**PROYECTO DE LEY No.\_\_\_\_\_\_\_\_ de 2019**

**“POR MEDIO DEL CUAL SE INCENTIVA EL USO DE VEHICULOS ELECTRICOS COMO MEDIDA PARA MEJORAR LA CALIDAD DEL AIRE Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

El Congreso de Colombia,

Decreta:

**Artículo 1. Objeto.** La presente Ley tiene por objeto incentivar el uso de vehículos eléctricos con el propósito de reducir las emisiones de gases vehiculares contaminantes.

**Artículo 2. Exención de IVA:** Los vehículos eléctricos estarán exentos del impuesto IVA, así como todos los insumos y materiales necesarios para el cambio de los motores de vehículos combustibles a eléctricos.

**Artículo 3. Exención de IMPUESTO SOBRE VEHICULOS AUTOMOTORES:** Adiciónese el literal D) al artículo 141 de la Ley 488 de 1998 el cual quedara así:

D) Los vehículos eléctricos

**Artículo 4. Exención de declaración de renta:** Los vehículos eléctricos no harán parte del patrimonio para efectos de la declaración de renta.

**Artículo 5. Exención de pago de peajes:** Los vehículos eléctricos estarán exentos del pago de peajes en el territorio nacional.

**Artículo 6. Exención de pago de matrícula:** Los vehículos eléctricos estarán exentos de pagar el valor del registro inicial.

**Artículo 7. Tarifa diferencial en el servicio de energía:** La tarifa del servicio público de energía eléctrica para los hogares en los que se cuente al menos con un vehículo eléctrico tendrá un descuento del 10%, en su facturación mensual, para lo cual el interesado deberá hacer la respectiva notificación a la empresa prestadora del servicio, quienes aplicaran el descuento previa verificación, procedimiento que no puede superar 15 días hábiles después de la notificación.

**Parágrafo:** El gobierno nacional en un término de 6 meses reglamentara la materia.

**Artículo 8. Estaciones de Carga:** Para laadecuada inclusión de los vehículos eléctricos el Estado colombiano se compromete en un plazo no mayor a seis (6) meses posteriores a la promulgación de la presente Ley, a reglamentar normas que incentiven a las estaciones de servicio a adecuar dentro de sus instalaciones una isla de carga.

**Artículo 9. Parqueaderos preferenciales:** Los espacios públicos o privados que oferten al público plazas de parqueo destinarán un 5% del total de cupos de estacionamiento para el uso preferencial de los vehículos eléctricos.

**Artículo 10. Identificación de los vehículos eléctricos:** Los vehículos eléctricos se identificarán con un logo-símbolo para acceder a los beneficios, para esto el Ministerio deMedio Ambiente reglamentará su aplicación en un plazo no mayor a seis (6) meses posteriores a la promulgación de la presente Ley.

**Artículo 11. Beneficios por el cambio de motor:** Los vehículos combustibles que opten por el cabio de motor a eléctrico tendrán los mismos beneficios que un carro eléctrico de origen.

**Artículo 12. Prioridad en el trámite de cambio de tarjeta de propiedad y permiso de pico y placa:** Lostrámites relacionados a la actualización de la tarjetade propiedad y el permiso para circular bajo la medida de pico y placa de los vehículos combustibles que efectúen el cambio de motor por motor eléctrico, no podrán superar diez (10) días calendario.

**Artículo 13. Certificación:** Los Centros de Diagnóstico Automotor reconocidos por el Ministerio de Transporte, serán las entidades encargadas de certificar la circulación de los vehículos que se sometan al cambio de motor combustible a eléctrico.

**Artículo 14. Vigencia:** La presente Ley tendrá vigencia a partir de su promulgación y dejará de regir hasta que el parque automotor de vehículos eléctricos alcance un 30% del total circulante en Colombia.

Gustavo Bolívar Moreno

Senador Coalición Lista de la Decencia

**Exposición de motivos**

1. **Identificación del problema y justificación del proyecto**

La legislación colombiana debe avanzar conforme evoluciona la tecnología y más importante aún, debemos ser conscientes del deterioro al que está expuesto el planeta por los efectos producidos por los gases contaminantes emanados por los vehículos que para su funcionamiento emplean combustibles derivados del petróleo, no podemos negarnos a la realidad actual en la que nos estamos viendo avocados a tomar medidas de mitigación, a fin de reducir el alarmante aumento de los niveles de contaminación en las grandes ciudades, como la reciente ampliación de las jornadas de pico y placa ambiental en Bogotá y Medellín debido a la alerta naranja en varias localidades y comunas respectivamente.

En la actualidad se tiene estimado que en el mundo circulan más de 1.2 billones de vehículos, emitiendo 1.730.000.000 métricas de dióxido de carbono a la atmosfera cada año, en Colombia la cantidad de automotores circulando esté alrededor de los 14.671.694 aportando 75.000 toneladas contaminantes aproximadamente. Observando estas alarmantes cifras vemos en los vehículos eléctricos una oportunidad de mejorar la calidad del aire y más cuando en el país apenas circula una pequeña cantidad de ellos, según informe de la Asociación Nacional de Movilidad Sostenible (ANDEMOS) la cifra de carros es de 1.048 y en motocicletas 1.778, cifra que no supera el 0,02% del total del parque automotor combustible.

De acuerdo con cifras del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT con corte a marzo de 2019, **hay 5.425 vehículos eléctricos matriculados** **en Colombia**. El 24% están matriculados en Antioquia, departamento con mayor registro de este tipo de vehículos con 1.329 (24%), le sigue la ciudad de Bogotá con 1.146 (21%), Cundinamarca con 1.067 (20%), Valle del Cauca con 743 (14%) y Bolívar con 236 (4%).

Del total del parque automotor, es decir, 14.671.694, **solo el 0,04%** (5.425) **son vehículos eléctricos**, distribuidos así: 1.794 (33%) corresponden a ciclomotores, 1.374 (25%) a motocicletas, 872 (16%) a automóviles y los 1.385 eléctricos restantes corresponden a otras clases de vehículos como camioneta, bus y buseta, según lo registrado en el RUNT a marzo de 2019.

Según el Informe del Sector Automotor de FENALCO – ANDI en los cuatro primeros meses del 2019 se han vendido 78 vehículos eléctricos, las marcas líderes de este segmento son BMW y Renault. Y, de acuerdo al último informe presentado por el Ministerio de Transporte sobre el mercado de eléctricos en Colombia, hasta marzo de 2019 se han registrado 651 nuevas matrículas.

Colombia se destaca por su timidez a la hora de incentivar el uso de vehículos eléctricos, pues apenas tienen vigencia beneficios como: exención de la medida de pico y placa, la reducción de impuesto de IVA al 5% y cero arancel para la importación, que como se observa es muy poco para motivar su utilización.

En el espectro nacional evidenciamos un mercado de carros eléctricos con precios que exceden las posibilidades de los hogares promedio colombianos, la diferencia de costos entre los vehículos combustibles no anima a los usuarios a inclinarse por la tecnología de cero emisiones, estamos hablando que un carro de cuatro plazas eléctrico de menor valor se consigue por un valor cercano a los $90’000.000 frente a uno combustible de similares características que ronda los $35’000.000.

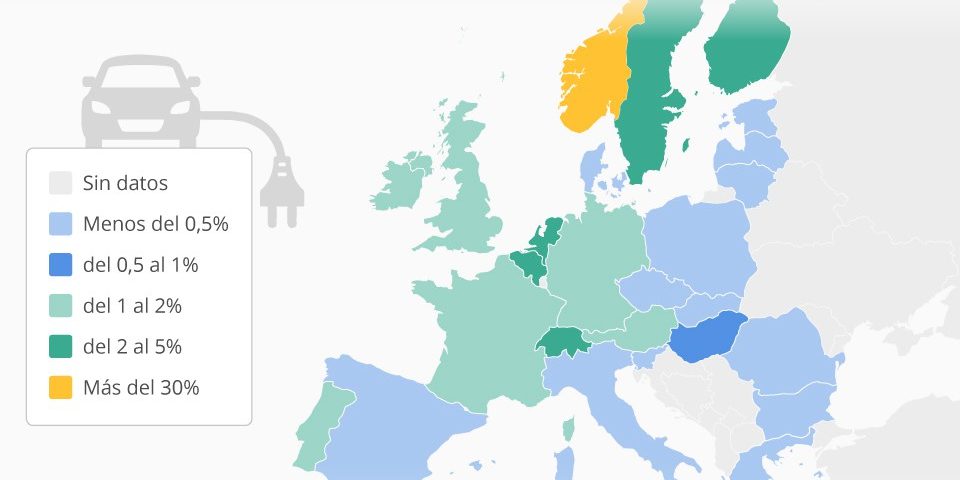
Evidenciando las limitantes económicas es menester hacer uso de otras alternativas que permitan al ciudadano de estrato medio hacer uso de la tecnología no contaminante, esto es posible cambiando el motor combustible por un motor eléctrico, disminuyendo los cotos y haciendo posible que su vehículo no contamine con los gases de efecto invernadero.

1. **Compromisos del Estado**

Colombia como país firmante del tratado de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático **CMNUCC[[1]](#footnote-1)**, tratado internacional que pretende estabilizar y reducir las emisiones de Gases de Efecto Invernadero **(GEI),** producidas a nivel mundial con el objetivo de evitar los efectos negativos que el cambio climático genera sobre la población y los ecosistemas, tiene la responsabilidad de crear políticas públicas que mitiguen al menos en un 5% según se acordó en el **Protocolo de Tokio[[2]](#footnote-2).**

1. **Experiencias Internacionales** 
   1. **Noruega:** Remitiéndonos al ámbito mundial observamos como en Noruega el costo comercial de un vehículo combustible es más alto que el eléctrico, esto debido a que desincentivan su compra con una carga tributaria mayor por ser agentes contaminantes, e incentivan el uso de los vehículos cero emisiones con las siguientes medidas:
2. Libre circulación por la vía exclusiva para el transporte publico
3. Exención de peaje para ingresar al centro de la ciudad
4. Exención del impuesto de IVA (25%)
5. Tarifa de energía eléctrica para la carga
   1. **España:** El mercado de vehículos eléctricos cada año reporta un notorio crecimiento entre los españoles, la conciencia ambiental y la serie de beneficios hacen atractivo cambiar de tecnología, como por ejemplo:
6. Impuesto de Matriculación gratuito por emisiones menores a 120 gr/km.
7. Libre circulación por la vía exclusiva para el transporte público.
8. Libre circulación ante protocolos de contaminación.
9. Aparcamiento gratis o reducido.
10. En algunas ciudades como Cataluña no se paga peaje.
11. Circulación exclusiva en el centro de las ciudades.
    1. **Estados Unidos:** Es el país que en América más le apuesta junto con Canadá a la reducción de gases de efecto invernadero a partir del cambio de tecnología para movilizarse, estos son algunos beneficios:
12. Devolución de efectivo hasta 7.000 dólares al concretar la compra.
13. Libre circulación en carriles de alta ocupación y algunos con cuota (peaje)**.**
14. Parqueadero y recarga gratis en algunas cadenas hoteleras
15. Descuento de importantes aseguradoras para los conductores.
16. Descuento y tarifas especiales en el costo de la electricidad cuando se usa para la carga específica del vehículo eléctrico.

**Matrículas de vehículos eléctricos 2017**



Cuadro tomado del Foro de Vehículos Eléctricos [[3]](#footnote-3)

En el cuadro anterior podemos observar la comparación porcentual de los vehículos eléctricos frente al total del parque automotor combustible:

**Noruega:** Más del 30%

**Suecia:** Entre el 2% y el 5%

**Finlandia:** Entre el 2% y el 5%

**Suiza:** Entre el 2% y el 5%

**Holanda:** Entre el 2% y el 5%

1. **Marco Normativo**
   1. **Marco Constitucional**

|  |  |
| --- | --- |
| **Articulo** | **Contenido** |
| **Articulo 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. |
| **Articulo 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.  Asimismo, cooperará con otras naciones en la protección de los ecosistemas situados en las zonas fronterizas. |
| **Articulo 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.  Para tales efectos, en los planes y presupuestos de la Nación y de las entidades territoriales, el gasto público social tendrá prioridad sobre cualquier otra asignación. |

* 1. **Marco Legal**

|  |  |
| --- | --- |
| **Documento** | **Contenido** |
| **Ley 164 de 1994** | Por medio de la cual se aprueba la "Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático", hecha en Nueva York el 9 de mayo de 1992.  ARTICULO 2o. OBJETIVO. El objetivo último de la presente Convención y de todo instrumento jurídico conexo que adopte la Conferencia de las Partes, es lograr, de conformidad con las disposiciones pertinentes de la Convención, la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropógenas peligrosas en el sistema climático. Ese nivel debería lograrse en un plazo suficiente para permitir que los ecosistemas se adapten naturalmente al cambio climático, asegurar que la producción de alimentos no se vea amenazada y permitir que el desarrollo económico prosiga de manera 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", hecho en Kyoto el 11 de diciembre de 1997  *“iv) investigación, promoción, desarrollo y aumento del uso de formas nuevas y renovables de energía, de tecnologías de secuestro del dióxido de carbono y de tecnologías avanzadas y novedosas que sean ecológicamente racionales;*  *v) reducción progresiva o eliminación gradual de las deficiencias del mercado, los incentivos fiscales, las exenciones tributarias y arancelarias y las subvenciones que sean contrarios al objetivo de la Convención en todos los sectores emisores de gases de efecto invernadero y aplicación de instrumentos de mercado;*  *vi) fomento de reformas apropiadas en los sectores pertinentes con el fin de promover unas políticas y medidas que limiten o reduzcan las emisiones de los gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal;*  *vii) medidas para limitar y/o reducir las emisiones de los gases de efecto invernadero no controlados por el Protocolo de Montreal en el sector del transporte”* |
| **Ley 1844 de 2017** | Por medio de la cual se aprueba el “Acuerdo de París”, adoptado el 12 de diciembre de 2015, en París, Francia  ARTÍCULO 2.  1. El presente Acuerdo, al mejorar la aplicación de la Convención, incluido el logro de su objetivo, tiene por objeto reforzar la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, en el contexto del desarrollo sostenible y de los esfuerzos por erradicar la pobreza, y para ello:  a) Mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C con respecto a los niveles preindustriales, y proseguir los esfuerzos para limitar ese aumento de la temperatura a 1,5 °C con respecto a los niveles preindustriales, reconociendo que ello reduciría considerablemente los riesgos y los efectos del cambio climático;  b) Aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático y promover la resiliencia al clima y un desarrollo con bajas emisiones de gases de efecto invernadero, de un modo que no comprometa la producción de alimentos; y  c) Situar los flujos financieros en un nivel compatible con una trayectoria que conduzca a un desarrollo resiliente al clima y con bajas emisiones de gases de efecto invernadero.  2. El presente Acuerdo se aplicará de modo que refleje la equidad y el principio de las responsabilidades comunes pero diferenciadas y las capacidades respectivas, a la luz de las diferentes circunstancias nacionales. |

1. **Antecedentes del proyecto**
2. **Proyecto de Ley número 243 de 2018 Cámara, 75 de 2017 Senado** presentado por: H.S.Paloma Valencia Laserna , H.S.Paola Andrea Holguín Moreno , H.S.Alfredo Ramos Maya , H.S.José Obdulio Gaviria Vélez , H.S.Senén Segundo Niño Avendaño , H.S.Álvaro Uribe Vélez , H.S.Iván Duque Márquez , H.S.Germán Darío Hoyos Giraldo H.R.Federico Eduardo Hoyos Salazar , H.R.Edward David Rodríguez Rodríguez , H.R.Lina María Barrera Rueda , H.R.Germán Alcides Blanco Álvarez , H.R.Pierre Eugenio García Jacquier , H.R.Hernán Penagos Giraldo , H.R.Víctor Javier Correa Vélez , H.R.Angélica Lisbeth Lozano Correa , H.R.Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán , H.R.Germán Bernardo Carlosama López , H.R.Iván Dario Agudelo Zapata , H.R.María Regina Zuluaga Henao

*“Por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones”.*

Gustavo Bolívar Moreno

Senador Coalición Lista de la Decencia

1. Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático fue adoptada en Nueva York el 9 de mayo de 1992 y entró en vigor el 21 de marzo de 1994. Permite, entre otras cosas, reforzar la conciencia pública, a escala mundial, de los problemas relacionados con el cambio climático. [↑](#footnote-ref-1)
2. Protocolo de Tokio es un protocolo de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), y un acuerdo internacional que tiene por objetivo reducir las emisiones de seis gases de efecto invernadero que causan el calentamiento global. [↑](#footnote-ref-2)
3. <https://forococheselectricos.com/2018/11/el-grafico-de-las-ventas-de-coches-electricos-en-europa-nos-muestra-las-tres-velocidades-de-la-implantacion.html> [↑](#footnote-ref-3)