artículo 5º), y el CONPES 4075 llama a instrumentar políticas de apoyo a inversionistas privados en infraestructura de carga. El presente proyecto hace uso de ambas habilitaciones.

3. CONSTITUCIONALIDAD Y LEGALIDAD

Constitución Política

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.

Así mismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas."

Artículo 82

"Es deber del Estado velar por la protección de la integridad del espacio público y por su destinación al uso común, el cual prevalece sobre el interés particular.

Las entidades públicas participarán en la plusvalía que genere su acción urbanística y regularán la utilización del suelo y del espacio aéreo urbano en defensa del interés común."

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.

10. Las demás que la Constitución y la ley le asignen."

Artículo 333

" La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio, nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.

La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.

La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial. (...)

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."

Leyes

CONPES 4075 de 2022. Política de Transición Energética: establece lineamientos para el ascenso tecnológico en el transporte, el despliegue de infraestructura de carga y la participación privada en la misma. Identifica explícitamente como beneficiarios del marco de incentivos a los usuarios comerciales e industriales que posean u operen estaciones de carga.

Ley 1964 de 2019. Promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y faculta a las entidades territoriales para establecer incentivos económicos (artículo 5°), incluyendo exenciones tributarias y facilidades administrativas para promover la infraestructura de carga.

"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 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.

Para el cumplimiento de la meta establecida en este artículo, se tendrán en cuenta las estaciones operadas por privados pero puestas al servicio del público en general.

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 quedarán facultados para desarrollar infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en su espacio público.

Parágrafo 5°. El Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Minas y Energía, reglamentará las condiciones necesarias para que en las estaciones de recarga de combustible fósil se pueda ampliar la oferta de servicios al incluir puntos de recarga para vehículos eléctricos.”

Ley 2169 de 2021. Establece acciones para acelerar la transición hacia el transporte sostenible y crea el Fondo para la promoción del ascenso tecnológico.

Decreto Ley 1421 de 1993. Estatuto Orgánico de Bogotá.

Normas Distritales

Decreto 555 de 2021

*“Por el cual se adopta la revisión general del Plan de Ordenamiento Territorial de Bogotá D.C.
“*

Acuerdo Distrital 732 de 2018.

“Por medio del cual se adoptan medidas para la promoción y masificación de la movilidad eléctrica y demás tecnologías cero emisiones directas de material particulado en Bogotá, D.C. y se dictan otras disposiciones”

Acuerdo Distrital 732 de 2018.

“Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2024-2027 “Bogotá Camina Segura””

En el cual, entre otros, se establece en los artículos 13, 133 y 139 lo siguiente:

Artículo 13.

“Propósito y estrategias del Objetivo Estratégico “Bogotá Ordena su Territorio y avanza en su acción climática”. Bogotá es la capital de Colombia que más acoge a su gente, la más diversa y multicultural, donde se ofrece mayor empleo y servicios para la población; razón por la cual Bogotá debe ser más amable, una ciudad donde los ciudadanos podamos disfrutar de ella, contar con un ambiente sano, con aire limpio, en un ambiente resiliente ante el cambio climático; con una biodiversidad próspera y ecosistemas saludables. Una ciudad donde todos tengamos derecho a un hábitat digno, acceso a vivienda y servicios públicos de calidad y, sobre todo, con una movilidad sostenible y segura.”

Artículo 133.

“Destino de bienes de uso público. Modifíquese el inciso único del artículo [5](#) del Acuerdo 642 de 2016, el cual quedará así:

*“ARTÍCULO 5. AUTORIZACIÓN PARA VARIAR EL DESTINO DE BIENES DE USO PÚBLICO INCLUIDOS EN EL ESPACIO PÚBLICO. De conformidad con el artículo 6 de la Ley 9 de 1989, se autoriza a la empresa METRO DE BOGOTÁ S.A. y al Instituto de Desarrollo Urbano IDU para efectuar las variaciones del destino de los bienes de uso público incluidos en el espacio público, necesarias para el adecuado desarrollo y la operación eficiente de las líneas del metro y líneas férreas, estaciones, troncales, parqueaderos para buses, zonas de estacionamientos y recarga de electricidad para taxis (**Electrolineras**) y demás elementos constitutivos e infraestructuras asociadas al Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá y Sistema Integrado de Transporte Público Regional. En cualquier caso, los bienes de uso público que pierdan su calidad de espacio público deberán ser sustituidos por otros espacios públicos con áreas iguales o superiores, dentro del área de influencia de la infraestructura que justifica la variación y antes de la entrada en operación de la misma infraestructura”. (negrilla fuera de texto)*

Artículo 139.

“Ascenso tecnológico de la flota de transporte público. Modifíquese el numeral [4.1.3](#) del artículo 5 del Acuerdo Distrital 790 de 2020, el cual quedará así:

*“(…) 4.1.3. A partir del 1 de enero de 2028, el Distrito Capital no podrá dar apertura a procesos de contratación de transporte público cuya base de movilidad esté soportada en el uso de combustibles fósiles siempre que la tipología vehicular requerida por el Distrito Capital para la operación (ya sea troncal o zonal) esté disponible en el mercado como vehículo de cero o de baja emisiones y haya sido homologada por la autoridad de transporte respectiva. Si la tipología vehicular no existiera en el mercado o existiendo (i) fuera un prototipo no probado en ciudades u operaciones similares a las del Distrito Capital o (ii) no se encuentra homologada por la autoridad de transporte respectiva, se podrá contratar la adquisición de vehículos que cumplan el estándar de emisión correspondiente a Euro 6/VI o Tier 3/EPA 2010. En todo caso se respetarán los hitos y el cronograma fijado en el párrafo 3° del artículo 8 de la Ley 1964 de 2019 para garantizar los porcentajes mínimos de **vehículos eléctricos o de cero emisiones** utilizados para la operación de las flotas.” (negrilla fuera de texto).*

Acuerdo Distrital 1043 de 2026.

“Por el cual se promueve e incentiva la Movilidad Urbana Sostenible en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”

Artículo 2.

“ESTRATEGIAS. La Administración Distrital, en cabeza de las entidades responsables en la materia, en coordinación con aquellas del orden nacional que sean pertinentes, adoptará las siguientes estrategias para lograr la implementación del presente Acuerdo en el marco de la Política Pública de Movilidad Motorizada Cero y Bajas Emisiones o la norma que haga sus veces:

(...)

b. Garantizar la existencia de estaciones de carga rápida, procurando cumplir con la meta dispuesta por la Ley 1964 de 2019 en su artículo 9.”

4. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, la presente iniciativa no genera impacto fiscal que implique modificación del Marco Fiscal de Mediano Plazo, toda vez que:

- No crea una nueva entidad distrital.
- No establece gastos obligatorios permanentes ni partidas presupuestales de gasto directo.
- No crea subsidios directos ni transferencias monetarias.
- Los incentivos previstos para el sector privado corresponden a facilidades administrativas y beneficios tributarios dentro de las facultades ya otorgadas por la Ley 1964 de 2019 a las entidades territoriales, sin implicar erogación presupuestal adicional.
- La inversión pública requerida puede articularse con los \$306.378 millones del CONPES 4075 y los instrumentos del Fondo creado por la Ley 2169 de 2021, sin afectar el Marco Fiscal Distrital de Mediano Plazo.
- No modifica la estructura presupuestal distrital.

Las acciones previstas podrán desarrollarse mediante articulación institucional, instrumentos de planeación existentes, cooperación técnica, estrategias de promoción y alineación con el plan de financiamiento del CONPES 4075 y la Ley 2169 de 2021, conforme a la disponibilidad presupuestal de las entidades competentes.

Atentamente,

BANCADA PARTIDO POLÍTICO MIRA

FABIÁN ANDRÉS PUENTES SIERRA
Concejal de Bogotá
Partido Político MIRA

SAMIR BEDOYA PIRAQUIVE
Concejal de Bogotá
Partido Político MIRA

PROYECTO DE ACUERDO No 474 DE 2026**PRIMER DEBATE****“POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA IDENTIFICAR BRECHAS, PROMOVER INVERSIÓN, INCENTIVAR LA INSTALACIÓN DE ELECTROLINERAS EN ZONAS DEFICITARIAS EN BOGOTÁ D.C., Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”****EL CONCEJO DE BOGOTÁ, D.C.**

En uso de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los artículos 313 y 338 de la Constitución Política, numerales 1 y 3 del artículo 12 del Decreto Ley 1421 de 1993, la Ley 1964 de 2019 y demás normas concordantes.

ACUERDA:

ARTÍCULO 1°. OBJETO. El presente Acuerdo tiene por objeto establecer lineamientos para identificar brechas territoriales, consolidar información pública, promover y articular iniciativas públicas, privadas o mixtas, e incentivar de manera temporal y condicionada la instalación, operación y mantenimiento de infraestructura de carga pública y semipública para vehículos eléctricos en zonas deficitarias de Bogotá D.C.

La finalidad del presente Acuerdo es beneficiar a la ciudadanía mediante la ampliación efectiva de la cobertura territorial de electrolinerías, la reducción de barreras para el uso de vehículos eléctricos, la disponibilidad de información clara para usuarios e inversionistas, y el fortalecimiento de condiciones de seguridad, interoperabilidad y sostenibilidad en la infraestructura de carga.

ARTÍCULO 2°. SISTEMA DISTRITAL DE INFORMACIÓN SOBRE INFRAESTRUCTURA DE CARGA. La Secretaría Distrital de Movilidad en coordinación con las entidades distritales competentes elaborará, actualizará anualmente y publicará en datos abiertos un Mapa Distrital de Brechas de Infraestructura de Carga para vehículos eléctricos.

Este mapa tendrá finalidad complementaria de planeación distrital, priorización territorial, consulta ciudadana y orientación para usuarios e inversionistas, sin sustituir la plataforma nacional CÁRGAME ni las obligaciones de reporte a cargo de los operadores

El mapa incluirá, entre otros aspectos, la ubicación de estaciones y puntos de carga existentes por localidad, zonas deficitarias, demanda potencial, predios, parqueaderos y equipamientos distritales con potencial de localización, tipo de cargador, potencia, tarifas reportadas, disponibilidad horaria e interoperabilidad, cuando dicha información esté disponible y sea jurídicamente procedente.

El mapa se armonizará, cuando resulte aplicable, con los lineamientos y acciones contenidas en el CONPES 4075 de 2022 y demás disposiciones vigentes sobre infraestructura de carga para vehículos eléctricos.

Parágrafo. Para efectos del presente Acuerdo, se entenderán como zonas deficitarias aquellas localidades, Unidades de Planeamiento Local, corredores o sectores urbanos con baja cobertura de infraestructura de carga pública o semipública, alta demanda potencial, concentración insuficiente de cargadores, ausencia de estaciones de carga rápida o inequidad territorial en el acceso al servicio.

ARTÍCULO 3°. PROMOCIÓN Y ARTICULACIÓN DE INICIATIVAS PARA INFRAESTRUCTURA DE CARGA. La Administración Distrital, en el marco de sus competencias, podrá promover y articular iniciativas públicas, privadas o mixtas orientadas a facilitar la instalación, operación, mantenimiento y expansión de infraestructura de carga pública y semipública para vehículos eléctricos en zonas deficitarias de Bogotá D.C., de conformidad con los instrumentos de planeación vigentes y la normativa aplicable.

Para tal efecto, podrá identificar oportunidades de localización en predios, parqueaderos, equipamientos públicos, corredores logísticos, zonas de integración modal y demás espacios que, previa evaluación de las entidades competentes, puedan resultar aptos para infraestructura de carga.

La promoción y articulación de estas iniciativas deberá sujetarse al Plan Distrital de Desarrollo, al Plan de Ordenamiento Territorial, al Marco Fiscal de Mediano Plazo, al régimen de contratación pública, al régimen de aprovechamiento económico del espacio público, a las competencias de las entidades distritales y a las apropiaciones aprobadas en cada vigencia.

Parágrafo. El presente artículo no constituye orden directa de gasto, obligación presupuestal inmediata ni autorización para asignar directamente bienes, recursos, permisos, concesiones, comodatos o usos sobre bienes públicos. Cualquier acción derivada deberá tramitarse por la Administración Distrital, conforme a sus competencias, la disponibilidad de recursos y la normativa vigente

ARTÍCULO 4°. INCENTIVO TRIBUTARIO PARA LA INSTALACIÓN Y OPERACIÓN DE ELECTROLINERAS EN ZONAS DEFICITARIAS. Las personas jurídicas que instalen, operen y mantengan infraestructura de carga pública o semipública para vehículos eléctricos en zonas identificadas como deficitarias por el Mapa Distrital de Brechas de Infraestructura de Carga podrán acceder a una exención temporal, parcial y condicionada del Impuesto de Industria y Comercio (ICA), exclusivamente respecto de los ingresos netos obtenidos por la operación de dichas electrolinerías. La exención se aplicará de la siguiente manera:

- a. Cincuenta por ciento (50%) del impuesto de Industria y Comercio generado por la operación de la electrolinería durante los tres primeros períodos gravables anuales de operación.
- b. Treinta por ciento (30%) del impuesto de Industria y Comercio generado por la operación de la electrolinería durante el cuarto (4°) y quinto (5°) período gravable anual de operación.
- c. A partir del sexto (6°) período gravable anual, la actividad quedará sometida al régimen tributario general, salvo que el Concejo de Bogotá D.C., mediante acuerdo posterior y previo cumplimiento de los requisitos fiscales aplicables, disponga una prórroga, modificación o nuevo tratamiento tributario.

Parágrafo. La aplicación del incentivo tributario estará sujeta al cumplimiento de los requisitos previstos en la Ley 819 de 2003, al análisis de impacto fiscal, a la reglamentación de la Secretaría Distrital de Hacienda y a la disponibilidad fiscal determinada por la Administración Distrital.

En ningún caso la exención prevista en el presente artículo podrá superar el término máximo de diez (10) años.

ARTÍCULO 5°. REQUISITOS PARA ACCEDER AL INCENTIVO TRIBUTARIO. Para acceder al beneficio tributario previsto en el presente Acuerdo, la persona jurídica interesada deberá acreditar ante la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Hacienda, como mínimo, las siguientes condiciones:

- a. Que la electrolinera se encuentre ubicada en una zona identificada como deficitaria por el Mapa Distrital de Brechas de Infraestructura de Carga.
- b. Operación efectiva, continua y verificable de las electrolineras por un mínimo de doce (12) meses calendario anteriores a la solicitud del beneficio.
- c. Cumplimiento de los estándares técnicos de interoperabilidad y las demás disposiciones nacionales aplicables.
- d. Disponibilidad pública ininterrumpida del punto de carga por un mínimo de dieciocho (18) horas diarias.
- e. Publicación y actualización permanente de tarifas en el Mapa Distrital de Brechas de Infraestructura de Carga.
- f. Registro de ingresos desagregados por operación de electrolineras en la contabilidad del contribuyente, susceptible de verificación por la Secretaría Distrital de Hacienda.

Parágrafo. La Administración Distrital podrá precisar, en la reglamentación, los soportes, procedimientos y demás condiciones técnicas, operativas y de verificación necesarias para acceder, mantener o perder el beneficio tributario.

ARTÍCULO 6°. CONTROL, NO ACUMULACIÓN Y PÉRDIDA DEL BENEFICIO. La aplicación del beneficio tributario previsto en el presente Acuerdo estará condicionada a que la Secretaría Distrital de Hacienda estime el costo fiscal, determine su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y reglamente el procedimiento para su reconocimiento, control, fiscalización y pérdida.

La exención sólo será aplicable a partir del período gravable anual siguiente a la expedición de la reglamentación del presente Acuerdo.

El beneficio no podrá acumularse con otros beneficios, exenciones o tratamientos tributarios especiales que recaigan sobre los mismos ingresos o sobre la misma actividad económica, salvo autorización expresa de norma superior.

Parágrafo. La persona jurídica beneficiaria perderá el derecho a la exención cuando suspenda injustificadamente la prestación del servicio, reduzca la disponibilidad mínima exigida, incumpla condiciones técnicas o de seguridad, no reporte información, suministre información falsa o incompleta.

ARTÍCULO 7°. SEGURIDAD, GESTIÓN DEL RIESGO Y MANEJO AMBIENTAL. La Administración Distrital promoverá que la infraestructura de carga pública y semipública para vehículos eléctricos observe estándares de seguridad eléctrica, interoperabilidad, accesibilidad, señalización, gestión ambiental, prevención de riesgos y atención de emergencias, conforme a la normativa nacional aplicable y los protocolos de gestión del riesgo.

Para tal efecto, la Secretaría Distrital de Movilidad podrá articular acciones con la Unidad Administrativa Especial Cuerpo Oficial de Bomberos, la Secretaría Distrital de Ambiente, la Secretaría Distrital del Hábitat, los operadores de red, los prestadores del servicio de carga y las demás entidades competentes.

Parágrafo. Las condiciones de seguridad y gestión del riesgo deberán ser tenidas en cuenta como criterio para la priorización de iniciativas y para el acceso a los incentivos previstos en el presente Acuerdo.

ARTÍCULO 8°. ARTICULACIÓN CON INFRAESTRUCTURA PÚBLICA Y ALUMBRADO PÚBLICO. La identificación de infraestructura pública para el despliegue de puntos de carga deberá respetar el régimen jurídico de los bienes de uso público, el marco de aprovechamiento económico del espacio público, las competencias de cada entidad, la normativa eléctrica y las condiciones técnicas aplicables.

Parágrafo. La infraestructura de alumbrado público no podrá ser utilizada para la prestación del servicio de recarga de vehículos eléctricos salvo que exista habilitación normativa, técnica, contractual y regulatoria expresa, y concepto favorable de las entidades competentes.

ARTÍCULO 9°. ARTICULACIÓN CON PLANEACIÓN ENERGÉTICA Y CAPACIDAD DE RED. La Administración Distrital promoverá la articulación de la infraestructura de carga para vehículos eléctricos con los instrumentos distritales de planeación urbana, movilidad sostenible, servicios públicos y transición energética.

Para ello podrá coordinar acciones con la Secretaría Distrital del Hábitat, la Secretaría Distrital de Planeación, la Secretaría Distrital de Movilidad, operadores de red, empresas de servicios públicos, entidades nacionales competentes y demás actores relevantes, con el fin de identificar restricciones, necesidades de expansión, capacidad de conexión y riesgos asociados a la demanda energética.

Parágrafo. La priorización de nuevas electrolineras deberá considerar la disponibilidad y viabilidad de conexión a la red eléctrica, así como las restricciones técnicas.

ARTÍCULO 10°. SEGUIMIENTO. La Administración Distrital presentará al Concejo de Bogotá, dentro del primer semestre de cada año, un informe que incluya como mínimo: número de electrolineras instaladas por localidad, empresas privadas beneficiarias de los incentivos, avance en el cierre de brechas territoriales y alineación con las disposiciones vigentes en la materia.

ARTÍCULO 11°. VIGENCIA. El presente Acuerdo entrará en vigor a partir de su promulgación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,